

# MITTHEILUNGEN

AUS DEM

# GEBIETE DER STATISTIK.

HERAUSGEGEBEN

VON DER

DIRECTION DER ADMINISTRATIVEN STATISTIK

IM

**K. K. HANDELS-MINISTERIUM.**



DRITTER JAHRGANG. — III. HEFT.

(Preis 48 kr. Conv. Münze.)



WIEN, 1854.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI W. BRAUMÜLLER.



# **Darstellung**

der

**gewerblichen und commerciellen Zustände Spaniens**

mit besonderer Rücksicht

auf den

**Verkehr dieses Landes mit Oesterreich.**

---

# Handbuch

gewerblichen und kommerziellen Zustände Spaniens

von dem Verfasser des

Lehrbuchs über die Gewerbe

Als ein berühmter französischer Staatsmann und Diplomat ausrief: „*L'ambassadeur s'en va, le Consul arrive*“, wollte er hiermit offenbar die immer steigende Wichtigkeit der Handels-Interessen in unserer Zeit andeuten, welche die Cabinete Europa's von den abstracten politischen Fragen zur practischen Auffassung und Würdigung dessen, was die Wohlfahrt der Völker und die Macht der Staaten am sichersten begründet, täglich mehr hinüberzieht. Nach dem Beispiele Grossbritannien's, dessen Staatsklugheit stets darin bestand, dem nationalen Gewerbefleisse und Seehandel den möglichsten Aufschwung zu geben, streben die übrigen Regierungen, nach Aussen hin der Industrie und Marine ihrer Länder ein neues Feld zu eröffnen und dieselben im anspornenden Wettkampfe mit anderen Nationen auf fremden Märkten besser erstarcken und gedeihen zu lassen.

Oesterreich, dessen Handelsflagge bereits im Orient sich zu einer Höhe emporschwang, auf welcher es keine fremde Concurrnz mehr zu scheuen hat, richtet nun sein Augenmerk nach dem Westen.

In dem Augenblicke, wo der Kaiserstaat nach der verhängnissvollen Krisis des Jahrs 1848 gleich dem Phönix verjüngt unter dem strahlenden Scepter seines ritterlichen Monarchen seine Kraft in jeder Richtung entfaltet, konnte den weisen und erfahrenen Rathgebern der Krone unmöglich die Wichtigkeit der pyrenäischen Halbinsel für Anknüpfung erspriesslicher Handelsverbindungen entgehen.

Und in der That Alles vereint sich, um einen regen Wechselverkehr zwischen Oesterreich und Spanien zu fördern und zu begünstigen.

Die zweihundertjährige Herrschaft, welche Habsburg jenseits der Pyrenäen ausübte, hat bis auf die heutige Generation die freundlichste Erinnerung zurückgelassen. Wohlgefällig blickt der Spanier auf jene Zeiten hin, welche die glorreichsten Blätter seiner Geschichte ausfüllen. Mit Stolz zeigt er dem Fremden in der ehrwürdigen Kathedrale von Barcelona das Modell der Galeere, auf welcher der tapfere Johann von Oesterreich in der Schlacht von Lepanto sich mit Lorbeeren bedeckte. Don Juan Rufo Gutierrez verwendete zwölf Jahre seines Lebens, um in seiner gefeierten „Austriada“, welche den Beifall eines Cervantes verdiente, den Ruhm der habsburgischen Könige von Spanien zu besingen. An der Hauptfacade der Rathhäuser von Valencia, Sevilla, Burgos, im Marine-Arsenale von Carthagena, im Artillerie-Museum von Madrid prangt noch heutigen Tags der kaiserliche Doppeladler neben den Wappen von Leon und Castilien. In den Waffensälen der königlichen „Armeria“

von Madrid trifft man viele reich gestickte Kriegsfahnen an, welche auf der einen Seite das österreichische Wappen und auf der anderen das Bild der heiligen Jungfrau tragen, die Banner, unter welchen zur Zeit des spanischen Successions-Kriegs die Völkerschaften von Catalonien und Arragon für die Sache des Hauses Habsburg in den Kampf gingen, dessen Erfolg sie unter den Schutz der Mutter des Erlösers stellten.

Obgleich die politische Verwebung der Geschichte beider Völker, welche vom Jahre 1504 bis 1700 gedauert hatte, durch den Tod Karl's II. aufgelöst ward, trug doch die Glaubensverwandtschaft mächtig dazu bei, unter dem spanischen Volke die alten Sympathien für Oesterreich zu nähren, und dieselben bleiben heute noch so ausgeprägt, wie keine andere Nation sich deren erfreut. Zur Ehre der Wahrheit muss hinzugesetzt werden, dass die zahlreichen österreichischen Handelsleute, welche sich auf allen Punten der Halbinsel niederliessen, durch Fleiss, Redlichkeit und Beharrlichkeit sich jederzeit höchst vortheilhaft auszeichneten, so dass sie überall als die geachtetsten Kaufleute gelten.

Die Anwendung der Dampfkraft, welche dem Leben der Völker eine ganz neue Gestaltung zu geben berufen zu sein scheint, wirkt jeden Tag mehr, um die grosse Strasse des Welthandels vom Norden und Nord-Westen nach Süd-Westen und gegen das Centrum von Europa (Oesterreich) zu rücken.

Wer die geographische Lage und Configuration des Erdtheils aufmerksam betrachtet, muss erkennen, dass von dem Tage, an welchem ein Eisenbahnnetz vom Gestade des adriatischen Meers zur Donau und von den Ufern dieses Stroms durch Süddeutschland und Frankreich zum atlantischen Ocean bis Cadix und Lissabon sich ausdehnen wird, diese beiden Häfen die zwei wichtigsten Stapelpätze des Verkehrs zwischen der alten und neuen Welt werden müssen.

Bekanntlich wird die Schifffahrt schwieriger und gefährlicher, je mehr man vom Norden aus steuert. Ein Fahrzeug, welches vom baltischen Meere oder von der Nordsee nach Amerika segelt, muss den Canal de la Manche und den Golf von Biscaya passiren, wo die meisten Havareien erfolgen, indem es bald auf Untiefen geräth, bald an Felsen strandet, oder, wenn Gegenwinde herrschen, die verschiedenen Vorgebirge zu umsegeln nicht vermag und der Wuth der Elemente anheimfällt. Darum sind auch die Assecuranz-Prämien durchschnittlich um die Hälfte niedriger für Schiffe, welche von Cadix oder Lissabon die Fahrt nach Amerika machen, indem ungefähr zwanzig Meilen von Mogador die Passat-Winde beginnen, welche das Schiff gleichsam von selbst treiben. Während ein Schiff von Riga oder Hamburg aus, besonders in der schlechten Jahreszeit, mehrere Monate braucht, um Rio Janeiro oder Cuba zu erreichen, ja zuweilen bei starken Gegenwinden wochenlang im Canal la Manche und hinter diesem oder jenem Vorgebirge liegen bleibt, kann es die nämliche Fahrt von Cadix oder Lissabon aus leicht in einem Monate zurücklegen. Mit einem Klipper lassen sich von diesen beiden Orten aus jährlich wenigstens fünf solcher Reisen bewerkstelligen, während von Hamburg aus nicht mehr als zwei möglich sind. Da endlich ein Schiff, welches von dort ausläuft, bei der Verminderung der Reisegehahren und Reisebeschwerden um 20 Percent weniger

Mannschaft braucht, kann man, alle diese Vortheile zusammengerechnet, behaupten, dass ein Schiff, welches dem Hamburger Rheder 10 Percent Gewinn abwirft, dem Rheder von Cadix 50 Percent eintragen wird, sobald Cadix mittelst eines Schienenwegs in ununterbrochene Verbindung mit dem Stromgebiete der Donau tritt, welches der Mittelpunkt der neuen Strasse des Welthandels zu werden berufen ist, die einerseits in Cadix und Lissabon, anderseits in Triest und Galacz zu münden haben wird.

Im Jahre 1844 erliess die spanische Regierung unter dem 31. December eine königliche Ordonnanz, um die Privat-Industrie zur Anlegung von Eisenbahnen aufzufordern. Um dergleichen Unternehmungen kräftig zu fördern, entschloss sich die Regierung, gewissen Eisenbahnen, deren unläugbarer Nutzen anerkannt ist, ein Minimum von Interessen mit 6 Percent zu gewährleisten, und sogar theilweise die Baukosten derselben zu tragen. Sie hat die Linie von Madrid nach Aranjuez um 60 Millionen Reales in das Eigenthum des Staats gebracht; am 15. September 1853 wurde die Fortsetzung dieser Linie bis Tembleque eröffnet und die Arbeiten werden rasch betrieben, um im Jahre 1854 die weitere Strecke von Tembleque bis Albacete eröffnen zu können, welches der Ausgangspunct einer doppelten Linie, östlich nach Grao (der Hafen von Valencia) und südlich nach Cadix, werden soll. Da die Eisenbahn von Grao nach Jativa ihrer Vollendung sich naht, wird nur die an sich unbedeutende Lücke zwischen Jativa und Albacete auszufüllen bleiben, um die Hauptstadt von Spanien mit Valencia in unmittelbare Verbindung zu setzen. Die ganze Distanz wird sodann in 8 Stunden zurückgelegt und Grao hiernach gleichsam der Hafen von Madrid werden, was für den österreichischen Handel um so wichtiger erscheint, als die italiänische Central-Eisenbahn, welche Triest und Livorno — das adriatische mit dem mittelländischen Meere — verbinden soll, sich ebenfalls bereits im Baue befindet.

Nachdem die Provinz von Cadix sich anheischig gemacht hat, die nöthige Subvention zum Baue des Schienenwegs von Cadix nach Sevilla zu leisten, wurde durch das königliche Decret vom 22. September 1853 dem Unternehmer seitens des Staats ein Minimum von Interessen mit 6 Percent zugesichert. Da diese Eisenbahn schon seit einem Jahre in Angriff genommen ist und durchgehends durch ebene Gegenden läuft, wo keine Kunstbauten erforderlich sind, wird sie in Kürze dem Verkehre eröffnet werden können. Unter dem 2. September 1852 wurde einer Actiengesellschaft die Ermächtigung ertheilt, behufs der Anlegung einer Eisenbahn von Albacete nach Sevilla über Cordova, mit einer Seitenlinie nach Badajoz (portugiesische Gränze), die Vorstudien zu machen, und als ich im October 1853 Madrid verliess, waren diese Studien so weit vorgerückt, dass die erwähnte Actiengesellschaft sich um die förmliche Erlangung der Concession bei dem Ministerium der öffentlichen Bauten bewarb.

Zufolge eines königlichen Decrets vom 31. October 1853 wurde verfügt, dass die Bauarbeiten für die auf Staatsrechnung zu erbauende Eisenbahn von Madrid über Valladolid, Palencia, Burgos und Bilbao nach Irun, in vier Abschnitte abgetheilt, im Wege der Submission vergeben werden sollen. Der Zuschlag sollte am 1. März 1854 erfolgen.

Es steht somit ausser jedem Zweifel, dass in einer nahen Zukunft die Hauptstadt von Spanien mittelst Schienenwegen nördlich mit Paris, östlich mit Valencia, südlich mit Cadix und westlich mit Lissabon (indem die portugiesische Regierung ebenfalls einer englischen Compagnie die Concession zur Anlegung einer Eisenbahn von Lissabon nach Badajoz ertheilt hat) in directer Verbindung stehen wird. Von diesem Tage an wird, wie ich weiter oben bemerkte, der Handel zwischen der alten und neuen Welt dem Centrum von Europa ungemein näher gerückt sein; das mittelländische Meer, die adriatische See und die Donau werden die Schlagadern desselben werden. Unter allen europäischen Handelsstaaten dürfte Oesterreich den grössten Nutzen hiervon zu ernten berufen sein; Triest namentlich darf darin zuversichtlich neue Elemente zunehmender Grösse und Wohlfahrt erblicken.

So erfreulich auch eine solche Aussicht für uns genannt zu werden verdient, darf man nicht übersehen, welche thätige und starke Concurrenz andere Nationen in Spanien uns zu machen nicht aufhören. Sie haben um so mehr freies Spiel daselbst gewonnen, als Oesterreich von dem Tode Ferdinand's VII. bis zum Jahre 1848 keine diplomatischen Verbindungen mit dem Hofe von Madrid unterhielt, wodurch seine Handels-Interessen ihrem eigenen Schicksale überlassen blieben. Die üppigste Pflanze verdorrt, wenn sie fünfzehn Jahre lang jeder Pflege entbehrt.

Für Oesterreich handelt es sich also vor Allem darum, das verlorene Feld wieder zu gewinnen, um in Zukunft desto lohnendere Früchte seines Verkehrs mit der pyrenäischen Halbinsel zu sammeln. Zu dem Ende verdienen folgende drei Fragen, welche im Schoosse der Handels- und Gewerbe-Kammern des Kaiserstaats in letzter Zeit vielfach erörtert wurden, gehörig beleuchtet zu werden. Ein unbefangenes Urtheil kann nur aus der richtigen Auffassung der Dinge entspringen.

Diese drei Fragen sind:

1. Inwieferne darf man von der spanischen Regierung erwarten, dass sie die Bemühungen Oesterreich's fördern und begünstigen wolle?
2. Kann die kaiserliche Regierung durch ihre eigenen Anstrengungen allein das vorgesteckte Ziel erreichen?
3. Ist nicht vielmehr die unermüdete und verdoppelte Thätigkeit des österreichischen Privat-Unternehmungsgeists die wesentlichste Bedingung eines sichern Erfolgs?

Da der Verkehr zwischen Oesterreich und Spanien einen zweifachen Charakter hat, werde ich mit Bezug auf seine doppelte Tendenz die angedeuteten Fragen sowohl vom Gesichtspuncte der Schifffahrt, als auch vom Gesichtspuncte des Handels und der Industrie erörtern.

## I. Schifffahrt.

Die Quintessenz der Diplomatie des Hofes von Madrid während des siebenzehnten und achtzehnten Jahrhunderts bestand darin, seine reichen und ausgebreiteten Colonien dem Einflusse fremder Staaten möglichst zu entziehen. Um diess leichter zu erreichen, suchte das spanische Cabinet, welches in Betreff des Mutterlands anderen Nationen wichtige Privilegien und Begünstigungen einräumte, den



Handel derselben auf die pyrenäische Halbinsel zu beschränken. Die eingeborenen Handelsleute hatten um so weniger Grund, sich über die den Fremden gewährten Zugeständnisse zu beschweren, als sie in den Colonien, von jeder auswärtigen Concurrenz befreit, desto ergiebigeren Geschäfte zu machen sicher waren.

Diese Prämissen müssen wohl im Auge behalten werden, wenn man den Schlüssel der in neuerer Zeit von Spanien befolgten Politik haben will, welche darin besteht, den synallagmatischen Handelsverträgen mit anderen Staaten Europa's sich zu entziehen.

In dem Maasse, als die Krone von Spanien die schönsten ihrer Besitzungen in Amerika verlor, schränkte sie immer mehr die Handelsbegünstigungen, deren andere Nationen auf der pyrenäischen Halbinsel genossen hatten, ein, wozu, wie wir gleich sehen werden, Grossbritannien gerne die Hände bot, um sich ausschliessend die beste Stellung in Spanien zu sichern.

Zu Ende des achtzehnten Jahrhunderts bestanden Handels- und Schifffahrtsverträge zwischen Spanien und nachstehenden Staaten:

Hanseatische Städte (Madrider Vertrag vom 28. September 1607).

Frankreich (Pyrenäen-Vertrag von 1659, Familien-Verträge von 1761 und 1783).

Grossbritannien (Handelsverträge von 1665 und 1667, Utrechter Vertrag von 1713).

Portugal (Lissaboner Verträge von 1715 und 1778).

Niederlande

Schweden } (Verträge vom 13. Juli und 9. December 1713, und 26. Juni  
Toscana } 1714).

Parma

Oesterreich (Wiener Vertrag vom 1. Mai 1725).

Dänemark (Vertrag vom 18. Juli 1742).

Sardinien (Vertrag vom 13. Juli 1813).

Beide Sicilien (in Folge des Familien-Vertrags von 1761).

Kraft der bisher angeführten Verträge wurde den betreffenden Staaten die Behandlung der am meisten begünstigten Nationen gesichert, ein Princip, welches seit der Abschliessung der sogenannten Utrechter Verträge besonders auf Grossbritannien, Frankreich und Oesterreich die ausgedehnteste Anwendung fand.

Mit nächstem Bezuge auf Oesterreich enthält der Vertrag vom 1. Mai 1725 folgende Handelsbegünstigungen:

Art. 5. Schiffe, welche durch die Gewalt der Elemente gezwungen werden einzulaufen, dürfen weder zurückgehalten, noch irgend einer Visitation unterworfen werden.

Art. 13. Mit Ausnahme der Municipal-Gebühren, werden die Oesterreicher nur einen einzigen Zollsatz von 10 Percent zu entrichten haben.

Art. 17. Bauholz, Schiffstämme und Fassauben werden von jedem Zolle befreit.

Art. 19. Mit Bezug auf die Werthschätzung der Artikel, welche im Zoll-Tarife nicht enthalten sind, soll das Nämliche, was im Art. 9 des Utrechter Vertrags bedungen wurde, gelten <sup>1)</sup>).

Art. 20. Ungarisches Salz wird in Spanien den nämlichen Zoll wie das spanische zahlen und umgekehrt.

Art. 47. Den Oesterreichern werden ausdrücklich die nämlichen Privilegien eingeräumt, welche den Briten durch die Verträge von 1667 und 1713, sowie den Niederländern durch den Vertrag von Münster (1648) zugestanden wurden.

Zu diesen Privilegien gehört: dass dem Schiffs-Capitän acht Tage Frist zu steht, um sein Waaren-Manifest zu rectificiren, falls Fehler oder Mängel darin vorgefunden werden; dass im Falle des Betrugs nur jene Waare, welche Gegenstand des Betrugs ist, nicht aber die übrige Ladung, confiscirt werden darf; dass jedoch der Capitän weder arretirt noch gefangen gehalten werden darf; dass man vor Gericht den Kaufmann nicht zwingen kann, sich von seinen Büchern zu trennen, sondern dass deren einfache Vorlage hinreicht; sowie, dass die Kaufmannsbücher in jeder beliebigen Sprache geführt werden dürfen; dass man die Häuser der Kaufleute nicht wegen Zollsachen durchsuchen darf u. s. w.

Schon unter der Herrschaft Karl's III. begann Spanien die bindende Kraft der mit anderen Staaten abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträge zu lockern, indem es, auf die immer grössere Strenge, womit Grossbritannien die Navigations-Acte handhabte, sowie auf die vielfachen Protections-Massregeln, welche Frankreich zu Gunsten der eigenen Flagge nach und nach in's Leben rief <sup>2)</sup>, sich fussend, im Jahre 1788 unter dem Titel „*Notas reservadas*“ (vertrauliche Noten) an seine Zollämter eine neue Instruction erliess, welche mit den Bestimmungen der meisten Handelsverträge, die es unterzeichnet hatte, im schroffen Widerspruch stand. Obgleich die beiden Cabinetes von Paris und London sogleich dagegen Einsprache thaten, beharrte der Hof von Madrid darauf, den Grundsatz zu vertheidigen: dass Handelsverträge nur insoferne, als die inneren Zustände des eigenen Landes erlauben und strenge Reciprocität beobachtet wird, zu befolgen sind.

Die bald darauf in Frankreich ausgebrochene Revolution schob diese Streitfrage in den Hintergrund. Sie schien zwar mit Bezug auf Frankreich beigelegt, als durch den Zusatz-Artikel des Friedens-Vertrags vom 14. Juli 1814 im Allgemeinen bestimmt wurde, dass die wechselseitigen Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Spanien wieder auf den nämlichen Fuss, wie sie im Jahre 1792 gestanden, gesetzt werden sollten. Grossbritannien aber, welches sich erinnerte, welche Restrictionen die wechselseitigen Handelsbeziehungen seitens der spanischen Regierung schon im Jahre 1792 erlitten hatten, begnügte sich nicht mit der allge-

<sup>1)</sup> Wenn in Betreff des angegebenen Werths solcher Waaren zwischen den britischen Kaufleuten und den spanischen Zollbeamten irgend ein Zweifel entstehen sollte, sind erstere berechtigt zu verlangen, dass das Zollamt die Waare ganz oder theilweise um den angegebenen Preis übernehme, welcher in klingender Münze und mit Abzug der betreffenden Zollgebühren ausbezahlt werden muss (Art. 9 des Utrechter Vertrags vom 9. December 1713).

<sup>2)</sup> Der Art. 24 des Familienpaets vom 15. August 1761 bedingt wechselseitig vollkommene Gleichheit der Flaggen beider Nationen in den respectiven Häfen.

meinen Erklärung des angeführten Zusatz-Artikels, sondern erwirkte unter dem 28. August 1814 drei weitere Zusatz-Artikel, deren erster lautet: „Alle Handels-Verträge, welche vor dem Jahre 1786 zwischen Grossbritannien und Spanien bestanden, werden durch die gegenwärtige Acte ratificirt und bestätigt“.

Die Ungewissheit, in welcher die wechselseitigen Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Spanien durch die oberwähnte Stipulation schwebten, musste neuen Streitigkeiten die Thüre offen lassen, die auch nicht lange auf sich warten liessen. So oft Frankreich die Familien-Verträge anrufen wollte, wendete Spanien ein, durch die Verträge von Basel und Amiens seien die früheren Wechselbeziehungen so abgeändert worden, dass die alten Verträge sich nicht mehr den neuen Zuständen anpassen liessen. Als gar die französische Regierung im Jahre 1816 die Küstenfahrt ausschliessend der National-Flagge vorbehielt, Differenzial-Zölle einführte, und das noch bestehende Prohibitiv-System ins Leben rief, drohte Spanien die Verträge vor dem Jahre 1792 nicht mehr anzuerkennen. Frankreich gab einigermassen nach, indem es die spanische Flagge zur Küstenfahrt wieder zuließ.

So standen die Sachen, als die spanischen Cortes im Jahre 1821 ein Gesetz votirten, kraft dessen alle fremden Flaggen mit einer Gebühr von 20 Reales (2 fl. 16 kr. C.M.) per Tonne belegt wurden. Frankreich rächte sich, indem es im Jahre 1826 mit Grossbritannien einen Handels- und Schiffahrts-Vertrag auf der Grundlage vollkommener Gleichheit und Reciprocität abschloss, mit offener Verletzung des Art. 25 des mit Spanien bestehenden Familienvertrags von 1761, in welchem Artikel ausbedungen wurde: „dass an den Privilegien, welche I. I. Katholische und Allerehrlichste M. M. es für angemessen halten würden, wechselseitig den respectiven Unterthanen der andern zu gewähren, die übrigen fremden Nationen nicht Theil nehmen sollten“.

Wie nun endlich der Hof der Tuilleries die Selbstständigkeit der von Spanien losgerissenen Staaten in Amerika anerkannte, während Frankreich durch die Familienverträge vielmehr deren Besitz der spanischen Krone garantirt hatte, erhielt Graf Ofalia, spanischer Botschafter in Paris, den Auftrag, der Regierung des Königs Karl X. förmlich zu erklären, dass Spanien die in Frage stehenden Handels-Verträge als null und nichtig betrachten würde. Dieser Erklärung folgte der königliche Befehl vom 13. Juli 1830 nach, laut dessen alle spanischen Schiffe, welche in Bordeaux, Marseille und den näher liegenden französischen Häfen Waaren laden würden, bei ihrer Ankunft in Spanien des Vorrechts der einheimischen Flagge verlustig werden sollten.

Der nach dem Tode Ferdinand's VII. jenseits der Pyrenäen auflodernde Bürgerkrieg, welcher dem Hofe von Madrid die Freundschaft und Unterstützung Frankreich's unentbehrlich machte, bewirkte, dass der königliche Befehl vom 13. Juli 1830 auf die dringenden Vorstellungen Ludwig Philipp's von der damaligen Regentin Maria Christina bedingungsweise zurückgenommen wurde. Doch kaum war der Bürgerkrieg beendet und Espartero zum Regenten ernannt, als unterm 9. Juli 1841 eine neue provisorische Zollordnung erschien, deren 15. Artikel lautete: „Die Begünstigung der Flagge geht für jene Schiffe verloren, welche, mit Früchten und Waaren beladen,

von Gibraltar, aus den zwischen der Gironde und der Bidassoa, den zwischen dem Minho und der Guadiana, den zwischen den Pyrenäen und Marseille einschliesslich gelegenen Häfen und endlich aus den Häfen kommen, die europäischen Mächten an der afrikanischen Küste des Mittelmeers gehören“. Diese Bestimmung liess das königliche Decret vom 13. Juli 1830 in seiner ganzen Ausdehnung wieder aufleben. Der Regent ging noch weiter; er liess sich heimlich mit Grossbritannien in neue Handels-Negotiationen ein, und kurz nach dem Decrete vom 7. Juli 1841 war wirklich der Entwurf eines solchen für Grossbritannien ganz besonders günstigen Vertrags schon beiderseits genehmigt, als Ludwig Philipp durch seinen persönlichen Einfluss die Sache schnell scheitern zu machen wusste.

Die französische-seits erhobenen wiederholten Einwendungen gegen das Decret vom 9. Juli 1841 blieben bis zum December 1852 erfolglos. Die spanische Regierung promulgirte unter dem 9. Januar letzterwähnten Jahrs ein Decret, kraft dessen in Betreff der Entrichtung der Schifffahrts- und Hafen-Gebühren die Schiffe jener Nationen, welche den gleichen Vortheil den spanischen Fahrzeugen gewähren würden, diesen gleichgestellt sein sollen. Da Portugal, Grossbritannien, Belgien, Niederlande, Preussen, Russland, Sardinien, Toscana u. s. w. eine solche Reciprocität bereitwillig zugestanden, konnte Frankreich nicht umhin, das nämliche Princip anzuerkennen. Erst in Folge dessen erschien das spanische Decret vom 10. December 1852, welches das besprochene Decret Espartero's aufhebt. Ich beschränke mich darauf, hervorzuheben, dass Spanien erst dann nachgab, als das französische Cabinet durch das Organ seines Bothschafers in Madrid die förmliche Erklärung abgegeben hatte: das Princip der Reciprocität allein würde die künftigen Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern bedingen.

Dieses Factum wirft ein ganz neues Licht auf die Zollpolitik, welche Spanien fremden Nationen gegenüber geltend zu machen entschlossen zu sein scheint.

Ich habe schon erwähnt, dass Grossbritannien, obwohl es durch die Zusatz-Artikel vom 28. August 1814 alle Verträge, die es mit Spanien vor dem Jahre 1786 abgeschlossen hatte, neuerdings ratificiren und bestätigen liess, in neuester Zeit kein besonderes Gewicht darauf legte, dieselben in Wirksamkeit zu erhalten, weil die bevorrechtete Stellung, welche Frankreich in Folge ähnlicher Verträge jenseits der Pyrenäen zu beanspruchen nicht aufhörte, dem Cabinet von St. James ein Dorn im Auge wurde. Was Letzteres vorzüglich anstrebte, war die Abschliessung eines Handelsvertrags, welcher den britischen Baumwollenwaaren den spanischen Markt zum Nachtheile aller übrigen Nationen preisgeben würde, ein Ziel, dessen Erreichung unter der Regentschaft Espartero's sehr nahe stand.

Daher darf es nicht befremden, wenn Grossbritannien, freilich in seinem eigenen Interesse, aus Anlass eines Streits mit Spanien im Jahre 1845 die fraglichen Handelsverträge so auslegte, dass die Wesenheit und Wirksamkeit derselben factisch verschwindet. Als es nämlich im erwähnten Jahre den Zoll auf die Zucker-Einfuhr aus Cuba und Porto-Rico erhöhte, legte der damalige Minister der auswärtigen Angelegenheiten Spanien's, Herzog von Sotomayor, sofort bei dem Cabinet von St. James Beschwerde dagegen ein, indem eine solche Zoll-Erhöhung den zwischen

beiden Staaten abgeschlossenen Handelsverträgen zuwiderliefe. Lord Aberdeen erwiderte darauf in einer motivirten Note vom 30. Juni: „dass die mittelst der angerufenen Handelsverträge wechselseitig gewährten Vorrechte nur auf die Personen, keineswegs aber auf die Waaren Bezug hätten“. Der Herzog v. Sotomayor ergriff begierig diese günstige Gelegenheit, um durch Zulassung der Interpretation des britischen Cabinets in zwei Noten vom 13. September und 5. December 1845 die Nullität jener Verträge auch Grossbritannien gegenüber zu erklären.

Das britische Cabinet suchte dann die Opportunität der Abschliessung eines neuen Handelsvertrags zu insinuiren, indem Lord Aberdeen unter Anderem dem Cabinet von Madrid schrieb: „Nachdem der Wechsel der äusseren Umstände jene Verträge, welche den Schutz und die Begünstigung des Austausches zum Gegenstand hatten, unwirksam gemacht hat, nachdem man also von denselben ein namhaftes Resultat nicht mehr sich verspricht, und nachdem jene Verträge wenigstens von Seite eines der contrahirenden Theile durch immer steigende Restrictionen, ja sogar durch Verbote ersetzt worden sind, welche die wechselseitigen Handelsbeziehungen beinahe erlöschen machten, glaubt die Regierung Ihrer Britischen Majestät, dass die Richtung, welche die Vernunft, die eigenen Interessen und die Redlichkeit zweier befreundeten Regierungen anrathen, keine andere sein kann, als zu neuen Verträgen die Zuflucht zu nehmen, welche zwar im nämlichen Geiste als die frühern abgefasst, in ihrer Form und in ihren Bestimmungen den Erfordernissen der Zeit besser angepasst wären“.

Sonderbar genug! Kaum hatte Lord Aberdeen die Unwirksamkeit der erwähnten Verträge förmlich anerkannt, als Grossbritannien, aus Anlass der Vermählung des Herzogs von Montpensier mit der Infantin Donna Maria Luisa von Spanien, die Utrechter Verträge *pro domo sua* wieder hervorsuchte, was in Europa den irrigen Glauben verbreitete, dass es die bindende Kraft seiner Handelsverträge mit Spanien aufrecht erhalten wolle.

Erst in Folge der Aufhebung der britischen Navigations-Acte und der Promulgirung des spanischen Decrets vom 9. Januar 1852, ganz abgesehen von den Handelsverträgen vor dem Jahre 1786, ist auf der Grundlage wechselseitiger Reciprocität die Gleichstellung beider Flaggen in den respectiven Häfen dieser beiden Nationen wieder erfolgt.

Unerlässlich schien es mir, die Phasen der verschiedenen Negotiationen, welche Spanien mit Frankreich und Grossbritannien bezüglich der zwischen ihnen bestandenen Handelsverträge pflog, zu überblicken, um ermitteln zu können, inwieferne der zwischen Oesterreich und Spanien im Jahre 1725 abgeschlossene Handelsvertrag noch in Kraft besteht, da sich derselbe fortlaufend auf diejenigen bezieht, welche früher zwischen Spanien und Grossbritannien unterzeichnet wurden.

Im Gegensatze zu Frankreich und Grossbritannien hat die österreichische Regierung niemals, weder direct noch indirect, zugegeben, dass der Vertrag vom Jahre 1725 ausser Wirksamkeit sei. Vielmehr hat das kaiserliche Cabinet bei der Regierung Ferdinand's VII. durch seinen damaligen Gesandten in Madrid, Graf Brunetti, auf die genaue Beobachtung desselben wiederholt gedrungen.

Den diessfälligen Bemühungen setzte das Madrider Cabinet wegen des innigen Zusammenhangs, welcher zwischen dem österreichischen Verträge mit Spanien und jenen, die zwischen Spanien und Grossbritannien abgeschlossen wurden, besteht, ähnliche Argumente, wie es schon gegenüber Frankreich und Grossbritannien geltend gemacht hatte, entgegen, und wie nach dem bisher Gesagten sich leicht denken lässt, bleibt nicht die geringste Hoffnung, dass die spanische Regierung in Zukunft mehr Geneigtheit zeige, den Handelsvertrag mit Oesterreich wieder ins Leben zu rufen. Nicht als ob die spanische Regierung die Wichtigkeit ihrer Handelsverbindungen mit Oesterreich nicht gehörig würdigte. Im Gegentheile, ich konnte während meines letzten Aufenthalts in Madrid die positive Ueberzeugung gewinnen, dass es vielleicht keine Macht gibt, mit welcher sie die Wechselbeziehungen zu regeln aufrichtiger wünscht, als Oesterreich, dessen Häfen den spanischen Colonial-Producten einen täglich ergiebigen Markt darbieten.

Aber die Alternative, entweder den Vertrag von 1725 herzustellen oder einen neuen Vertrag zu schliessen, gewährt nur geringe Aussichten. Im ersten Falle würde Frankreich darnach streben, seine durch die Familienpacte gesicherte bevorrechtete Stellung wieder zu erringen, und Grossbritannien, ungeachtet aller früheren Erklärungen, in den Besitz der ihm vertragsmässig zustehenden Handelsbegünstigungen zurücktreten wollen. Im zweiten Falle würde Grossbritannien, welches mittelst der Zusatz-Artikel des Friedensvertrags von Paris sich im Voraus alle jene Vortheile, welche Spanien vertragsmässig einer andern Nation gewähren wird, gesichert hat, *ipso facto* den grössten Nutzen davon ziehen. Denn, wir dürfen uns nicht verhehlen, die langjährige Abbrechung unserer diplomatischen Verbindungen mit Spanien kam Niemanden mehr als den Briten zu Statten, deren Concurrenz auf der pyrenäischen Halbinsel für die österreichische Handelsflagge lange noch die schwerste und gefährlichste bleiben wird.

Alles wohl erwogen, ist es vorläufig jedenfalls besser für Oesterreich, keinen Vertrag mit Spanien zu schliessen, als einen, welcher im Grunde der britischen Concurrenz mehr als uns frommen würde.

Das Gebiet, auf welchem die kaiserliche Regierung ihre Thätigkeit zur Hebung der österreichischen Schifffahrt in Spanien entwickeln kann, ist, wie aus dem bisher Gesagten erhellt, ziemlich beschränkt, weil der Staat niemals vermag, sich dem Privat-Unternehmungsgeiste zu substituiren. Dagegen bleibt der Selbstthätigkeit der Privaten ein desto weiteres Feld offen.

Vor Allem dürfte die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd, bei ihrem bewährten Patriotismus und ihren unermüdeten Bestrebungen den Seeverkehr des Kaiserstaats zu erweitern, berufen sein, durch eine schnelle und directe Verbindung zwischen den österreichischen Häfen und einigen der wichtigsten Stapelplätze der pyrenäischen Halbinsel das grösste Hinderniss, welches einem lebhaften Handel Oesterreich's mit Spanien bisher im Wege stand, zu heben.

Alle Handelsleute in Spanien, welche Waaren aus Oesterreich zu beziehen pflegen, klagen einstimmig darüber, dass ihre Bestellungen nie zur gehörigen Zeit anlangen. Während sie die nämlichen Waaren in sechs Wochen aus Frankreich

erhalten können, brauchen dieselben aus Oesterreich in der Regel sechs Monate. Nicht selten kam der Fall vor, dass Bestellungen, welche man zu Anfang des Sommers für den Winter machte, erst im folgenden Frühjahre realisirt wurden, wo sie dann natürlich ihrem Zwecke nicht mehr entsprachen.

Dergleichen Uebelstände rühren hauptsächlich daher, weil keine regelmässige Dampfschiffahrts-Verbindung zwischen Triest und irgend einem spanischen Hafen besteht, wie sie die Franzosen und Engländer zu unterhalten bedacht sind. Die österreichischen Waaren werden meistens auf dem weiten Umwege über Hamburg oder über die Schweiz und Genua nach Spanien versendet, ohne dass für dieselben eine Lieferungszeit sich ausbedingen liesse. Eine solche Unsicherheit lähmt jeden Verkehr, weil der spanische Kaufmann nie in der Lage ist zu wissen, ob die bestellte Waare zeitig genug eintreffen wird, um noch an den Mann gebracht werden zu können.

Durch die Anlegung einer directen Dampfschiffahrts-Linie von Triest nach Cadix würde in Folge der Sicherheit, mit welcher der spanische Kaufmann seine Operationen unternehmen könnte, dem österreichischen Einfuhrhandel ein ganz neues Leben verliehen werden, denn je mehr unser Import erleichtert wäre, desto mehr würde der spanische Consument die Güte und Billigkeit unserer Erzeugnisse zu würdigen im Stande sein. Im Verhältnisse hierzu würde der Bedarf und die Nachfrage steigen und nicht nur die Dampfer des Lloyd, sondern auch die übrige Handelsmarine dabei lohnende Frachten erzielen.

Nachdem ohnehin der Verwaltungsrath des österreichischen Lloyd beschlossen hat, die Fahrten seiner Dampfer bis Malta auszudehnen, liesse sich mit einem im Vergleiche zu den Vortheilen, die er dabei in kurzer Zeit ernten würde, geringen Opfer eine monatliche Fahrt von Malta nach Gibraltar, Cadix und Lissabon einrichten.

Man müsste schon darum Gibraltar berühren, um die österreichischen Fabricate der Begünstigung theilhaftig werden zu lassen, welche das spanische Decret vom 10. December 1832 der Einfuhr fremder Erzeugnisse aus jenem Freihafen gewährt. Gibraltar könnte auf solche Art ein Entrepot österreichischer Waaren werden, welche, ohne die hohen Differenzialzölle zu entrichten, von den kleinen spanischen Küstenfahrern nach dem gegenüberliegenden Hafen von Algesiras eingeführt werden möchten. Da ferner schon jetzt Gibraltar thatsächlich die eigentliche Niederlage ist, aus welcher Marokko die verschiedenartigsten Producte unseres Gewerbflusses bezieht, wäre den Dampfern des österreichischen Lloyd auf jeder Fahrt der Transport nicht unerheblicher Partien von dergleichen Waaren gesichert, welche jetzt über Livorno oder Genua nach Gibraltar <sup>1)</sup> verführt zu werden pflegen.

Im Verfolge dieses Berichts, wo ich den Austausch zwischen Spanien und Oesterreich in seinen einzelnen Zweigen besprechen werde, sollen die Gegenstände einer lohnenden Fracht für den österreichischen Lloyd mit Bezug auf Cadix besser

<sup>1)</sup> Seit dem Monate October 1833 bewerkstelligen zwei kleine Dampfer, ein britischer und ein französischer, Passagier- und Güterfahrten von Gibraltar nach den Küsten von Marokko, wodurch die Versendung unserer Fabricate nach diesem Lande sich natürlich erleichtert findet.

hervortreten. Für jetzt beschränke ich mich darauf, anzudeuten, dass die Havanna-Cigarren eine vortreffliche Rückfracht bilden würden, indem die Tabakpflanzler von Cuba Alles, was sie erfechsen und nicht an Ort und Stelle verkaufen, nach Cadix in Commission senden. Vergeblich haben die Engländer versucht, sich hierin den Commissionshäusern von Cadix zu substituiren, um wo möglich ausschliessend Europa mit diesem Artikel zu versehen. Cadix wird so lange den Vorzug behaupten, als fremde Flaggen in den spanischen Colonien das Doppelte der Differenzialzölle, die sie in den Häfen des Mutterlands schon bezahlen, entrichten müssen. Denn nur der geringste Theil des nach Cadix gesendeten Tabaks wird dem Pflanzler von Cuba in barem Gelde bezahlt, ein viel grösserer in Waaren <sup>1)</sup>, welche, unter spanischer Flagge auf jener Insel eingeführt, eine Begünstigung von nicht weniger als 50 Percent geniessen, wodurch die britische Concurrenz vollends unmöglich gemacht wird. Im Besitze so namhafter Vortheile muss Cadix die Vorrathskammer bleiben, aus welcher ganz Europa seinen Bedarf an Havanna-Tabak bezieht. Endlich, da von Cadix aus am ersten Tage jedes Monats ein Dampfer der königl. Kriegsmarine mit dem Postfelleisen nach den spanischen Antillen abgeht, und ein anderer am 15. des Monats damit von dort zurückkehrt, liesse sich durch die Anlegung einer Dampfschifffahrts-Linie des österreichischen Lloyd nach Cadix die directe Correspondenz zwischen unseren Häfen und jenen spanischen Colonien auf dem schnellsten Wege anbahnen, indem die Fahrt von Cadix nach der Havanna von den spanischen Postdampfschiffen in weniger als 24 Tagen zurückgelegt wird.

Die Ausdehnung der Fahrten der Dampfschiffe des österreichischen Lloyd bis nach Lissabon würde durch den Umstand hinlänglich erklärt und gerechtfertigt, dass in Portugal für die directen Provenienzen keine Differenzialzölle bestehen. Wenn schon jetzt die österreichischen Tücher, Shawls, Glaswaaren u. s. w., welche beinahe ausschliessend unter fremden Flaggen dort eingeführt werden und mithin einem Differenzialzoll von 20 Percent unterliegen, die fremde Concurrenz siegreich bestehen, wie rasch würde nicht deren Import sich heben, wenn sie, von den schweren Differenzialzöllen befreit, direct aus dem Lande der Production auf dem kürzesten Wege durch Dampfer ihrer eigenen Nation auf jenen Markt gebracht würden!

Für den Fall, als der österreichische Lloyd, eben so gut in seinem eigenen Interesse als in dem des gesammten vaterländischen Handels, sich bestimmen liesse, in der angedeuteten Weise seine Fahrten nach dem Süd-Westen von Europa auszudehnen, dürften ihm von Seite der spanischen Regierung nachstehende Begünstigungen gewährt werden, deren die englischen und französischen Dampfschiffe in Spanien geniessen:

1. Die Erlaubniss zur Gründung eines Steinkohlen-Depots in Cadix.
2. Die Befreiung von der Entrichtung des Tonnengelds für jenen Raum, welchen die Maschinen und die Steinkohlen am Bord einnehmen.

Eine gänzliche Befreiung vom Tonnengelde haben die Dampfboote der britischen Peninsular Steam-Navigation-Company als Post-Paketboote nur unter der Bedingung

<sup>1)</sup> Der Grund dieser Zahlungsart liegt in der Curs-Differenz, in Folge deren alle Geldsendungen aus Europa, sei es in klingender Münze, sei es in edlen Metallen, in Cuba einen Verlust von 10 Percent erleiden.



erwirkt, dass sie die Verpflichtung eingingen, in den spanischen Häfen weder zu laden noch zu löschen. Der nämlichen Verbindlichkeit müssen sich selbst die Dampfer der französischen Kriegsmarine unterwerfen, welche den Postdienst zwischen Oran, Tanger und Cadix zweimal des Monats versehen.

Die Gewalt der Strömungen in der Meerenge von Gibraltar ist so gross, dass bei nur etwas starken Gegenwinden die Segelschiffe sie zu passiren nicht mehr vermögen. Die französische und britische Regierung pflegen in solchen Fällen die Kauffahrer ihrer Nation durch Kriegsdampfer, welche besonders zur Winterzeit eigens dahin beordert werden, bugsiren zu lassen, ein Vortheil, welchen andere Handelsschiffe schwer vermissen. Dem abzuhelpen, hat sich unlängst eine Gesellschaft in Cadix gebildet, deren Zweck es ist, nach einem bestimmten Tarife Kauffahrer aller Nationen bei ungünstiger Witterung durch die Meerenge im Schlepptau zu führen <sup>1)</sup>. Den österreichischen Schiffen, welche in Gibraltar, in Algesiras oder hinter dem Cap Spartel oft wochenlang günstigeren Winden entgegenharren, wird ein solches Unternehmen gewiss höchst willkommen sein.

Seit einigen Jahren fahren zahlreiche russische, niederländische und hamburgische Schiffe den Guadalquivir hinauf bis Sevilla, wo sie Wolle, Südfrüchte und besonders Süssholz und Lakrizensaft laden. Der Lakrizensaft von Sevilla wird den besten Sorten, die in Calabrien gewonnen werden, vorgezogen; der Export davon steigt jährlich auf 300.000 Kilogramme, wovon das Meiste nach Russland geht. Noch bedeutender ist die Ausfuhr von Südfrüchten und Oliven (letztere gelten mit Recht als die schönsten und schmackhaftesten in der Welt), welche im Herbste geladen zu werden pflegen.

Die Einfahrt in den Guadalquivir wurde lange wegen der Sandbank, die an der Mündung des Flusses liegt, für sehr beschwerlich und die Beschiffung des Flusses selbst durch grössere Kauffahrer für unmöglich gehalten. Die hydrographischen Arbeiten, welche im April und Mai des Jahrs 1853 von dem französischen Kriegsdampfer „Newton“ <sup>2)</sup> vorgenommen wurden, haben ausser jeden Zweifel gestellt, dass die Sandbank während der Ebbe wenigstens 8 bis 9 Fuss und während der Fluth 14 bis 15 Fuss Wasser hat. Zur Zeit der Aequinoctien zählt sowohl die Ebbe als die Fluth 3 Fuss Wasser mehr. Man kann daher bei voller See im Durchschnitt auf 15 Fuss Wasser rechnen, so dass grössere Kauffahrer und selbst Kriegsschiffe, welche einen Tiefgang von nicht mehr als 14 Fuss haben, bei günstiger Witterung mit voller Sicherheit in den Guadalquivir einfahren können.

<sup>1)</sup> Noch bevor die spanischen Schlepddampfer ihre Thätigkeit beginnen konnten, wurden im October 1853 ein englischer Dampfer von 139 Tonnen und ein französischer von 76 Tonnen in Gibraltar zu dem Behufe aufgestellt, fremde Handelsschiffe bei ihrer Fahrt nach den westlich der Meerenge gelegenen Gewässern in's Schlepptau zu nehmen. Die spanische Concurrenz wird gewiss dazu beitragen, deren Preise, welche durchschnittlich 100—120 Colonnati für Dreimaster, 75—80 Colonnati für Zweimaster und 50 Piaster für Goeletten betragen, herabsetzen zu machen.

<sup>2)</sup> Es ist die nämliche, vom Linienschiffs-Capitän de Maison neuve befehligte Dampfcorvette, an deren Bord ich im darauffolgenden Monate Juni mich einschiffte, um eine Fahrt entlang der marokkanischen Küsten von Tetuan bis Mogador zu machen.

Gegenüber der Stadt San Lucar de Barameda und drei französische Meilen <sup>1)</sup> von der Mündung entfernt, bildet der Strom an seinem linken Ufer einen vortrefflichen Hafen, der darum „bonansa“ genannt wird. Von San Lucar de Barameda bis Sevilla windet sich der Guadalquivir mit unzähligen Krümmungen in einer Ausdehnung von mehr als 60 Meilen. Vor Sevilla könnten Schiffe mit einem Tiefgange von 15 Fuss bequem ankern, allein da im Flussbette bei Puebla und S. Juan einige Sandbänke vorkommen, welche nur Schiffe mit einem Tiefgange von 11 Fuss durchlassen, müssen die Kauffahrer, deren Tiefgang 15 Fuss misst, bei la Corta ihre Ladung erleichtern, um in Sevilla landen zu können. Nichts desto weniger gelang es im Mai 1853 der französischen Dampf-Corvette „Newton“, deren natürlicher Tiefgang 3 Mètres und 48 Centimètres <sup>2)</sup> misst, mit 8 Kanonen und 140 Mann am Bord, den Guadalquivir hinauf bis vor Sevilla zu dringen. Es war das erste Kriegsschiff, welches vor den Mauern der Hauptstadt Andalusien's erschien. Das bis dahin für unlösbar gehaltene Problem der Befahrung des Stroms durch grössere Schiffe wurde auf die glücklichste Art vom gewandten Commandanten des „Newton“ gelöst, und damit für den Hafen von Sevilla eine neue Aera eröffnet, welche, wie wir später sehen werden, vielfach verspricht, unsern Seeverkehr mit Spanien zu beleben und auszudehnen.

## H. Handel und Industrie.

Der auswärtige Handel eines jeden Lands ist das Resultat der Differenz, welche zwischen seiner Productions-Fähigkeit und seiner normalen Consumption besteht. Je mehr ein Land selbst erzeugt, desto weniger braucht es von Aussen einzuführen; bei günstigen Productions-Verhältnissen wird es vielmehr ausführen. Je stärker dagegen die Consumption im Vergleiche zur Production ausfällt, desto grösser wird die fremde Einfuhr werden.

Wenn man sich eine genaue Rechenschaft von dem zu geben wünscht, was der auswärtige Handel von Spanien ist und was er in Zukunft sein wird, erscheint vor Allem nothwendig, einen allgemeinen Ueberblick der Hauptelemente des ökonomischen Lebens von Spanien zu gewinnen. Daraus wird dann einleuchtend werden, welches von beiden Systemen, das Merkantil- oder das Physiokratische, als Hebel der Volkswirtschaft Spanien's zu dienen hat.

Obleich die Zeiten, wo ein spanischer Monarch sich rühmen konnte, „dass nie in seinen Staaten die Sonne unterging“, für immer in das Grab der Vergangenheit gesunken sind, besitzt Spanien auf einem Flächenraume von 8.598 Quadratmeilen eine Bevölkerung von mehr als 15 Millionen Seelen <sup>3)</sup>, welche in 145 grösseren

<sup>1)</sup> Der Myriameter = 1.318 österreichischer Strassenmeile.

<sup>2)</sup> 3.48 Mètres = 11 Wiener Fuss.

<sup>3)</sup> Nachstehende Ziffern zeigen von der ziemlich raschen Zunahme der Bevölkerung ungeachtet der vielen Kriege, welche Spanien zu bestehen hatte:

Jahr 1787 . . . .	10,269.150 Seelen
„ 1821 . . . .	11,248.800 „
„ 1836 . . . .	12,032.232 „
„ 1849 . . . .	14,216.219 „

Städten, 4.600 kleineren Städten und Flecken, und 13.000 Dörfern vertheilt leben. Hierunter sind die spanischen Colonien nicht begriffen, deren Bevölkerung wenigstens 5 Millionen Seelen umfasst, so dass die Gesamtbevölkerung des dem Scepter der Königin Isabella II. gehorchenden Länder-Complexes mindestens 20 Millionen Seelen beträgt <sup>1)</sup>.

Treffend hebt Bory de Saint-Vincent, welcher dem Studium der physischen Geographie der pyrenäischen Halbinsel mit Vorliebe sich gewidmet hat, hervor, dass Spanien in seinen vier verschiedenen Abdachungen oder Regionen das Clima und die Producte eben so vieler Welttheile vereint.

Die kantabrische Region (Nordküste) hat einen rein europäischen Charakter mit der nämlichen Bodencultur, welche in der Normandie oder in Wales vorgefunden wird. Ackerbau und Fischfang ist die vorzüglichste Beschäftigung der Einwohner.

Die lusitanische Region (Westküste) wird von vier Flüssen, Minho, Duero, Tajo und Guadiana, von Osten nach Westen durchschnitten. Neben der Rebe wächst hier der Oelbaum, und alle Pflanzen der atlantischen Inseln, wie jene von Madera und den Canarien, gedeihen vortrefflich. Nicht nur in den südlichen Provinzen von Portugal, sondern auch in Galicien wehet dem Reisenden gleichsam die Luft des amerikanischen Himmels entgegen.

Die iberische Region (Ostküste) umfasst die Stromgebiete des Ebro, Llobregat, Guadalaviar, Jugar und Segora und trägt das Gepräge des sicilianischen und griechischen Bodens, welches, zunächst Anatolien und Syrien eigenthümlich, eigentlich den asiatischen Typus darstellt. Der Maulbeerbaum, die Aloe, der Cactus, die Baumwollstaude, der Johannisbrodbaum, die Palme, das Zuckerrohr prangen neben dem Oelbaum, der Weinrebe, dem Orangen- und Citronenbaum, welche in üppiger Fülle die Thäler und Hügel bedecken.

Die bätische Region (Südküste), welche die reichen und fruchtbaren Ebenen von Valencia und Andalusien (letztere wird vom Guadalquivir befeuchtet) umfasst, erinnert durch den Glanz ihrer Sonne, die Pracht ihrer Vegetation, die Schmachhaftigkeit ihrer Früchte an Afrika, mit dem Unterschied, dass die Glut, welche in Folge der geographischen Lage dieses Erdstrichs herrschen sollte, einerseits durch die kalten Luftströmungen, welche von den Schneehöhen der Sierra Morena herabwehen, und anderseits durch die Seelüfte abgekühlt wird.

Man erkennt auf den ersten Blick, dass die Natur, indem sie Spanien so reichlich mit den Bodenerzeugnissen der verschiedensten Erdtheile ausstattete, dasselbe förmlich anwies, in einem blühenden Ackerbaue den Schwerpunct seiner volkswirtschaftlichen Interessen zu suchen.

Leider lässt sich der Mangel an Händen zur Bebauung des Bodens vielleicht nirgends so stark als in Spanien fühlen. Nach den Schätzungen, welche Madoz in seinem „*Diccionario geografico-estadístico de España*“ aufstellt, sind von

<sup>1)</sup> Preussen, obwohl es die Stellung einer europäischen Grossmacht einnimmt, zählt nur 17 Millionen Menschen.

48,809.794 Hectaren <sup>1)</sup> des spanischen Territoriums (mit Einschluss der umliegenden Inseln) kaum 24,840.000 Hectaren bebaut. Von dem Reste liegen 7,650.000 brach, 1,500.000 bedecken die Wälder, und 8,069.794 Hectaren nehmen die Berge, Flüsse und Strassen ein.

Zufolge einer approximativen Berechnung gibt es 360.000 Grundherren, 700.000 Pächter, 1,500.000 Bauern und 800.000 Hirten, welche mit Inbegriff der Weiber und Kinder drei Fünftel der Gesamtbevölkerung des Königreichs ausmachen. Hierbei sind die Besitzungen des Adels und der Geistlichkeit nicht mitgerechnet, welche unter 1,680.000 Grundherren vertheilt sind. Wenn man die Ziffer der Individuen, welche dem Ackerbaue sich widmen, mit der Gesamtzahl der Bevölkerung vergleicht, erhält man das Verhältniss von 1:7, beiläufig die nämliche Durchschnittsziffer, die sich für die meisten Staaten von Europa herausstellt.

Allein während in Belgien 14.520 Seelen, in England 9.040, in Frankreich 6.700, in Preussen 5.660 und in Oesterreich 5.406 auf den Quadrat-Myriameter <sup>2)</sup> entfallen, vermag Spanien kaum 2.952 Seelen per Quadrat-Myriameter aufzuweisen, ein sprechender Beleg, dass, bei der angeborenen Vorliebe des Spaniers für den Ackerbau, nicht so leicht eine industrielle Bevölkerung jenseits der Pyrenäen sich improvisiren lässt.

Im Anfange des laufenden Jahrhunderts liess die spanische Regierung eine amtliche Schätzung der Cerealien-Production des Landes vornehmen, welche folgende Resultate lieferte:

	Fanegas zu 54·8 Litres <sup>3)</sup>
Weizen . . . . .	32,949.312
Gerste . . . . .	15,946.646
Roggen . . . . .	11,111.816
Hafer, türkischer Weizen und sonstige Körnerfrüchte .	8,633.998
	<hr/>
	68,641.772

Da damit der innere Bedarf nicht gedeckt ward, mussten jährlich bedeutende Quantitäten von Körnerfrüchten aus andern Ländern eingeführt werden, bei welchem Importe besonders die österreichische Flagge sehr thätig war.

Gegenwärtig ist die Production der Cerealien beinahe verdoppelt, indem der „Boletin official“ des spanischen Handelsministeriums den Gesammttertrag im Jahre 1850 auf 120 Millionen Fanegas steigen lässt. Spanien genügt somit nicht nur der eigenen Consumption, sondern konnte auch im Jahre 1850 80.399 Fanegas Getreide, 80.668 Fanegas Mais und 2,356.070 Arrobas <sup>4)</sup> Mehl an England und die spanischen Colonien abtreten. Da die Ernte von 1853 in Spanien sehr gesegnet war, wurden in diesem Jahre aus Galicien über Coruña, Gijon und Santander so grosse Getreide- und Mehl-Quantitäten in Frankreich eingeführt, dass dieselben zur Besserung der Preise auf dem französischen Markte nicht wenig beitrugen.

1) Der Hectare = 2779·98 Wiener Quadratklafter = 1·737 Joeh.

2) Der Quadrat-Myriameter = 1·737 österr. Quadratmeile.

3) Die castilische Fanega hält 0·8910 n. ö. Metzen.

4) Die (Gewicht-) Arroba hat 25 Madrider Pfunde, deren jedes = 0·8216 Wiener Pfund.

Wenn einmal die Eisenbahn von Madrid nach Badajoz mit der Zweigbahn nach Sevilla vollendet sein wird, dürfte Sevilla dem Getreidhandel von Odessa mit dem Westen von Europa eine gewichtige Concurrenz machen. Die Fruchtbarkeit der Provinz Estremadura an Getreide ist so gross, dass Millionen und Millionen von Fanegas seit Jahrzehnten dort aufgespeichert liegen, weil bei dem Mangel an Communications-Mitteln der Transport weit mehr als die Waare selbst kostet. Der Hafen von Sevilla verdient, dass die österreichischen Rheder und Speculanten ihn nicht aus dem Auge verlieren.

Wer kennt nicht die köstlichen Weine von Malaga, Xeres, Alicante, Valdepeñas u. s. w., welche in der ganzen Welt verbreitet sind? Der Census des Jahrs 1797 lieferte für die jährliche Weinproduction die Ziffer von 49,964.854 Arrobas <sup>1)</sup>, während sie gegenwärtig 60 Millionen Arrobas übersteigt. Davon wurden nach den amtlichen Schätzungen der Generaldirection des spanischen Zollwesens im Jahre 1850 ausgeführt:

Ordinäre Weine . . . . .	2,188.726 Arrobas
Xeres . . . . .	1,483.360 „
Malaga . . . . .	195.096 „

Mit Recht wurde im „Osservatore Triestino“ vom 14. September 1853 hervorgehoben, wie sehr Triest darauf bedacht sein muss, seinen bisherigen so wichtigen Handel mit Olivenöl zu bewahren, welcher durch die Einfuhr des Samenöls aus Frankreich und des Palmen- und Cocosöls aus England ernstlich bedroht zu werden anfängt. Das einfachste und sicherste Mittel hierfür besteht darin, die in Folge der letzten Missernte mangelnden Einfuhren aus Apulien und Sicilien durch spanische Olivenöle zu ergänzen und zu vermehren.

Nach dem „Boletin official“ des Handelsministeriums zählte Spanien im Jahre 1849:

Oelgärten	Ausdehnung Hectares	Zahl der Bäume	Production an	
			Oliven	Oel Arrobas
1. Classe . .	670.496	72,880.000	80,168.000	13,665.000
2. Classe . .	1,928.113	209,577.500	144,084.531	24,555.175
3. Classe . .	784.231	85,242.500	17,581.231	2,996.800

In einer jüngst erschienenen Abhandlung über die Oel-Cultur in Europa, welche den geschätzten Agronomen Don Juan Centurion zum Verfasser hat, wird folgender interessanter Vergleich angestellt:

	Gesamnte Oel-Production Arrobas	Mittelpreis Reales	Geldwerth
Frankreich . . .	2,800.000	42 <sup>o</sup> / <sub>7</sub>	120,000.000
Griechenland . .	3,200.000	30	96,000.000
Italien . . . . .	7,452.500	35	230,837.500
Spanien . . . . .	52,763.732	30	1,454,254.486

<sup>1)</sup> Die (Wein-) Arroba hält 11.4048 W. Mass  
Statist. Mittheil. 1854. III. Heft.

Somit erzeugt Spanien allein viermal so viel Oel als alle übrigen Länder Europa's zusammen. Davon bleiben nach gedecktem inneren Bedarfe, ungeachtet für 10 bis 15 Millionen Gulden jährlich ausgeführt wird, noch 8,000.000 Arrobas ohne Käufer. Daher die nachlässige Fabrication, welche man dem spanischen Oele vorwirft. Wenn jedoch der Bedarf durch die Ausfuhr steigen möchte, würden die spanischen Landwirthe, wie deren viele bereits angefangen haben, ihre Erzeugnisse zu veredeln nicht ermangeln, gleich den Franzosen, denen es gelang, binnen weniger Jahre das Samenöl trefflich zu vervollkommen.

Barcelona, Valencia, Malaga, Huelva, Cadix und besonders Sevilla sind die vorzüglichsten Häfen der Oel-Exportation.

Im Laufe des nämlichen Jahres wurden nebstbei 147.639 Libras (Pfund) Mandelöl ausgeführt.

Der Export spanischer Südfrüchte wird immer lebhafter. Im Jahre 1850 gingen ins Ausland 54,737.590 Stück Orangen, 1,364.752 Arrobas getrockneter Malaga-Trauben, 80.594 Arrobas süsser Mandeln und 138.050 Arrobas Feigen. Der grösste Theil davon geht nach dem Norden von Europa. Bloss aus dem Hafen von Malaga segeln jährlich zur Erntezeit (im Herbst) fünfzehn bis zwanzig Schiffe mit dergleichen Artikeln nach St. Petersburg. Da eben in dieser Jahreszeit die Schifffahrt im Norden sehr beschwerlich zu werden anfängt, kommen sowohl die Frachten theurer als die Assecuranz-Prämien höher zu stehen. Ja, wenn das rauhe Wetter sich bald einstellt und im baltischen Meere die Schifffahrt früh unterbrochen wird, müssen die aus Malaga kommenden Fahrzeuge in norddeutschen Häfen überwintern. Unter solchen Umständen wäre Nichts leichter, als dergleichen Sendungen von Malaga aus zur See nach Triest dirigiren, und von hier mittelst der österreichischen Schienenwege nach Warschau und St. Petersburg (die Arbeiten an der Eisenbahn zwischen den zwei letztgenannten Hauptstädten schreiten rasch vorwärts) weit schneller und sicherer befördern zu lassen.

Nach den glaubwürdigen Schätzungen, welchen die mühsamen und genauen Forschungen von Madoz, Canga Arguelles und Bloek zu Grunde liegen, lässt sich der jährliche Gesamtwert der spanischen Ackerbau-Producte reassumiren, wie folgt:

Cerealien . . . . .	1,016,000.000	Franken
Weine . . . . .	176,600.000	„
Oel . . . . .	365,563.000	„
Andere Früchte . . . . .	125,000.000	„
	<hr/>	
	1,683,163.000	Franken.

Darunter sind die Erzeugnisse nicht begriffen, welche, wie Wolle, Seide, Honig, Wachs und sämmtliche Mineralien, ausser dem Bereiche der eigentlichen Bodencultur liegen.

Befremden muss es allerdings, dass Spanien, dessen Merinos-Schafe so wesentlich dazu beitrugen, die Wolle-Erzeugung in Frankreich, Grossbritannien und Deutschland zu veredeln, den Ruf seiner eigenen Wolle gänzlich verloren hat. Statt der Merinos von Leon, Segovia und Soria liefern nun jene von Rambouillet, Sachsen, Böhmen und Ungarn das zarte seidene Vliess, aus welchem die geschätzten

Tücher von Sedan und Elbeuf und die elegantesten Mode-Artikel von Roubaix und Tourcoing gewebt werden. Vergebens bildete sich unter den Auspicien der Regierung die Gesellschaft „la Mesta“, welche, ihre Verzweigungen über das ganze Land ausbreitend und mehr als 50.000 Hirten zählend, sich zum Ziel setzte, den alten Glanz der spanischen Schafzucht herzustellen.

Die Handelskammer von Sedan hat die Ursache erklärt, warum die spanische Wolle auf den europäischen Märkten gegenwärtig so wenig gesucht wird. „Die spanischen Schafzüchter“ — sagt die benannte Handelskammer — „haben die Racen mit einander vermengt, woraus eine solche Entartung entstand, dass heutigen Tags keine Spur der edlen Gattungen, welche vor dem Jahre 1807 bestanden, gefunden wird“. Dem sei wie ihm wolle, Thatsache bleibt es, dass die schönsten Widder nach und nach aus Spanien ausgeführt wurden, und dass man, während jenseits der Pyrenäen die Kreuzung der Racen allgemein zugelassen wurde, ausserhalb Spaniens die grösste Sorgfalt darauf verwendete, die Echtlütigkeit der spanischen Merinos unangetastet zu erhalten.

Die „Yunta Calificadora“ der Gewerbe-Ausstellung, welche im Jahre 1850 in Madrid stattfand, gesteht, dass in Betreff der Schafzucht und ihres Ertrags in Spanien sich nur Conjecturen anstellen lassen. Nach den wahrscheinlichsten Berechnungen zählt Spanien 3.000.000 Stück, welche feine, 4.000.000 Stück, welche mittelfeine, und 12.000.000 Stück, welche ordinäre Wolle liefern, also im Ganzen 19.000.000 Schafe. Angenommen, dass jedes Schaf jährlich (nach Block)  $4\frac{1}{2}$  Libras gibt, würde die Gesamt-Production an Wolle sich auf 85 Millionen Libras erheben.

Die Vertreibung der Mauren, der Golddurst, welcher die Spanier nach Amerika trieb, und die schweren Steuern, womit der Fiscus die Seiden-Industrie belegte, bewirkten in gleichem Grade den Verfall der einst in Spanien so blühenden Seiden-Cultur. Nach dem Zeugnisse des alten Chronikers Navanjo beschäftigte Toledo allein im Jahre 1480 an 200.000 Seidenweber. Sevilla besass 16.000 Webstühle mit 130.000 Arbeitern. Zur Zeit der Mauren hatte das Königreich Granada an der schönsten Seide einen solchen Ueberfluss, dass es die fremden Märkte damit versehen konnte, wesshalb ein arabischer Dichter beim Anblick des Reichthums, der im Lande dadurch sich verbreitete, ausrief: Die Maulbeerbäume von Granada haben sich in reines Gold verwandelt!

Zu Ende des achtzehnten Jahrhunderts war die Seiden-Production von ganz Spanien auf 606.887 Kilogrammes <sup>1)</sup> herabgesunken. Den Bemühungen der Regierung Karl's IV. und Ferdinand's VII. gelang es, nach und nach die Production wieder zu heben, und im Jahre 1849 wies der „Boletin oficial del Ministerio de Comercio“ die Erzeugung von 1,104.000 Kilogrammes Seide nach, repartirt wie folgt:

	Kilogrammes
Valencia . . . . .	552.000
Murcia und Alicante . . . . .	230.000
Granada . . . . .	184.000
Talavera . . . . .	138.000

<sup>1)</sup> Der Kilogramme = 1.786 W. Pfund.

In den Jahren 1850 und 1851 wurden die Maulbeerpflanzungen nach Arragon, Galicien, Catalonien und den beiden Castilien ausgedehnt, und besonders in der Provinz von Valencia, Murcia und Toledo vermehrt.

Wenn man jedoch dem gewesenen Handelsminister D. Joaquin Roca de Togores, welcher über den Zustand des Ackerbaus seines Vaterlands ein gediegenes Memoire schrieb, glauben will, ist ungeachtet der Milde des Klimas und der Güte des Bodens der spanische Seidenwurm-Saamen nicht so ergiebig als jener, der im Auslande gewonnen wird. Als Beleg hierfür gibt er folgende Daten an:

	von 12 Unzen Saamen (spanische) Pfunde Seide
Italien . . . . .	16 $\frac{1}{2}$
Frankreich . . . . .	16
Valencia . . . . .	9
Alicante . . . . .	6 $\frac{3}{4}$

Block berechnet den jährlichen Gesamtwert der Thier-Erzeugnisse von Spanien auf 513,106.000 Franken, nämlich:

Viehzucht . . . . .	239,106.000 Franken
Wolle . . . . .	54,000.000 „
Seide, Honig und Wachs . . . . .	75,000.000 „
Verschiedene Producte . . . . .	145,000.000 „

Mit Bezug auf die Viehzucht verdient bemerkt zu werden, dass spanische Ziegenfelle ein bedeutender Export-Artikel zu werden anfangen. Die Sorge, welche die meisten Staaten von Europa auf die Erhaltung der Wälder verwenden, führt mittelbarer Weise die Verminderung der Ziegen mit sich, weil diese Thiere sich am liebsten mit jungen Baumsprossen nähren. Die feinsten und besten Handschuhe werden aber aus Ziegenfellen bereitet, indem letztere viel elastischer und zugleich dichter als die Lammfelle sind. In dem Maasse, als auf dem Continente die Ziegen seltener werden, sucht die auswärtige Handschuh-Fabrication ihren Bedarf immer mehr durch den Bezug spanischer Ziegenfelle zu decken. Die Pariser Handschuhe verdanken denselben grösstentheils den Vorzug, den man ihnen überall schenkt.

Der geologische Bau der pyrenäischen Halbinsel lässt alsogleich die unermesslichen Schätze an Metallen jeder Art erkennen, welche die spanischen Sierras in ihrem Schoosse bergen.

Von Alicante bis Malaga und Algesiras sind die Gebirge längs der Meeresküste gleichsam mit einer Bleikruste bedeckt, als wenn die reiche Fülle des Metalls aus allen Adern der Berge überfluthete.

Die berühmten Quecksilber-Bergwerke von Almaden, welche seit Jahrhunderten im Betriebe sind, reichen in drei Provinzen: Estremadura, la Mancha und Andalusien; nach dem Urtheile der Sachverständigen dürfen sie als unerschöpflich betrachtet werden.

Alle Schiffe, welche längs der Ostküste von Spanien segeln, bemerken an ihrer magnetischen Nadel eine fühlbare Abweichung, welche durch die vielen Eisenerz-Lager, die von der Küste bis tief ins Land hinein sich erstrecken, erzeugt wird.



Die Zinkgruben sind so reichhaltig, dass, wenn sie gehörig ausgebeutet wären, der Preis dieses Metalls auf der Stelle in ganz Europa bedeutend sinken müsste.

Gold, Silber, Kupfer, Bernstein, Achat, Rubinen, die edelsten Marmorarten, Asbest, Salpeter, warten nur auf die Hand der Industrie, um klar zu machen, dass die Schätze, welche die Spanier jenseits der Meere mit Strömen von Blut erkaufen, im Mutterlande zu ihren Füßen lagen.

Nach den amtlichen Daten, welche vom Ministerium des Handels zusammengestellt wurden, besass Spanien im Jahre 1849 mehr als 6.500 Bergwerke jeder Art, wovon jedoch nur 785 mit 25.000 Arbeitern im Betriebe standen.

Die während des nämlichen Jahrs gewonnenen Metalle waren:

Geschmiedetes Eisen . . . . .	341.424	Quintalen <sup>1)</sup>
Gusseisen . . . . .	313.704	„
Blei . . . . .	618.228	„
Kupfer . . . . .	13.485	„
Zink . . . . .	5.499	„
Quecksilber . . . . .	18.474	„
Schwefel . . . . .	1.392	„
Zinn . . . . .	96	„
Alaun . . . . .	402	„
Vitriol . . . . .	3.665	„
Schwefel-Soda . . . . .	3.775	„
Steinkohlen . . . . .	607.959	„

Ueberdiess 45 Mark Gold und 99.403 Mark Silber.

Competente Fachmänner behaupten, dass Spanien jährlich 190.000 Mark Silber liefern könnte. Factisch ist es, dass während des Jahres 1853 mehr als vier Tausend Gesuche um Ertheilung von Bergwerks-Concessionen bei dem spanischen Ministerium des Handels und der öffentlichen Bauten einliefen; die Mehrzahl solcher Gesuche rührten von britischen und französischen Capitalisten her.

Der Gesamtwert der jährlichen Metall-Production wird durchschnittlich auf 86,243.558 Millionen geschätzt; wenn man ihn zu dem Werthe der Production des Pflanzenreichs (1,683,163.000 Franken) und jener des Thierreichs (513,106.000 Franken) schlägt, stellt sich das Total-Erträgniss der spanischen Urproduction mit 2,282,513.116 Franken heraus. Wenn man diese Ziffern mit jenen des Budgets vom Jahre 1853 (Einnahme 1,233,497.550 Reales, Ausgaben 1,209,708.742 Reales <sup>2)</sup>) vergleicht, findet man, dass das Einkommen der Landwirthschaft in Spanien zu den Ausgaben des Staats sich wie  $7\frac{1}{2}:1$  verhält, ein sprechendes Zeichen der grossen Hilfsquellen, worüber dieses Königreich, abgesehen von seinen reichen Colonien, gebietet.

Ein solches Land muss nothwendig den fremden Nationen einen vortheilhaften Markt darbieten, besonders wenn es erwiesen bleibt, dass die spanische Industrie,

<sup>1)</sup> Der (metrische) Quintal = 178.568 W. Pfund = 2 Zoll-Centnern.

<sup>2)</sup> Ein Real ist gleich 26.5 Centimes französischer Geldwährung = 6.08 kr. österr. Münze.

weit entfernt dem Bedarfe der inneren Consumption zu genügen, jener Haupt-Elemente ermangelt, welche das Wesen einer National-Industrie bedingen.

Vieles ist über den Aufschwung, welchen der spanische Gewerbfleiss in neuester Zeit genommen hat, gesagt und geschrieben worden. Beifällig hat die „Yunta Calificadora“ der im Jahre 1850 zu Madrid abgehaltenen Industrie-Ausstellung die zahlreichen Fortschritte, welche die spanischen Fabricanten während des letzten Decenniums machten, einregistriert, und grossmüthig von der Regierung belohnen lassen.

Wenn man jedoch hinter dem lauten Selbstlobe, welches sich die catalonischen Fabricanten ertheilen, der Wahrheit auf den Grund zu sehen sich bemüht, wie erstaunt man nicht, von einer einheimischen Industrie sprechen zu hören, welche, mit Ausschluss der Capitalien, beinahe durchgehends auf fremden Elementen beruht! Man besuche nur die Werkstätten der vorzüglichsten Baumwollen-Fabriken in Catalonien und werfe ein prüfendes Auge umher; die Baumwolle, welche darin gesponnen wird, kömmt aus England, die Werkmeister, welche das Ganze leiten, sind Engländer. Treten wir in eine Seidenfabrik; die Seide ist zum grössten Theile in Piemont oder in Frankreich gekauft worden, die Zeichnungen der schöneren Stoffe wurden in Lyon verfertigt oder französischen Stoffen nachgebildet, die Weber, welche die sogenannten *Articles façonnés* erzeugen, sind Franzosen. In den Tuchfabriken verwendet man nur für die ordinären Sorten die einheimische Wolle; die feinere Wolle wird aus dem Auslande bezogen (bei dem Mangel an inneren Verbindungsmitteln kömmt die Wolle aus Leon und Estremadura in Barcelona theurer zu stehen als die auswärtige), die Tuchweber sind meistens Franzosen. In den Glasfabriken stösst man nur auf französische und deutsche Arbeiter.

Die nothwendige Folge davon ist, dass die Fabriken in Spanien Alles weit theurer erzeugen, und dass sie nur unter dem Schutze übertriebener Zölle, welche die Einkünfte des Staatsschatzes verkürzen und den Consumenten zwingen, schlechte Waare theuer zu bezahlen, sich erhalten können. Ungeachtet des hohen Schutzes, dessen sie sich erfreuen <sup>1)</sup>, vermögen dieselben so wenig eigene Lebenskraft zu entwickeln, dass die spanischen Fabricanten die ersten sind, welche die heimliche Einfuhr britischer Manufacturen ermuntern und fördern.

Ueber die unerhörte Art, in welcher dieser Schleichhandel organisirt ist, hat ein bekannter spanischer Oekonomist, Mitglied der Akademie der Wissenschaften von Madrid, der Jahrelang an Ort und Stelle die genauesten Forschungen darüber anstellte, mir die interessantesten Aufschlüsse mitgetheilt.

Um die britischen Industrie-Artikel leichter für ihre eigene Erzeugnisse ausgeben zu können, pflegen die catalonischen Fabricanten die Gewebe, welche in ihrem Auftrage um billigere Preise in Manchester und Birmingham angefertigt werden, noch bevor die Waare von England expedirt wird, mit spanischen Fabrications-

---

<sup>1)</sup> Zur Förderung der einheimischen Industrie hat die Regierung jedem Eingeborenen, der eine neue Industrie in Spanien einführt, sogar das Monopol davon gesichert, was zwar die einzelnen Fabricanten bereichert, aber den Fortschritt der Fabrication zurückhält. Ohne Concurrenz erhebt sich niemals eine Industrie zu dauernder Lebensfähigkeit.

marken versehen zu lassen. Ein spanischer Consular-Agent, welcher eigens nach Manchester und Birmingham gesendet wurde, um den Thatbestand zu erheben, fand daselbst in mehreren Werkstätten die spanischen Fabrikszeichen, und konnte seiner Regierung aus den erwähnten Städten die verschiedensten Stoffe senden, welche dergleichen Fabrikszeichen trugen.

Die spanische Regierung hoffte diesen Schleichhandel dadurch zu vernichten, dass sie unterm 5. März 1852 ein draconisches Zoll-Manipulations-Reglement einführte, welches mit unerhörter Strenge jeden selbst unwillkürlichen Verstoss gegen die Zollgesetze bestraft. Nach dem neuen Zollverfahren muss der Capitän eines Kauffahrers, der im Auslande Waaren nach Spanien ladet, vor dem betreffenden spanischen Consul die Declaration seiner Ladung machen, wobei Gewicht, Maass, Länge, Breite und Werth eines jeden Collo nach spanischem Gewicht und Längemaasse, sowie in spanischer Geldwährung genau anzugeben ist. Der Consul fertigt die Waaren-Declaration in zwei Exemplaren aus, welche, mit doppeltem Amtssiegel (ein Wachs- und ein Tintensiegel) versehen, dem Schiffscapitän bei der Abfahrt eingehändigt werden. Diess sind die Documente, welche in der spanischen Zollsprache „*el registro*“ genannt werden. Berührt der Capitän mehrere spanische Häfen, so ist er verpflichtet, für jeden Hafen einen besonderen Registro mitzunehmen. Der Capitän hat, sobald er zur *libera practica* zugelassen worden ist, den Registro dem respectiven Zollamte zu übergeben, welches das eine Exemplar zum eigenen Gebrauche zurückbehält und das andere an die General-Direction des Zollwesens in Madrid einsendet, um selbe dadurch in die Lage zu setzen, den fremden Import auf allen Puncten des Königreichs zu controliren. Ermangelt der Capitän zur vorgeschriebenen Zeit den Registro vorzuweisen, so verfällt er für dieses einfache Factum in eine Geldbusse von 2.000 Reales (202.6 Gulden); hat er aber keinen Registro mitgenommen, muss er überdiess 8.000 Reales als Strafe zahlen, und das Zollamt ist berechtigt, für jede Tonne leeren Raums im Fahrzeuge 10.000 Reales zu verlangen. Ein Kauffahrer von 300 Tonnen, welcher ohne Registro und mit nur 100 Tonnen Waaren einlaufen würde, hätte die unglaublich scheinende Geldbusse von 2,010.000 Reales (202.680 Gulden) zu zahlen. Die ganze Ladung wird ferner aus dem Schiffe in den Gewahrsam des Zollamts gebracht, bis der mangelnde Registro vom spanischen Consul jenes Hafens, woher das Schiff kam, nachgeschickt worden ist. Jeder Fehler oder Mangel im Registro zieht starke Geldbusse nach sich, und wenn ein Consignatar dreimal desshalb bestraft wurde, ist das Zollamt ermächtigt, in Zukunft bei der geringsten Unrichtigkeit die demselben bestimmte Waare zu confisciren.

Um die sprichwörtliche Bestechlichkeit der spanischen Zollbeamten zu heben, und letztere zur strengen Befolgung der neuen Manipulations-Vorschriften besser anzuhalten, wurde ihnen die Hälfte des Ertrags solcher Geldstrafen als Prämie zugesichert. Die spanische Regierung erreichte damit nichts anderes, als dass die Bestechungssucht ihre Lockungen von den unteren nach den oberen Regionen wandte, und anstatt der einfachen Zollwachen die Vorsteher der Zollämter für sich zu gewinnen verstand.

Der spanische Vice-Consul in Newport kam in die Lage zu verificiren, dass aus dem kleinen Hafen St. Davids (am St. Georgs-Canal gelegen) im Laufe eines einzigen Jahrs zwei und zwanzig Schiffe nach den spanischen Häfen abgesegelt waren, ohne den vorgeschriebenen Registro mitzunehmen oder irgend ein Waaren-Manifest vom erwähnten Vice-Consul visiren zu lassen, obwohl sie ganz mit Fabricaten aus Manchester, Birmingham und Leeds beladen waren. Offenbar konnten die Schiffe nur im geheimen Einverständnisse mit den Vorständen der spanischen Zollämter ihre Bestimmung erreichen, nachdem es ohnehin ziemlich notorisch ist, dass gegen eine bestimmte Prämie die Zollämter von Badajoz, Cadix, Sevilla, Malaga u. s. w. alle möglichen Waaren einschwärzen lassen.

Auf solche Art gelang es dem Director des Zollamts in Malaga, in kurzer Zeit ein Vermögen von 200.000 Colonnati zu sammeln. Da er die Sache zu offen und zu scandalös getrieben hatte, sah sich die Regierung bemüssigt, ihn unlängst abzusetzen, allein er blieb im ungestörten Besitze seines unredlichen Gewinns. Die Versuchung ist zu gross, als dass Jemand ihr leicht widerstehen könnte. Bei dem beständigen Wechsel der Ministerien in Spanien ist kein höherer Zollbeamte sicher, die Stelle, welche er einnimmt, lange zu behalten. Fällt der Minister, dem er seine Ernennung verdankte, so wird er durch einen Freund oder Günstling des neuen Finanzministers ersetzt, und wenn er nicht für diesen Fall vorgesorgt hat, muss er nun darben.

Während ich in Sevilla weilte, erfuhr ich folgenden charakteristischen Zug:

Die Infantin Donna Maria Luisa, Gemalin des Herzogs von Montpensier, liess im Sommer 1853 drei Kisten mit Seidenstoffen aus Cadix nach Sevilla, wo sie gewöhnlich residirt, kommen. Dem geübten Auge des Zoll-Inspectors von Sevilla entging bei der Waaren-Beschauung nicht, dass die Stoffe englischen Ursprungs und in Cadix eingeschmuggelt worden waren. Die Gelegenheit, auf eine wohlfeile Art den Unbestechlichen zu spielen, war zu schön; er confiscirte die Seidenstoffe als eingeschwärzte Waaren. Der nämliche Zoll-Inspector hatte kurze Zeit vorher einen Freund die Art gelehrt, wie mehrere Ballen Bücher ohne den Zoll zu entrichten sich einschmuggeln liessen. Aber er vermochte nicht zu verschmerzen, dass sein College in Cadix die für die fraglichen drei Kisten von den Schleichhändlern bezahlte Prämie einstrich, ohne dieselbe mit ihm zu theilen, und während er durch die Confiscation nur der eigenen Rachelust fröhnte, konnte er zugleich seinen vorgeblichen Diensteifer gegenüber der Regierung geltend machen.

In der Regel wird bei den spanischen Zollämtern eine unerbittliche Strenge bei Sachen von geringem Belange gefunden; dafür sind aber letztere desto leichter zu bewegen, dem Schmuggelhandel im Grossen durch die Finger zu sehen, wenn man es versteht, die Chefs für sich zu gewinnen, welche dann schon dafür sorgen, die Wachsamkeit ihrer Untergebenen einzuschläfern.

Mit grossem Kostenaufwande unterhält die spanische Regierung eine wahre Kriegsflotte, um auf die zahlreichen Schmuggler-Schiffe Jagd zu machen. Nach dem Budget von 1853 wurden als „Buques Guarda-Costas“ (Wachtschiffe gegen den Schleichhandel) verwendet: 4 Goeletten von 14 bis 7 Kanonen, 3 Mistick zu

8 Kanonen, 3 Luggen, 14 Feluken 1. Classe zu 4 Kanonen, 27 Feluken 2. Classe, 64 Escampavias (kleinere Schnellsegler), 3 Dampfer zu 200 und 3 zu 120 Pferdekraft.

Der Schleichhandel seinerseits gebraucht eine besondere Gattung von Fahrzeugen, die so leicht gebaut und so gute Segler sind, dass sie den königlichen Wachtschiffen leicht entgehen. Als ich im verflossenen Juni Alicante besuchte, lag im dortigen Hafen ein solches Segelschiff, welches der Kriegs-Dampfer „Maria Christina“ nur nach einer Verfolgung von acht vollen Stunden einholen konnte. Es war eine spanische Feluke, „die Schlange von Gibraltar“ genannt, welche, obwohl ihre Mannschaft vom Capitän bis zum letzten Matrosen herab durchgehends aus Spaniern bestand, mit britischer Flagge und mit britischem Patente segelte. An ihrem Bord wurde bloss an britischen Seidenstoffen für mehr als 60.000 Colonnati vorgefunden.

Die salbungreiche Proclamation, welche einige Wochen später Sir Robert Gardiner, Gouverneur von Gibraltar, erliess, um den Einwohnern von Gibraltar den Schleichhandel als von der Religion und der Moral gleich verdammt darzustellen, war nur darauf berechnet, dem Cabinet von Madrid Sand in die Augen zu streuen. Wenn die Organe der britischen Regierung solchen Abscheu gegen den Schleichhandel hegen, woher kömmt es, dass so häufig spanische Schmuggler-Fahrzeuge aufgefangen werden, denen die britischen Consula die nöthigen Bord-Papiere erlassen, damit sie unter britischer Flagge segeln können? Man hat mir einen britischen Consul namhaft gemacht, welcher von einem einträglichen Posten auf Verlangen einflussreicher Fabricanten von Manchester und Birmingham entfernt wurde, weil er dem Schleichhandel nicht so eifrig Vorschub leistete, als diese Herren es wünschten.

Da die Mannschaft der spanischen Wachtschiffe ebenfalls die Hälfte des Werths der eingebrachten Contrebande-Waaren als Prämie erhält, ist es den Schmuggler-Schiffen nicht immer leicht, dem Argus-Auge zu entgehen, besonders weil die direct von England oder von Gibraltar kommenden Schiffe einer verschärften Aufsicht unterliegen. Um diese Wachsamkeit leichter zu täuschen, haben die Engländer in letzter Zeit begonnen, bedeutende Quantitäten ihrer Fabricate nach Oran zu senden, vorgeblich um sie von dort in das Innere von Marokko zu verführen. Hoehgestellte Officiere der französischen Kriegsmarine haben mich versichert, mit eigenen Augen gesehen zu haben, wie solche britische Waaren sodann am Bord der eigens für den Schleichhandel gebauten spanischen Schnellsegler eingeschifft wurden. Die spanischen Schmuggler-Schiffe sind durchgehends mit rüstigen, entschlossenen Leuten bewaffnet, welche oft Wachtschiffe, die auch etwas grösser und stärker als sie selbst sind, angreifen und nicht selten ihnen die Möglichkeit benehmen, die Verfolgung fortzusetzen.

In der Regel lässt jedes spanische Wachtschiff das Schmuggler-Fahrzeug ungestört von dannen ziehen, sobald es bemerkt, dass letzteres ihm an Stärke überlegen ist. Selbst wenn das Wachtschiff stärker ist, ereignet sich oft der Fall, dass seine Mannschaft es vorzieht, gegen eine sofort bar ausgezahlte Summe mit den Schmugglern sich abzufinden, anstatt auf die von der Regierung zugesicherte Ergreifer-Prämie monatlang zu warten.

Nicht minder bedeutend in seiner Art ist der Schleichhandel, welcher zu Lande von Frankreich aus nach Spanien getrieben wird. Wenn auch die Regierung von Madrid ihre ganze Armee aufstellen wollte, um die Engpässe der Pyrenäen zu bewachen, würde sie den flinken und rüstigen catalonischen oder baskischen Contrebandisten, der von Kindheit auf, wie die Gemse, die steilsten Pfade zu erklimmen gewohnt ist, nicht abhalten, durchzudringen. Madrid und der Norden von Spanien beziehen einen grossen Theil ihres Bedarfs an französischen Waaren durch den Schleichhandel, für welchen Saragossa den eigentlichen Stapelplatz bildet. Wie in anderen Handelsstädten Waarenmäkler bestehen, so gibt es in Saragossa zahlreiche Schmuggel-Sensalen, welche gegen eine Prämie von 15—20 Percent jede Waare, die man aus Frankreich wünscht, an jeden beliebigen Ort kommen lassen.

Angesichts solcher Thatsachen, welche auf eine unwiderlegliche Art den Schleichhandel als die Pfahlwurzel im Fleische des spanischen Markts darthun, würde man vergeblich in den amtlichen Daten und Ziffern, welche die Regierung von Madrid über die einheimische Industrie und den auswärtigen Handel ihres Landes veröffentlicht, einen sichern Anhaltspunct suchen. Nach dem Zeugnisse kompetenter Sachkenner figurirten bei der Gewerbe-Ausstellung von Madrid im Jahre 1850 gar manche Artikel englischen oder französischen Ursprungs, welche die „Yunta Calificadora“ (Ausstellungs-Jury) als Producte der National-Industrie mit der goldenen oder silbernen Preis-Medaille belohnte.

Ich bin weit entfernt, die Fortschritte einzelner naturwüchsiger Gewerbszweige, wie der Fabrication von Seidenbändern, glatten Seidenstoffen, Papier, Seidenhüten, Handschuhen, Seidenspitzen u. s. w., läugnen zu wollen. Damit ist jedoch noch nicht eine National-Industrie gegeben, welche vor Allem geübte Arbeiter in jedem ihrer Zweige voraussetzt.

Um das Gesagte klar zu machen, wollen wir die einzelnen Industriezweige Spanien's durchmustern.

### A. Gewerbe, welche Pflanzenstoffe verarbeiten.

**Leinen-Industrie.** Die fruchtbaren Ebenen der beiden Castilien, der fette Boden von Granada, die wasserreichen Gefilde am Ebro, eignen sich ganz vorzüglich zum Hanf- und Flachsbaum.

Nichts desto weniger gesteht die „Yunta Calificadora“ in ihrem Berichte an den Handelsminister über die Gewerbe-Ausstellung von 1850, dass vielleicht keine Industrie in Spanien so tief gesunken ist, als die Leinweberei. Wahr ist es, dass die Baumwollenzeuge durch ihre Wohlfeilheit ebenso gut in Spanien als in anderen Ländern die Leinwand immer mehr verdrängen. Indessen gibt es kein Volk, welches das Tragen der Leinwand so sehr liebt, als eben das spanische. Schon seit dem Jahre 1841 wurden in Catalonien mit grossem Kostenaufwande mechanische Flachsspinnereien angelegt, wovon aber die einen wieder eingingen, die anderen eine mühsame Existenz fristen. In Galicien und Leon wird nur die Handspinnerei getrieben. Ungeachtet der hohen Einfuhrzölle werden meistens britische, französische und belgische Garne verarbeitet.

Bei der Aufzählung der wichtigsten Fabriken dieser Art, will ich zugleich deren innere Einrichtung andeuten:

Die Fabrik „Isabel II.“ in Rojal, unter der Firma „Ortega y Soler“, welche bei der letzten Ausstellung die goldene Ehren-Medaille erhielt, beschäftigt 80—85 Arbeiter (Männer, Weiber und Kinder) und verarbeitet jährlich 2.500—3.000 Quintalen schottischer Garne. Sie liefert an 10.000 Stück Zeuge verschiedener Art zu 50 Varas<sup>1)</sup> das Stück, und versieht damit Galicien, die beiden Castilien, Andalusien und Catalonien. Ihr Haupt-Depot befindet sich in Coruña, wo die Courantpreise nachstehende sind:

Ordinäre Leinwand von . . . . .	2½ bis 5 Reales die Vara
Tischzeug . . . . .	3 „ 6 „ „ „
Servietten mit rother und blauer Einfassung	4½ „ 8 „ „ „
Gefärbter Zwillich . . . . .	4 „ 10 „ „ „

Die Fabrik der Herrn Cambier y Colleron in Reus erzeugt vorzüglich damascirtes Tischzeug:

4 Pulgados breit zu 12 Reales die Cana;

8½ „ „ zu 26½ „ „ „

Tisch-Servietten 3¼ Palmos<sup>2)</sup> breit und 8½ lang von 114 bis 132 Reales das Dutzend;

Feinere Leinwand 12½ Palmos breit zu 37 Reales die Cana;

Starke Leinwand (Cretonas) von gleicher Breite zu 38 Reales die Cana;

Sie besitzt 46 Webstühle mit ebenso vielen Webern und beschäftigt überdiess eine gleiche Anzahl von Weibern. Sie versendet meistens nach Madrid und Valencia.

An mittelfeinen Sorten erzeugt das Meiste die Fabrik von Renteria (Provinz Guipuzcoa), welche schon 200 Webstühle zählt und daran ist, dieselben um 120 zu vermehren. Sie bezieht jährlich 250.000 Pfund Zwirn (roh und gebleicht) aus Dundee und Aberdeen und liefert 620.000 Varas Leinwand jeder Art, welche nach den baskischen Provinzen, Navarra, Arragonien und Madrid zu folgenden Preisen verkauft wird:

Ungebleichte Leinwand . . . . . zu 6 Reales die Vara

Gebleichte „ . . . . . „ 8 „ „ „

Hosenzeuge . . . . . „ 10 „ „ „

Matrasen-Leinwand . . . . . „ 16 „ „ „

Weisse und gefärbte Sacktücher . „ 54 „ das Dutzend

Servietten . . . . . „ 60—100 Reales das Dutzend.

In der Fabrik des Herrn Galvete in Pampelona werden durchschnittlich 2.000 spanische Arrobas englischer Garne verarbeitet, welche auf 550.000 Reales

<sup>1)</sup> Die spanische Vara gleicht 0·835 Mètre oder 1·072 Wiener Ellen; zwei Varas bilden die castilianische Cana = 1·77 Mètre oder 2·144 Wiener Ellen. Mit dem 1. Januar 1854 sollte in Spanien das Decimal-System für das Längenmass eingeführt werden, aber laut eines königlichen Decrets vom 23. December 1853 ist diese Frist bis zum 1. Januar 1855 ausgedehnt worden, um der Regierung mehr Zeit zur praktischen Durchführung dieser Reform zu lassen.

<sup>2)</sup> Die Vara enthält 4 Palmos, zu 0·268 Wiener Ellen; der Pulgado (Zoll) ist der neunte Theil eines Palmo, und beträgt 0·029 Wiener Ellen.

(55.715 Gulden) zu stehen kommen, und 118 Arbeiter beider Geschlechter beschäftigen. Die Preise lauten:

1 Vara breite Leinwand . . . . .	2 bis 10 Reales
$\frac{5}{8}$ " " " . . . . .	$3\frac{1}{2}$ " 8 "
$\frac{12}{4}$ " " " . . . . .	12 " 20 "

Der Absatz davon beschränkt sich auf Madrid und die Nordküste von Spanien.

Die Fabrik, welche unter der Firma „Toria Torresano y Comp.“ im Jahre 1842 in Sevilla gegründet wurde, befindet sich dermalen in den Händen englischer Speculanten, welche durchgehends englische Garne verarbeiten; sie zählt 50 Webstühle und 80 Arbeiter. Sie verbraucht jährlich 25.000 Pfund roher Garne von Nr 8 bis 20, welche in Sevilla mit 3—6 Reales das Pfund bezahlt werden, ferner 30 bis 40.000 Pfund gebleichter Garne von Nr. 8 bis 60, zu dem Preise von  $4\frac{1}{2}$  bis 14 Reales für das Pfund. Damit werden jährlich 160.000 Varas erzeugt, zu nachstehenden Fabrikspreisen:

Gante en crudo (sogenannte toile ecree de Gand) von 8—9 Fäden und 43 Pulgados breit zu . . . . .	32 Cuartos <sup>1)</sup> die Vara
Glanzleinwand 20—36 Pulgados breit zu . . . . .	27—40 Cuartos die Vara
Zwillich 36 Pulgados breit . . . . .	$6\frac{1}{2}$ Reales die Vara
Drillich . . . . .	7—10 Reales die Vara
Tischtücher . . . . .	14—36 „ das Stück
Tafel-Servietten einfach . . . . .	38—48 „ das Dutzend
„ gearbeitet und damascirt	42—108 „ „ „

Die Muster von Leinen-Zeugen jeder Art, welche die „Industria Malagueña“ (Actien-Gesellschaft in Malaga) zur Madrider Ausstellung von 1850 sandte, zeichneten sich so sehr durch Billigkeit der Preise aus, dass die „Yunta Calificadora“ dem Director derselben, Herrn Larios, einstimmig das Ritterkreuz des Ordens Karl's III. (nach dem goldenen Vliesse der vornehmste Orden in Spanien) zuerkannte. Sie stellte unter Anderem Drilliche zu 3 bis  $4\frac{1}{2}$  Reales die Vara aus, welche jedoch bei näherer Prüfung Vieles zu wünschen übrig liessen.

Ueberhaupt mangelt allen Leinen-Zeugen, die in Spanien fabricirt werden, jene feste Consistenz und jenes enggeschlossene Gewebe, wodurch sich die österreichische Leinwand bis auf den heutigen Tag bei den Spaniern im besten Rufe erhalten hat. Die reicheren Leute gebrauchten sonst nur Leinwand und Tischzeuge aus Oesterreich, welche Artikel besonders durch die sogenannten Gottscheer eingeführt wurden. Nachdem Letzteren während der zehnjährigen Unterbrechung unserer diplomatischen Verbindungen mit dem Hofe von Madrid keine Pässe nach Spanien mehr ausgefolgt wurden, begann die belgische und irländische Leinwand Absatz zu finden, bis sie nach und nach unsere Erzeugnisse ganz verdrängte.

Die belgische Leinwand wird in Barcelona zu 4 bis 10 Pecettas <sup>2)</sup> (1 fl. 54 kr. bis 4 Gulden) und jene von Irland zu 3 bis 6 Pecettas die Vara bezahlt.

<sup>1)</sup> Ein Real wird in 16 Cuartos abgetheilt.

<sup>2)</sup> Eine Pecetta = 4 Reales.



Die verschiedenen Versuche, welche während der letzten zwei Jahre geschahen, um der österreichischen Leinwand wieder Eingang zu machen, gelangen vollkommen. Acht Kisten dieses Artikels, welche ein ungarischer Speculant nach Coruña brachte, fanden sogleich willige Käufer. Zwei Gottscheer kamen im Sommer 1852 mit einer ziemlich starken Partie sogenannter Haus-Leinwand nach Cadix. Sie verkauften ihre Waare so schnell und vortheilhaft, dass sie sogleich nach Hause zurückkehrten, um eine zweite Sendung österreichischer Leinwand nach Cadix zu holen, mit welcher sie nach Porto-Rico absegelten, als sie die Gewissheit gewannen, dass ihre Waare in den Colonien noch lohnenderen Absatz finden würde. Während ich im Juni 1853 Cadix besuchte, war eben ein preussischer Commissionär anwesend, welcher mehrere Kisten österreichische Leinwand eingeführt und mit Gewinn an den Mann gebracht hatte. In Cadix, Sevilla und anderen Städten Andalusien's pflegt man die österreichische Leinwand gerne mit 2 bis 6 Pecettas die Vara zu bezahlen.

Ungeachtet der hohen Einfuhrzölle <sup>1)</sup> hatte Frankreich im Jahre 1850 für 3,926.000 Reales declarirten Werths an Leinen-Zeugen von 13—18 Fäden, für 3,690.000 Reales solcher von 19—24 Fäden, und 1,254.000 Reales solcher von 25—30 Fäden eingeführt, ohne zu rechnen, was durch den Schmuggel nach Spanien kam. Ich führe absichtlich diese Ziffern an, um zu zeigen, wie leicht Oesterreich in den nämlichen Artikeln concurriren könnte, nachdem Frankreich notorisch theurer als England und Belgien fabricirt. Denn die erwähnten Nummern sind eben jene, in welchen die Leinen-Industrie von Böhmen, Mähren, Schlesien ebenso sehr durch Feinheit des Gewebes als billige Preise sich stets hervorgethan hat. Von allen diesen Nummern werden auch wirklich theils über Hamburg theils über Livorno Leinen-Zeuge nach Spanien verführt, welche dem geübten Auge ihren österreichischen Ursprung sogleich erkennen lassen, jenseits der Pyrenäen aber als Erzeugnisse des deutschen Zollvereins gelten.

Die Baumwollen-Industrie behauptet den obersten Rang in Spanien, wohin sie im Anfange des zehnten Jahrhunderts durch die Mauren kam. Abderrahman I. war es, welcher die Baumwollenstaude aus dem Oriente nach der Ebene von Valencia verpflanzte. Die feinen und zarten Stoffe, welche aus ihrer Wolle in den Werkstätten von Cordova, Granada und Sevilla gewebt wurden, gehörten zu den gesuchtesten auf den Märkten des Morgen- und Abendlands.

Mit dem Sturze der Herrschaft der Saracenen gerieth die Baumwollenspinerei gänzlich in Verfall. Erst zu Ende des siebenzehnten Jahrhunderts wurden in Cata-

1)

	Unter			
	spanischer Flagge		fremder Flagge oder zu Land	
	Reales	Cs.	Reales	Cs.
Glatte Zeuge 1. Gattung bis 8 Fäden einschliesslich . . . . .	7	3	9	1
2. „ von 9—12 Fäden „ . . . . .	11	1	13	9
3. „ von 13—18 „ „ . . . . .	15	9	19	6
4. „ von 19—24 „ „ . . . . .	20	7	25	7
5. „ von 25—30 „ „ . . . . .	27	6	34	6
Tischzeug, glatt oder gewirkt . . . . .	10	4	13	4
„ damascirt . . . . .	15	—	18	4
Drillich und feinere Zeuge für Männerhosen . . . . .	13	8	17	2
Ordinäre Zeuge für Matrazen und andere . . . . .	9	2	11	5

lonien Versuche gemacht, um diese einst so blühende Industrie wieder aufleben zu lassen, wozu die Baumwolle ausschliessend aus der Levante bezogen ward. Da dergleichen Versuche guten Erfolg versprachen, begann man die Baumwolle aus den spanischen Colonien und die Spinnmaschinen aus England kommen zu lassen, und schon im Jahre 1792 zählte Catalonien in diesem Zweige 6.800 Arbeiter, welche jährlich 4 Millionen Varas Baumwollentoffe verschiedener Art erzeugten. Die Cattun-Druckerei breitete sich in Catalonien immer mehr aus. Barcelona wurde ihr Brennpunct, von welchem die Strahlen nach Reus, Manresa, Valls, Olot, Igualada, Mataro, Berga, Ripoll, Salent, Vich, Roda und Mallen liefen.

Wenngleich der Unabhängigkeits-Kampf und die späteren Bürgerkriege dieser Industrie vielen Schaden brachten, war der Zoll-Tarif, welcher vom 1. Jänner 1826 bis 1. November 1841 in Wirksamkeit blieb, mehr als hinreichend, ihre Wunden zu heilen. Selten hat eine Industrie einen so langen, so vollkommenen, um nicht zu sagen übertriebenen, Schutz genossen, als die spanische Baumwollen-Fabrication. Während fünfzehn Jahren wurde dieselbe durch das Verbot-System so sehr begünstigt, dass laut eines vor den Cortes im Jahre 1841 gemachten Geständnisses des damaligen Finanzministers Mon den Consumenten für die ungesetzliche Einfuhr fremder Baumwollenwaaren eine mittelbare Steuer von 80 Millionen Pecettas (Franken) auferlegt ward, welche jährlich der Schleichhandel einstrich.

Als Ludwig XV. zuerst die Einfuhr der Indiennes in Frankreich gestattete, erhoben sich die Fabricanten von Rouen insgesamt, um den König zu beschwören, dass er eine Massregel zurücknehme, welche den unvermeidlichen Ruin ihrer eigenen Cattun-Druckerei nach sich ziehen müsste. Ludwig XV. bestand auf seinem Entschlusse, und Rouen verdankt heute eben jener Massregel die Blüte seiner Fabriken. Das Nämliche wiederholte sich in Spanien. Als Mon den neuen Zolltarif vom Jahre 1841 ungeachtet des Zetergeschreies der catalonischen Baumwollen-Spinner ins Leben rief, erschöpften sich letztere in den düstersten Prophezeihungen. Die neuen Zollermässigungen machten jedoch ihre wohlthätigen Folgen selbst der catalonischen Baumwollen-Industrie bald bemerkbar. Die amtlichen Ausweise, welche die „Gaceta de Madrid“ über die Einfuhr von Baumwolle in den drei Jahren 1848, 1849 und 1850 veröffentlichte, liefern folgendes merkwürdige Ergebniss:

#### Einfuhr roher Baumwolle.

Im Jahre 1848 . . . . .	23,378.000	Pfund
„ „ 1849 . . . . .	25,878.000	„
„ „ 1850 . . . . .	34,835.931	„

Ja, während vor der Zollreform des Jahrs 1841 die Baumwollen-Industrie einzig auf die Provinz Catalonien sich beschränkte, ist sie heute daran, auf den balearischen Inseln, in Malaga, Bergara und Santander festen Fuss zu fassen.

Die ausführlichste Darstellung der spanischen Baumwollen-Industrie findet man im „*Diccionario de materia mercantil, industrial y agricolar*“, welchen Dr. Jose Oriol Ronquillo, unter dem Einflusse der Verfechter des Verbot-Systems, in Barcelona herausgibt.

Nachstehende Daten sind diesem Werke entlehnt:

Einfuhr roher Baumwolle im Hafen von Barcelona während des Jahrs 1850.

Ursprungsort	Ballen
New-Orleans . . . . .	44.435
Marañon . . . . .	13.516
Charlestown . . . . .	12.920
Mobile . . . . .	7.584
Pernambuco . . . . .	9.277
Cuba . . . . .	757
Magagües . . . . .	794
Porto-Rico . . . . .	260
Ponce . . . . .	10
Aguadilla . . . . .	530
Guaira . . . . .	7
Nueva Barcelona . . . . .	70
Gandia . . . . .	170
Montril . . . . .	2.082
Para . . . . .	16
Lissabon . . . . .	289
Cadix . . . . .	18
Ciotat . . . . .	470
Palma . . . . .	1.496
	94.701 Ballen,

oder 34,835.931 spanische Pfunde, übereinstimmend mit den oben angeführten Angaben der „Gaceta de Madrid“.

#### Baumwollen - Spinnereien.

Dampfmaschinen . . . . .	76	
Pferdekraft der mittelst Dampf	bewegten Maschi- nen . . . . .	
"    "    "    Wasser		{ 1.896
"    "    "    Thiere		{ 1.647
Spindeln . . . . .	798.109	
Arbeiter {	Männer . . . . .	2.964
	Weiber . . . . .	4.937
	Kinder . . . . .	4.008
	spanische Pfund	
Gegenwärtige Production {	gesponnen . . . . .	27,760.888
	gezwirnt . . . . .	4,007.382
Maximum, welches man erzeugen könnte . . . . .	gesponnen . . . . .	38,845.628
	gezwirnt . . . . .	4,602.885

## Baumwollen-Weberei.

Webstühle . . .	{	Einfache . . . . .	27.993
		Zusammengesetzte . . . . .	5.537
		Jacquard . . . . .	1.503
		Mechanische . . . . .	4.187
Arbeiter . . .	{	Männer . . . . .	23.621
		Weiber . . . . .	16.115
		Kinder . . . . .	5.180
Gegenwärtige Production . . . . .			119,638.410 Varas
Obige Arbeitskräfte könnten erzeugen . . . . .			151,870.410 „

## Cattun-Druckerei.

Dampfmaschinen . . . . .	17	
Pferdekraft derselben . . . . .	258	
„ der durch Thiere in Bewegung gesetzten Maschinen	46	
Perrotinen . . .	{ für 3 Farben . . . . .	7
	„ 4 „ . . . . .	1
Drucktische . . . . .	889	
Kupfer-Walzen	{ für 1 Farbe . . . . .	14
	„ 2 Farben . . . . .	7
	„ 3 „ . . . . .	12
	„ 4 „ . . . . .	8
Arbeiter . . .	{ Männer . . . . .	1.401
	Weiber . . . . .	101
	Kinder . . . . .	866
Gegenwärtige Production . . . . .		29,678.720 Varas
Mit obigen Arbeitskräften und Vorrichtungen liessen sich erzeugen . . . . .		49,781.660 „

Ogleich die Current-Preise, welche die spanischen Fabricanten aus Anlass der Madrider Ausstellung angaben, bei weitem noch nicht den Vergleich mit jenen der englischen Baumwollen-Manufacturen aushalten, lässt sich nicht leugnen, dass sie seit zehn Jahren eine bedeutende Verminderung erfahren haben. Die Actien-Gesellschaft „España Industrial“, welche an der Spitze der catalonischen Baumwollen-Industrie steht, stellte ihre Preise wie folgt:

Indiennes $4\frac{1}{2}$ Viertel (Palmas) breit zu . . .	$4\frac{1}{2}$ Reales die Vara
Baumwollene Cachemiriennes . . . . .	6 „ „ „
Toiles perses (Möbelzeuge) . . . . .	$6\frac{1}{2}$ „ „ „
Feine Cachemiriennes Nr. 10 und 11 . . . . .	10 „ „ „
Mittelfeine Cachemiriennes für Frauenkleider .	$5\frac{1}{2}$ „ „ „
Gefärbte Percaline . . . . .	$3\frac{1}{2}$ „ „ „
Percalinen . . . . .	$2\frac{1}{2}$ „ „ „

Im Ganzen sind die Erzeugnisse der spanischen Baumwollen-Industrie nur für den Gebrauch der unteren Volksclassen berechnet. In den feineren Sorten können die einheimischen Fabriken die fremde Concurrrenz nicht aushalten. So haben die Gebrüder Battlo in Barcelona zur letzten Madrider Ausstellung Muster von Mouseline gesendet, ein Gewebe, das zum ersten Mal in Spanien erzeugt worden ist. Allein die Preise davon waren so hoch bemessen, dass die „Yunta Calificadora“ diesem Probe-Versuche ohne Erhöhung der bestehenden Einfuhrzölle die Möglichkeit eines weiteren Erfolgs ausdrücklich absprach.

Daher geschieht es, dass in Andalusien, Valencia und Madrid englische und französische Baumwollenwaaren noch guten Absatz finden, besonders die Mousselines, Organdins, Linons, Gazes, Tulles und andere dergleichen Stoffe, von welchen während des Jahrs 1850 nach den amtlichen Tabellen des französischen Zollamts ein Gesamtwert von 26,629.398 Franken nach Spanien ausgeführt wurden. Da aus England das Meiste, was jenseits der Pyrenäen von diesem Artikel verbraucht wird, eingeschwärzt zu werden pflegt, lassen sich über den wirklichen Verbrauch keine genauen Berechnungen anstellen, welche auch für uns kein sonderliches Interesse haben, indem auf diesem Felde die österreichische Industrie weder mit den Briten noch mit den Franzosen auf eine erfolgreiche Art zu concurriren hoffen darf.

#### Papier-Industrie.

Mehr als 300 Papiermühlen, in allen Provinzen des Reichs verbreitet, zeigen, wie rasch die Papier-Fabrication in Spanien sich gehoben hat.

Zwei Umstände trugen wesentlich dazu bei: die zahlreichen Wasserkräfte, welche in den Nordprovinzen den Fabricanten zu Gebote stehen, und die Leichtigkeit, gute Hadern sich zu verschaffen, indem der spanische Landmann an die Baumwoll-Wäsche sich durchaus nicht gewöhnen mag. Die Milde des südlichen Himmels bringt es übrigens mit sich, dass das Volk den grössten Theil des Jahrs hindurch sich in Leinwand kleidet.

Die Papier-Industrie verbraucht jährlich an 30,000.000 Pfund Hadern, womit sie 3,100.000 Riess Papier erzeugt. Obenan steht die Papier-Fabrik zu Tolosa, welche an 450.000 Pfund Papier jeder Art liefert, wovon der Durchschnittspreis zu 3 Reales per Pfund ist. In Alcoy gibt es 75 Papiermühlen mit 5.000 Arbeitern, welche das gesammte Papier, das für Cigarretten verbraucht wird, erzeugen.

Das Druck- und ordinäre Schreibpapier ist befriedigend, nicht so die feineren Qualitäten, welche namentlich dem französischen Velin-Papier an Schönheit und Glätte weit nachstehen.

Zeichnen-Papier, sowie die besonders festen Gattungen für Lithographien und Kupferstiche müssen von Aussen eingeführt werden.

### B. Gewerbe, welche Stoffe aus dem Thierreiche verarbeiten.

#### Seiden-Industrie.

Da die Seidenspinnerei mit der Seidenweberei in unmittelbarer Verbindung steht, verdienen die Currentpreise, zu welchen die gesponnene Seide von den einheimischen Spinnern geliefert zu werden pflegt, gekannt zu werden.

Die Preise, welche die Herren Dotres, Clavé y Tabra — ihr Etablissement gilt als das grösste dieser Art in Spanien — bei der Madrider Ausstellung angaben, waren:

Weiße Seide, gesponnen mit 4 Cocons	110 Reales die spanische Libra				
"    "    "    "    6    "	105	"	"	"	"
"    "    "    "    7    "	100	"	"	"	"
Gelbe Seide	5	"	"	103	"
"    "    "    "    7    "	98	"	"	"	"
"    "    "    "    8    "	96	"	"	"	"

Seit einigen Jahren hat in der Provinz Valencia, wo das System Chambron allgemeine Anwendung findet, die Seidenspinnerei solche Fortschritte gemacht, dass allein aus den Werkstätten des Herrn Trénor jährlich an 10.000 Pfund gesponnener Seide nach London versendet werden. Nach Frankreich wurde im Jahre 1850 unter spanischer Flagge für 8,455.216 Reales und unter französischer Flagge für 3,346.192 Reales an filirter Seide, theils aus Valencia, theils aus Murcia ausgeführt.

Da, wie wir anderswo gesehen haben, die Gesamt-Production der Seidencultur in Spanien nicht 1,104.000 Kilogrammes jährlich übersteigt, und von diesem Artikel verhältnissmässig in keinem Lande ein so starker Gebrauch gemacht wird, als eben in Spanien <sup>1)</sup>, erkennt man auf der Stelle, dass die bedeutende Seiden-Exportation aus Spanien nicht sonderlich für die Blüte der einheimischen Seidenweberei zeugt. Nach den glaubwürdigsten Berechnungen wird der Werth der gewonnenen Rohseide durch die Fabrikarbeit kaum um 30 Millionen Franken vermehrt. Und zwar mit wenigen Ausnahmen zählt die Seidenweberei in Spanien nur französische Arbeiter, deren es in Catalonien allein über zehntausend geben soll. Da darunter viele der besten Seidenweber aus Lyon sich befinden, welche um theuern Lohn von den catalonischen Fabricanten gewonnen wurden, haben sie allerdings in der Erzeugung glatter Seidenstoffe merkliche Fortschritte herbeigeführt, dagegen lassen die sogenannten façonnirten Zeuge vieles zu wünschen übrig.

Die Sache ist leicht erklärbar: die eingewanderten französischen Seidenweber vermeiden sorgfältig, die einheimischen Arbeiter ihre eigenen Handgriffe und Fertigkeiten zu lehren, um dadurch die spanischen Fabricanten in fortwährender Abhängigkeit von sich zu erhalten, und den hohen Arbeitslohn, welchen sie selbst verlangen, dauernd zu machen. Der geschickteste Seidenweber in Lyon vermag nicht mehr als 4 Mètres glatter Seide täglich zu erzeugen, wofür ihm 1 Frank 25 Centimes per Mètre bezahlt wird. Davon muss er die Hälfte dem Contre-Maitre zahlen, von welchem er den Webstuhl miethet <sup>2)</sup>, so dass er höchstens 3 Franken täglich gewinnt.

<sup>1)</sup> Die seidene Mantille ist durchgehends die Kopfbedeckung des weiblichen Geschlechts in Spanien. Frauen aus den höheren Ständen und selbst aus der Mittelklasse sind nie anders als in Seide gekleidet. In Andalusien trägt sogar das Weib des Handwerkers am Sonntag seidene Strümpfe.

<sup>2)</sup> Es gibt in Lyon eigentlich keine Seidenfabriken im echten Sinne des Worts. Hat ein geschickter Arbeiter im Auslande durch Fleiss und Sparsamkeit einige Tausend Franken zusammengebracht, so kehrt er nach Lyon zurück, stellt in einem oder zwei Zimmern einige Webstühle auf, die er ärmeren Arbeitern unter der Bedingung vermietet, mit ihm den Lohn der Arbeit zu theilen. Er wird so Werkmeister (Contre-Maitre), dessen Aufgabe dann ist, von den Lyoner Commissionären Bestellungen zu erhalten, um seine Werkstätte mit Arbeit zu versorgen

Im Allgemeinen verdient der Lyoner Seidenweber kaum 2 Franken. In Spanien hingegen, wo die Lebensmittel ungleich billiger sind, gewinnt ein französischer Seidenarbeiter täglich zwischen 5 und 6 Franken, wodurch die Fabrication schon bezüglich des Arbeitslohns zweimal und dreimal theurer als in Frankreich zu stehen kömmt, abgesehen davon, dass in Spanien ein Arbeiter kaum die Hälfte von dem leistet, was der Lyoner Weber erzeugt.

Durchschnittlich wird die Einfuhr fremder Seidenstoffe im spanischen Zoll-Tarif mit einer Steuer von 28 Percent belegt. Einer der achtbarsten und erfahrensten Seidenfabricanten von Lyon, in dessen Begleitung ich im verflossenen Monat Juni die dortigen Werkstätten besuchte, versicherte mich, dass, wenn der spanische Einfuhrzoll nur um 7 Percent ermässigt würde, die catalonischen Seidenfabriken eingehen müssten, indem sie die französische Concurrenz nicht länger aushalten könnten. Da nun die französische Seidenfabrication selbst, gering gerechnet, 10—15 Percent theurer erzeugt als die nämliche Industrie in Oesterreich, und nachdem, ungeachtet des hohen Tarifs, die Lyoner Seidenfabricanten ihren vortheilhaftesten auswärtigen Markt in Spanien besitzen, wird von selbst einleuchtend, dass auch unter den gegenwärtigen Umständen die Einfuhr österreichischer (namentlich die lombardischen glatten) Seidenfabricate nach jenem Lande eines beachtenswerthen Aufschwungs fähig ist.

Bloss an Foulards (seidene Sacktücher), die bei den spanischen Zollämtern declarirt worden waren, hat Frankreich im Jahre 1850 für 10,500.000 Reales nach Spanien versendet. Nach dem amtlichen „*Tableau Général du Commerce de la France*“ betrug während des nämlichen Jahrs die Ausfuhr von Seidenfabricaten aus Frankreich nach Spanien im Ganzen 12,621.756 Franken.

Den österreichischen Seidenfabricanten wird auf dem spanischen Markte die Concurrenz noch durch den Umstand erleichtert, dass die französischen Stoffe, weil sie bekanntlich schwerer sind, verhältnissmässig einen grössern Einfuhrzoll entrichten. Es zahlen :

	Unter spanischer fremder Flagge	
	Reales	Reales
Seidenstoffe, glatte, gestreifte, gedruckte, gewirkte jeder Art per Kilogramme . . .	115	138
Seidenstoffe, brochirte . . . . .	138	166
Sammet und Plüshe . . . . .	155	186
Sammet, gestickt für Kleider und Mantelets	210	250
Seiden-Gaze . . . . .	115	138
Seiden-Tulles . . . . .	138	166
Seiden-Bänder aus Taffet, Gros de Naples und Atlas . . . . .	69	83
Sammetbänder jeder Art . . . . .	83	100

Unter den inländischen Fabricaten zogen bei der letzten Madrider Ausstellung am meisten die Aufmerksamkeit auf sich: die Gros de Naples, Taffet, Taffetas-glacés, Atlas, Damast- und Brokatel-Stoffe des D. Manuel de San Vincente von

Valencia; die glatten und gewirkten Sammete, Plüsch, Moirés und Brokateln des D. Vincente Orduña ebenfalls von Valencia; die weissen und schwarzen Blonden und Seidenspizzen der Herren Tite y Margarit von Barcelona; die Damast- und goldgewirkten Stoffe der Fabriken de los Gremios in Talavera und Ezcaray; die Alepines und Taffet der Fabriken von Malaga; die Foulards der Gebrüder Arano von Barcelona u. s. w.

Im Ganzen gelang es bisher den spanischen Seidenfabricanten besser, die französischen und englischen Stoffe nachzuahmen, als deren Preise zu erreichen. Die oben erwähnte Fabrik des D. Manuel de San Vincente, welche verhältnissmässig die billigsten Preise stellt, verkauft im Grossen:

Leichten Taffet $\frac{2}{4}$ breit . . . . .	5 Reales die Vara
Doppelt-Taffet $\frac{2}{3}$ breit . . . . .	12—14 " " "
Gros de Naples $\frac{2}{3}$ breit . . . . .	14—18 " " "
Quadrillirte Zeuge zu Damenkleidern . . . . .	7—19 " " "
Gros $\frac{3}{5}$ breit . . . . .	22—24 " " "
Doppelt-Atlas zu 120 . . . . .	22 " " "
" " 140 . . . . .	24 " " "
" " 160 . . . . .	27 " " "
Damaststoffe . . . . .	21—28 " " "
Brokatel . . . . .	34—36 " " "
Lamés mit Gold und Silber . . . . .	120—200 " " "
Goldstoffe . . . . .	300—600 " " "

Ein Webstuhl für Taffet, Gros, Atlas oder Damast

liefert monatlich . . . . . 60 Varas

Ein Webstuhl für ordinäre Sammete . . . . . 25 "

" " für feine Sammete . . . . . 15 "

Die Seidenband-Fabriken, welche in Granada und Malaga bestehen, beschränken sich auf die Nachahmung der ordinären Artikel aus der Schweiz und St. Etienne; die feineren Sorten werden meistens aus Frankreich bezogen, die mittelfeinen aus der Schweiz und England.

Es ist diess ein Fingerzeig, welcher sicherlich von den Wiener Seidenband-Fabricanten, die so Vortreffliches leisten, nicht unbeachtet bleiben wird.

#### Wollen-Industrie.

Die Ursache des Verfalls, in welchen die spanische Schafzucht gerathen ist, wurde schon angedeutet.

Ogleich die Zahl der Tuchfabriken im Zunehmen begriffen ist, hat dieser Industriezweig, seitdem die Franzosen zur Zeit der Eroberung von Spanien durch Kaiser Napoleon die berühmten Tuchfabriken von Segovia zerstörten, sich nicht mehr über die Mittelmässigkeit erheben können.

Der Herd der spanischen Wollenweberei liegt in den baskischen Provinzen, in Castilien, Catalonien und Valencia.



Die Fabrik der Herren Trueba und Campo in Revedo (Neu-Castilien), welche durchgehends von französischen und belgischen Werkmeistern geleitet und mittelst Dampfmaschinen getrieben wird, beschäftigt 150 Arbeiter. Sie verbraucht jährlich bloss an deutscher Wolle 8.600 Kilogrammes, welche sie zu 5 bis 10 Franken per Kilogramme bezahlt, woraus zu ersehen ist, dass sie nur mittelfeine Tücher erzeugt. Sie liefert 25 bis 30.000 Varas Tuch im Preise von 45 bis 100 Reales die Vara. Sie versorgt mit ihren Erzeugnissen zunächst Madrid.

Die Fabriken von Tarrasa (das spanische Elbeuf) hatten vor einigen Jahren versucht, mit sächsischer Wolle feine Tücher zu weben, allein mit Ausnahme der Gebrüder Gali, welche mehr aus Liebhaberei denn aus Gewinnsucht dergleichen Versuche, obgleich in höchst beschränktem Massstabe, fortsetzen, haben die übrigen Fabricanten sie vollends aufgegeben, weil die hohen Einfuhrzölle, welche die fremdländische Wolle entrichtet, verbunden mit den höheren Fabricationskosten in Spanien, ihnen die Möglichkeit benehmen, die fremde Concurrenz auszuhalten. Die Fabriken von Tarrasa, welche vor einiger Zeit jährlich 80.000 Stück Tuch erzeugten, liefern jetzt kaum 50.000 Stück.

Die Fabriken von Sabadell (Catalonien) verbrauchen nur einheimische Wolle aus Leon, Salamanca, Estremadura und Arragon. Dessenungeachtet sind ihre Preise nichts weniger als billig zu nennen, wie aus nachstehenden Currentpreisen der Herren Casanovas und Sohn, deren Etablissement als das vorzüglichste von Sabadell gilt, erhellt:

Tücher 1. Classe . . . . .	120	Reales die Vara
„ 2. „ . . . . .	106	„ „ „
„ 3. „ . . . . .	88	„ „ „
„ 4. „ . . . . .	72	„ „ „
„ 5. „ . . . . .	60	„ „ „
„ 6. „ . . . . .	46	„ „ „
„ weicher Wolle . . . . .	48	„ „ „

Die Erzeugnisse der Fabrik Vieta, welche mit jener der Herren Casanovas gleichen Schritt hält, sind vielleicht diejenigen, welche dem allgemeinen Bedarfe des spanischen Markts am besten entsprechen würden, wenn ihre Preise billiger gehalten wären.

Die ganz ordinären Tücher werden in Bejar, Alcoy, Ezcaray und Segovia fabricirt. Bejar zählt über 4.500 Arbeiter beiderlei Geschlechts, welche Tücher erzeugen, die zwischen 20 und 40 Reales die Vara kosten, und nur in den ärmeren Provinzen, wie Asturien, Castilien, Galicien, Absatz finden. Die Fabriken von Bejar, sowie jene von Alcoy liefern das gesammte Montur-Tuch für die spanische Armee.

In ordinären Tüchern lässt sich keine fremde Einfuhr lohnend etabliren.

In Tarrasa und Sabadell verlegt man sich seit einiger Zeit auf die Nachahmung von französischen und englischen Satincloths, Castortüchern und Castorinnes, Mousse-line-laines, sowie von sogenannten Nouveautés (Moden-Artikel) für Männer-Beinkleider und Westen, jedoch ohne Aussicht auf Erfolg, indem das Gewebe, die Zeichnung und die Preise sehr viel zu wünschen übrig lassen.

Die eleganten Classen der Bevölkerung tragen aus Wolle nur französische Giletstoffe und französische oder englische Hosenzeuge. Nicht leicht dürfte ein Handels-Artikel mit grösserem Vortheile aus Oesterreich nach Spanien sich einführen lassen, als die starken Winterzeuge, welche nach englischen Mustern in Brünn für Hosenzeuge verfertigt werden, und die man Buskings nennt. Sie würden in kurzer Zeit eben so gut die französischen als britischen Waaren dieser Art verdrängen, deren Einfuhr in stetem Wachsen begriffen ist.

Laut den amtlichen Erhebungen des französischen Zollamts hatten die französischen Fabricanten im Jahre 1850 für 19,369.174 Franken Wollenzeuge jeglicher Art nach Spanien versendet. Und doch beklagen sich die Franzosen über die starke Concurrenz, welche die belgischen Tücher ihnen auf dem spanischen Markte machen. Thatsache ist es, dass die Tücher der belgischen Fabrik Nollet in ganz Andalusien verbreitet sind, weil sie wegen ihrer Leichtigkeit zu dem dortigen milden Klima besser als die schweren französischen Tücher passen, und durch eine glänzende Appretur dem Auge schmeicheln.

Die französischen Tücher, welche nach Spanien versendet werden, pflegen aus deutscher oder ungarischer Wolle verfertigt zu werden, die einen Einfuhrzoll von 22 Percent <sup>1)</sup> zu ertragen hat. Das Olivenöl, welches im Verhältniss von  $\frac{1}{3}$  ein Element der Tuchfabrication bildet, zahlt beim Import 35 Franken per 100 Kilogrammes. Zu dem hohen Lohne des französischen Arbeiters gesellt sich endlich der starke Einfuhrzoll, womit alle Farbestoffe in Frankreich belegt sind.

Wenn ungeachtet alles dessen die französische Wollen-Industrie ihre gute Rechnung auf dem spanischen Markte findet, welche günstige Aussicht eröffnet sich nicht erst den österreichischen Fabricanten, deren Erzeugnisse bei der Welt-Industrie-Ausstellung in London sowohl wegen ihrer vortrefflichen Qualität als ihrer billigen Preise die allgemeinste Anerkennung fanden! Die competentesten Handelsmänner, die ich diessfalls in Spanien zu Rathe zog, waren einstimmig der Meinung, dass es nur etwas mehr Unternehmungsgeist und einige Ausdauer seitens der österreichischen Fabricanten bedürfte, um den lohnendsten Theil des spanischen Markts für die Wollen-Industrie wieder zu gewinnen und allmählig sogar zu beherrschen.

Ausser den Tüchern, Westen- und Hosenzeugen, Winterstoffen u. s. w. würden die österreichischen Fabricanten die Wollen-Shawls, worin sie excelliren, von den feinsten bis zu den ordinärsten Gattungen um so vortheilhafter jenseits der Pyrenäen absetzen, als dort dergleichen Artikel entweder gar nicht oder so schlecht erzeugt werden, dass die fremde Concurrenz sich hierin nicht im Geringsten vom inländischen Gewerbflüsse gehemmt findet. Die französischen Shawls-Fabricanten, welche die Londoner Ausstellung besuchten, gestehen offen, dass keine Nation in der Erzeugung mittelfeiner und ordinärer Shawls mit Oesterreich mehr wetteifern kann. Gerade diese Artikel eignen sich am besten für Spanien.

<sup>1)</sup> Wahr ist es, dass die Ausfuhr-Prämie der verarbeiteten Wolle in Frankreich 20 % beträgt; allein zwischen der Entrichtung des Einfuhrzolls und der Auszahlung der Ausfuhr-Prämie vergeht wenigstens ein halbes Jahr, oft Jahre, so dass der Einfuhrzoll immer auf der inländischen Tuchfabrication schwer genug lastet.

Da der spanische Zoll-Tarif zwischen feinen und ordinären Tüchern keinen Unterschied macht, sondern alle Gattungen bei der Einfuhr gleich besteuert — 30 Reales (3 Gulden) per Aune — sagt es den auswärtigen Fabricanten am meisten zu, breite und ganz feine Tücher nach Spanien zu senden, welche bei dem in Madrid und anderen grösseren Städten, wie Valencia, Malaga, Cadix, Sevilla, zunehmenden Luxus weit leichter als sonst Abnehmer finden.

Fremde Wollenwaren zahlen bei der Einfuhr:

	Unter			
	spanischer Flagge		auswärtiger Flagge u. zu Land	
	Reales	Cs.	Reales	Cs.
Glatte und leichte Zeuge wie Mousseline-laines gestreift oder gedruckt . . per Quadratmetre	3	8	4	6
Ordinäre Merinos, Alpines u. andere dergleichen Zeuge . . . . . „	5	6	6	7
Damentuch, Casimir, Castor, Castorine, Cuire- laine und überhaupt alle Tuchgattungen . . „	18	3	22 <sup>1)</sup>	—
Alle Stoffe aus sogenannter weicher Wolle . . „	11	4	13	7
Alle durchsichtigen Zeuge, sei es in Stücken, sei es als Shawls . . . . . „	2	4	2	9
Brochirte Zeuge, sowie Poile de chèvre . . . „	7	6	9	1
Feine Merinos, Cachemirzeuge, mit Seide ver- mengt oder nicht, brochirt oder gewebt, in Stücken oder Shawls . . . . . „	22	7	27	2
Plüsch, Tricots, Wollen-Sammet und sonstige gewirkte Zeuge . . . . . „	7	6	9	1
Jede Gattung gewirkter Hosenstoffe das Dutzend Stück . . . . .	53 <sup>2)</sup>	—	64	—

#### Lederbereitung.

Die Araber besaßen von jeher eine besondere Geschicklichkeit in der Bereitung des Leders. Als sie Spanien eroberten, vervollkommneten sie die Fabrication so sehr, dass man noch heutigen Tags die besten Qualitäten mit dem Namen Corduan-Leder bezeichnet.

Wenn Spanien damit die fremden Märkte nicht mehr so versieht wie sonst, liegt die Ursache nicht in einem thatsächlichen Verfall dieses Industriezweigs, sondern in den raschen Fortschritten, welche andere Länder darin später machten, indem das Geheimniß der Fabrication, welches die Spanier den Mauren abgelernt hatten, allgemein in Frankreich, England, Deutschland u. s. w. nicht nur sich verbreitete, sondern auch so vervollkommnet wurde, dass heute die Spanier bei den obgenannten Nationen in die Schule gehen können.

<sup>1)</sup> In runder Zahl = 30 Reales (3 fl. österr. Münze) die französische Aune.

<sup>2)</sup> Stück bedeutet hier, was die Franzosen „Coupe“ nennen, nämlich das nöthige Zeug für ein Paar Beinkleider.

Die Lohgärberei beschäftigt in Spanien noch immer an 12.000 Arbeiter, welche  $2\frac{1}{2}$  Millionen Stück gegärbtes Leder erzeugen. Das Sohlenleder von Reuss (Catalonien) ist wegen seiner vorzüglichen Güte ein nicht unerheblicher Ausfuhr-Artikel geworden <sup>1)</sup>. Auch gefärbtes Leder wird nach den spanischen Colonien, Brasilien, Peru u. s. w. ziemlich stark ausgeführt.

Dagegen wird das Glanzleder meistens aus Frankreich bezogen. In neuester Zeit haben preussische Commissionshäuser mit Erfolg Sendungen von Mainzer Glanzleder nach Spanien unternommen. Bei dem täglich grössern Fortschreiten der Fabrication des Glanzleders in Oesterreich, verbunden mit ihren verhältnissmässig billigen Preisen, liess sich mit der Zeit eine nicht unerhebliche Ausfuhr dieses Artikels nach Spanien anbahnen.

Der Einfuhrzoll davon beträgt 11 Reales per Kilogramme unter spanischer, und 13 Reales unter fremder Flagge.

Auch in Pelz- und Rohwaaren liessen sich um so leichter gute Geschäfte ermitteln, als der Verbrauch davon in Madrid jedes Jahr mehr steigt, und der Zoll sehr niedrig bemessen ist. Astrachan-Felle zahlen 3 Reales 2 Cuartos, Marder 4 Reales 8 Cuartos, feinsten Zobel 15 Reales das Stück.

#### Handschuhmacherei.

In diesem Gewerbszweige hat Spanien unbestritten es so weit gebracht, um die fremde Einfuhr überflüssig zu machen. Die vortrefflichen Ziegenfelle und die Geschicklichkeit der spanischen Nähterinnen vereinigen sich, um die im Inlande erzeugten Handschuhe den schönsten Erzeugnissen Frankreich's gleich zu machen, besonders da viele Handschuhmacher aus Grenoble sich jenseits der Pyrenäen etablirt haben, um dem fraglichen Artikel das Gepräge der Eleganz zu verleihen. Dabei sind die einheimischen Fabricate 20 bis 30 Percent billiger als die ausländischen. Das grösste Etablissement dieser Art ist jenes des Herrn Perrier zu Sevilla, wo die echten Zickelfell-Handschuhe (Chevreaux) im Detail zu 2 Pecetas (2 Franken) das Paar verkauft werden, ein Preis, der jede fremde Concurrenz unmöglich macht.

England und Frankreich zusammen haben im Laufe des Jahres 1850 laut den Ausweisen des spanischen Zollamtes nur 639 Dutzend Handschuhe eingeführt.

#### Hutmacherei.

Die Mode hat in Spanien wie in andern Ländern die Filz- oder Castorhüte durch die Seidenhüte stark verdrängen lassen, obgleich die grosse Menge Hasen, wovon die spanischen Sierras wimmeln, den Hutmachern eine Anzahl trefflichster Felle liefern würde.

Indessen passen Seidenhüte wegen ihrer Leichtigkeit besser für heisse Länder, und da die Plüsch-Erzeugung sowohl in Catalonien als in Andalusien allgemein verbreitet ist, erklärt es sich leicht, wie die Fabrication der Seidenhüte in kurzer Zeit sich so vervollkommen hat, dass ihre Erzeugnisse mit den schönsten französischen

<sup>1)</sup> Im Jahre 1850 wurden davon 2.250 Quintalen bloss nach Oesterreich ausgeführt.

Fabricaten den Vergleich aushalten können. Indessen vermag die einheimische Industrie den Bedarf des Landes nicht ganz zu decken, denn im Jahre 1850 wurden 13.377 Hüte, theils Seiden-, theils Filzhüte, meistens aus Frankreich eingeführt. Die ersteren zahlen unter spanischer Flagge 15 Reales das Stück und 19 Reales unter fremder Flagge, die anderen beziehungsweise 8 und 10 Reales das Stück.

### C. Gewerbe, welche Stoffe aus dem Mineralreiche verarbeiten.

#### Fayence- und Porzellan-Fabriken.

Aus einem Epigramm von Martial entnimmt man, dass die saguntinischen Vasen schon im alten Rom berühmt waren.

Unter Carl IV. liess man aus den Philippinen eine Anzahl tüchtiger Arbeiter kommen, um die königliche Porzellan-Fabrik „del Buen Retiro“, welche später nach Moncloa verlegt wurde, zu gründen und zunächst durch Nachahmung des chinesischen Porzellans die einheimische Industrie zu heben. Die vielen Geldopfer der Regierung blieben fruchtlos, bis dem Engländer Pickmann die Idee kam, in einem alten Karthäuser-Kloster unweit Sevilla eine grosse Fabrik zu errichten, wo Porzellan- und Fayence-Geschirr nach den Mustern von Wedgwood für den allgemeinen Bedarf des Landes erzeugt wird. In kurzer Zeit gelang es dieser Fabrik eine solche Ausdehnung zu gewinnen, dass sie fast ausschliessend den heimischen Markt mit ihren Producten versieht, welche den schönsten englischen Fabricaten gleichen und beinahe um die Hälfte billiger sind. Ich habe Gelegenheit gehabt, sowohl die Werkstätte des Herrn Pickmann als einige der vorzüglichsten Fabriken von Staffordshire in England zu besichtigen, und muss gestehen, dass erstere verhältnissmässig mehr meine Bewunderung erregte, indem es ihr gelang, in weniger als zehn Jahren jede fremde Concurrenz und ganz besonders die englische aus dem Felde zu schlagen.

Porzellan und Fayence heute in Spanien einführen zu wollen, hiesse wahrhaftig so viel als Vasen nach Korinth tragen.

#### Eisen-Industrie.

Unter den verschiedenen Gusseisen-Fabriken Spanien's gibt es zwei, deren eine im Süden, die andere im Norden gleichsam diesen Industriezweig concentriren. Die eine, in Malaga gegründet, gehört dem Herrn Heredia, die andere in Bolueta steht unter der Leitung des englischen Ingenieurs Hickman. Schon der Umstand, dass die Anstalt des Herrn Heredia eingerichtet ist, um 300.000 Quintalen Gusseisen jährlich zu liefern, während sie im Grunde höchstens 100.000 Quintalen erzeugt, bestärkt den Verdacht, dass, wie Viele behaupten, diese Fabrik dazu dient, um den britischen Schleichhandel in diesem Artikel zu verdecken. Man will bemerkt haben, dass Muster von Gussstahl, welche Herr Heredia zur Madrider Ausstellung sendete, offenbar das Gepräge des englischen Ursprungs an sich trugen. Die Hochöfen von Bolueta sind ebenfalls für 100.000 Quintalen eingerichtet und erzeugen kaum die Hälfte davon.

Die besten Eisengattungen werden in Catalonien fabricirt, woher das bekannte System à la Catalane herrührt. Darum bestehen auch in Catalonien einige gute Maschinen-Fabriken, die freilich von Engländern geleitet werden. Die Maschinen-Fabrik, welche im alten Kloster St. Augustin zu Barcelona angelegt wurde, kostete bei ihrer Gründung 1,300.000 Franken und beschäftigt 300 Arbeiter.

In den Dörfern von Asturien und Biscaya gibt es beinahe kein Haus, wo nicht eine Eisenschmiede vorgefunden wird. Hier werden vorzüglich Nägel, Hufeisen, ordinäre Eisen-Instrumente und Feilen verfertigt. Aus den Provinzen Guipuzcoa, Santander und Catalonien wurden im Jahre 1850 an 13.000 metrische Quintalen Eisen nach Frankreich ausgeführt.

Die Stahl-Fabrication wurde bisher nur in den Eisenwerken des Herrn Heredia (in Malaga) versucht, aber wie gesagt, es besteht die mehr als gegründete Vermuthung, dass die Stahlmuster, welche die Yunta Calificadora der letzten Madrider Ausstellung als einheimische Fabricate belohnte, englischen Ursprungs waren.

Die bei den spanischen Zollämtern declarirte Stahleinfuhr des Jahrs 1850 betrug 14.014 Quintalen. Das meiste davon war österreichischer Stahl, indem ungeachtet aller Fortschritte der französischen und britischen Stahl-Fabrication es unbestritten bleibt, dass die specifische Güte und Vortrefflichkeit des kärntnerischen Stahls durch keine chemische Operation erreicht, geschweige übertroffen werden kann.

Seit Kurzem bildeten sich in der Provinz Guipuzcoa einige Feilen-Fabriken, welche die Fabricate von Sheffield oder jene der Herren Poncelet, Couvin und Brizard aus Belgien nachzuahmen streben. Das mechanische Verfahren, welches nach dem Beispiele Englands dabei angewendet wird, vermag die treffliche Handarbeit der geübten steierischen und kärntnerischen Schmiede so wenig zu ersetzen, dass die Fabriken von St. Etienne in Frankreich, um ihren Feilen in Spanien und Portugal bessern Absatz zu sichern, sich nothgedrungen fühlen, die österreichischen Fabrikszeichen nachzuahmen.

Das nämliche wiederholt sich in Betreff der Sensen und Sicheln, welche man ebenfalls von St. Etienne mit dem Sonnenzeichen als Fabriks-Märke nach Spanien sendet, um sie dort für österreichische Erzeugnisse auszugeben.

Die Bauart der Häuser in Spanien, besonders in den südlichen Provinzen, wo alle Fenster gegen die Gasse hinaus mit Balkonen und der innere Hofraum (patio) mit Eisengittern versehen sind, hat einen besonderen Industriezweig entwickelt, worin die Spanier wirklich Meister sind. Die schönsten Geländer und Gitter aus Gusseisen, wie man sie in England und Frankreich fabricirt, erscheinen plump und schwerfällig gegenüber den leichten und eleganten Arabesken-Zeichnungen aus getriebenem Eisen, womit man in Andalusien die Balcone, die Patios, die Stiegen u. s. w. verziert. Während der heißen Jahreszeit werden in Sevilla die Hofräume in Empfangs-Säle umgewandelt, die mit Blumen und duftenden Pflanzen geziert, des Abends glänzend beleuchtet werden. Man setzt eine gewisse Eigenliebe darein, durch kunstvoll gearbeitete leichte Eisengitter den Blick des Vorübergehenden hereindringen zu lassen.

Obgleich in Toledo noch tüchtige Messerschmiede bestehen, welche die berühmten Degenklingen und damascirten Dolche dieses Namens fabriciren, werden die Tafelmesser und Gabeln durchgehends aus England bezogen; der jährliche Bedarf wird auf 100.000 Dutzend angeschlagen.

Den Fabriken aus Remscheid ist es indessen gelungen, die englischen Rasirmesser beinahe ganz zu verdrängen. Namentlich thut sich die Firma Lucas Günther hierin hervor. Sie lässt den von ihr fabricirten Rasirmessern das in Spanien vortheilhaft bekannte Fabrikszeichen „John Brown“ aufdrücken und verkauft dann dieselben gleich den besten Erzeugnissen von Sheffield.

Da nach dem spanischen Tarif Rasirmesser, welche zu den Reise-Etuis gehören, nicht besteuert werden, indem letzterer Artikel an und für sich einen besonderen Zoll zahlt, so haben die Remscheider Fabricanten, deren Unternehmungsgeist nicht genug gelobt werden kann, begonnen, auch die englischen Reise-Necessaires nachzuahmen, welche sie mit Rasirmessern garniren und dieselben sonach zollfrei auf den spanischen Markt bringen. Mehrere Handlungshäuser von Cadix gestanden mir, dass sie dabei ebenso gut als die Remscheider Fabricanten ihre Rechnung finden, und darum völlig darauf verzichtet haben, englische Rasirmesser zu beziehen. Sie haben sogar die Remscheider Fabricanten aufgefordert, auch die britischen Federmesser und Scheeren in gleicher Weise nachzuahmen, wovon mit nicht geringerem Erfolge schon der Anfang gemacht worden ist. Das Haus Munsch in Offenbach ist dem Beispiele gefolgt, und versendet bereits eine beträchtliche Anzahl von Reise-Necessaires nach Spanien. Und doch steht demselben ebenso wenig als den Remscheider Fabricanten der treffliche kärntnerische Stahl zu Gebote, und es fehlt ihnen zum Theile die Gewandtheit und der Geschmack der Wiener Arbeiter in der Erzeugung von Reise-Necessaires.

Bekanntlich zeichneten sich auf der Welt-Industrie-Ausstellung in London die von den Oesterreichern eingesendeten Eisen-Instrumente und Handwerkszeuge durch ihre Solidität und Nettigkeit selbst vor den englischen und französischen so vortheilhaft aus, dass die grosse Jury daran war, mehrere davon eher als Cabinetsstücke zu betrachten. Da Spanien im Jahre 1850 an dergleichen Werkzeugen jeder Art 327.980 Pfund aus England, Frankreich und den Rheinländern eingeführt hat, bedarf es kaum eines Beweises, dass auch hierin dem österreichischen Gewerbsfleisse sich leicht neue Abzugsquellen jenseits der Pyrenäen eröffnen liessen.

Die Tarifsätze für jene Zweige der Eisen-Industrie, worin Oesterreich eine erspriessliche Concurrnz unterhalten könnte, sind:

	Unter	
	spanischer Flagge	fremder Flagge
Rohstahl . . . . . per 100 Kilogr.	91 Reales	114 Reales
Gussstahl . . . . . „	138 „	161 „
Rasirmesser mit Stiel aus Bein, Fischbein		
und Elfenbein . das Dutzend	5 „ 7 Cs.	6 „ 9 Cs.
„ mit Stiel aus Perlenmutter . „	12 „ 7 „	15 „ 2 „
„ ganz ordinäre mit Stiel aus		
schwarzem Holze . . . „	— „ 6 „	— „ 8 „

	Unter			
	spanischer Flagge		fremder Flagge	
Federmesser jeder Art . . . . das Dutzend	3 Reales	2 Cs.	3 Reales	8 Cs.
Scheeren aus Eisen und Stahl . . . . „	4 „	8 „	5 „	8 „
Ordinäre Eisen-Instrumente und Hand- werkzeuge . . . . . per Kilogr.	1 „	4 „	1 „	7 „
Feinere dergleichen . . . . . „	2 „	7 „	3 „	4 „

#### Quincaillerie-Messing- und Packfong-Waaren.

Mit Ausnahme ganz ordinärer Gegenstände, welche eigentlich in das Fach des Klempners einschlagen, erzeugt Spanien keine Quincaillerie-Waaren, sondern bezieht dieselben aus England, Frankreich und den Rheinprovinzen. Namentlich kommen aus Remscheid und Solingen alle Arten von Charnières, Schlösser und Vorhängeschlösser, Messingdraht, Messingplatten, Gardinen-Ornamente, Ringe, Knöpfe, Schrauben, lauter Artikel, worin unsere eigenen Fabriken excelliren.

Da in Spanien weder Oefen noch Kamine bestehen, gebraucht man während des Winters grosse Kohlenbecken (braseros) aus Messing, die ebenfalls meistens vom Auslande eingeführt werden.

Messing-Quincaillerie, sei es vergoldet und gepresst für Ornamentirung der Wohnungen, sei es in Form von Caffee-Maschinen, Caffee-Kannen, Bechern und anderen häuslichen Geräthschaften, Schlösser, Charnières, Glockenzüge u. s. w. zahlen bei der Einfuhr unter spanischer Flagge 7 Reales 40 Cs. und unter fremder Flagge 8 Reales 75 Cs. die spanische Libra.

Unter den deutschen in Spanien etablirten Handelsleuten herrscht nur eine Stimme über den Vorzug, welchen das Wiener Packfong verdient. Alle Versuche anderer Nationen, diesen Artikel vom spanischen Markte zu verdrängen, haben nur dazu beigetragen, den Vergleich zu Gunsten des österreichischen Gewerbflusses besser hervortreten zu lassen. Namentlich sind es die Packfong-Platten (Alpaca) aus den Werkstätten der Berndorfer Metallwaaren-Fabrik des Herrn Schölller, welche des besten Rufs sich erfreuen. Die Silberschmiede in Cadix verfertigen daraus Löffel, welche nicht nur in Andalusien, sondern selbst in den spanischen Colonien reissenden Absatz finden. Die Wahrheit gebietet hinzuzusetzen, dass in früheren Jahren die Packfong-Löffel direct aus Wien bezogen wurden. Da jedoch, wie es scheint, die österreichischen Silberschmiede das electrische Versilberungs-System von Ruolz und Elkington weniger anwenden als die Silberschmiede von Cadix, vermögen letztere die Versilberung um 30 Percent billiger zu besorgen.

Dieses Factum wurde mir von dem Chef des Hauses Sievert, welches mit Wien zahlreiche Geschäftsverbindungen unterhält, verbürgt. Ebenso hat Herr Sievert, ein geborener Oesterreicher, dessen Herz auch in weiter Entfernung warm für das Vaterland schlägt, bedauert, dass die Packfong-Waaren zweier anderen Wiener Fabriken zu wenig die eleganten Formen der französischen und englischen nachahmen, da sie sonst wegen der Vortrefflichkeit des Metalls am meisten geschätzt werden.



Hoffentlich wird dieser kleine Wink genügen, um der österreichischen Packfong-Industrie demnächst auf den Märkten der Halbinsel den obersten Rang in jeder Beziehung dauernd und unbestritten zu sichern.

#### Glas- und Krystall-Fabrication.

Ungeachtet der zahlreichen und bedeutenden Geldopfer, wodurch man diese Industrie in Spanien einzubürgern gesucht hat, braucht man nur die fünf Etablissements, welche in Coruña, Gijon, Carthagena, Aviles und Santander bestehen, zu betreten, um sich zu überzeugen, dass man etwas Unmögliches anstrebt. Kiesel-erde, Aschensalz, Potasche, Salpeter müssen dazu aus Frankreich, die Steinkohlen aus England bezogen werden. Man urtheile, wie hoch die blossen Urstoffe, welche in den spanischen Glashütten verarbeitet werden, zu stehen kommen.

Die Arbeiter sind durchgehends Deutsche oder Franzosen. Letztere verdienen sich täglich 15 bis 18 Franken, wie ich es mit eigenen Augen in den Büchern der Fabrik der Herren Branna, Abella und Comp. in Coruña gelesen habe.

Indem die spanischen Glashütten bisher nur sehr ordinäres Hohlglas, Fensterscheiben und grüne Flaschen zu liefern vermochten, geriethen die Herren Brana, Abella und Comp. auf den Gedanken, auch Krystall zu erzeugen. Sie liessen zu Anfang des Jahrs 1853 fünfzig der besten Arbeiter aus Lothringen kommen. Kaum waren letztere installiert, ergab es sich, dass die Productionskosten dreifach den Ertrag der Fabrik überschritten. Die fünfzig Arbeiter wurden schnell verabschiedet, und der französische Consul in Coruña erwirkte nur mit Mühe für jeden Arbeiter einen Ersatz von Tausend Franken. Laut der letzten Nachrichten haben die Herren Branna, Abella u. Comp. Crida gemacht und ihre Fabrik, welche als die vorzüglichste in ihrer Art auf der Halbinsel galt, wird zweifelsohne geschlossen werden müssen.

Nicht viel besser dürfte es dem Etablissement des Herrn Schlesinger ergehen, welches in Puerto de Santa Maria (Cadix gegenüber) kürzlich angelegt wurde, zu dem Endzweck, Hohlglas und schwarze Flaschen für Xeres- und Malaga-Weine zu fabriciren. Kaum hatte Herr Schlesinger hundert und mehr Arbeiter, die er aus Baiern bestellt hatte, im Solde, als die spanische Regierung ein Decret erliess, zufolge dessen ausländische Flaschen, welche mit spanischen Weinen gefüllt wieder exportirt werden, den erlegten Zoll zurückgezahlt erhalten, d. h. zollfrei eingeführt werden. Die Fabrik des Herrn Schlesinger erhielt dadurch den Todesstoss.

Die einzige Fabrik, welche sich in einem etwas besseren Stande erhält, ist jene von Gijon, weil die Steinkohlenlager von Langres nicht so weit von ihr entfernt sind, als von den früher genannten Etablissements. Sie erzeugt indessen gleich jenen von Carthagena, Aviles und Santander nur dunkles ordinäres Hohlglas, welches, neben das böhmische gehalten, grün aussieht, Fensterglas und Weinflaschen von schwarzer Farbe.

Durch hohe Zölle geschützt, vermögen die einheimischen Fabriken, was ihrer Waare an Güte abgeht, durch die Billigkeit der Preise bis zu einem gewissen Grade zu ersetzen. Dessenungeachtet zieht es der gemeinste Spanier vor, das gepresste französische Glas zu kaufen, wieweil letzteres etwas mehr kostet.

Es ist unglaublich, wie der spanische Landmann gegen alles, was ihm die einheimische Industrie darbietet, sich eingenommen zeigt.

Das böhmische Glas bleibt von jeher im besten Rufe auf der ganzen Halbinsel, kömmt jedoch am theuersten zu stehen, weil die schweren Transportkosten durch den weiten Umweg von Böhmen über Hamburg den Preis der Waare ungemein erhöhen; nur das gepresste französische Glas macht dem böhmischen eine wirkliche Concurrrenz.

Die englischen und belgischen Erzeugnisse finden weit weniger Eingang, als man wähnen sollte, denn während in den Gewölben von Barcelona, Bilbao, Coruña, Madrid, Sevilla und Cadix bedeutende Niederlagen böhmischen Glases angetroffen werden, ist englisches und belgisches Glas kaum sichtbar. Wie gesagt, die Art und Weise, in welcher die Franzosen das gepresste Glas zu vervollkommen wussten und beflissen sind, nicht nur wohlfeil zu verkaufen, sondern auch durch die eleganten Formen ihrer Fabricate das Auge zu fesseln, hat allein dem Absatze des böhmischen Krystalls in Spanien Abbruch gethan.

Auch darf nicht übersehen werden, dass in früheren Jahren die spanischen Colonien ihren Bedarf an böhmischem Glase und Krystall aus den Niederlagen zu Cadix, Coruña und Barcelona zu beziehen pflegten, während sie heutigen Tags diesen Artikel direct aus Triest einführen.

Dessenungeachtet konnte ich bei genauer Prüfung die erfreuliche Wahrnehmung machen, dass der Import des böhmischen Glases eine steigende Tendenz zu nehmen anfängt. So z. B. wurden nach dem Zeugnisse des k. k. General-Consuls in Barcelona früher nicht mehr als 40 bis 50 Kisten böhmischen Glases jährlich daselbst eingeführt; jetzt übersteigt die Einfuhr die Zahl von 100 Kisten. Diess ist um so bemerkenswerther, als die süd-französischen Glasfabriken über Marseille hübsche Krystallgläser Nr. 3 und 4 sendep, welche vom Boden bis zum Rande kantenartig abgeschliffen und in Barcelona freigestellt, zwischen 40 bis 50 Franken das Hundert kosten. Freilich sorgen die französischen Fabricanten auch dafür, dass ihr Glas so leicht als möglich ausfalle, weil der Zoll nach dem Gewichte entrichtet wird.

Darin liegt zunächst die Ursache, dass das schwere englische Glas im Vergleich zu dem französischen theurer zu stehen kömmt.

Um meine Behauptung, dass die Einfuhr des böhmischen Glases auf dem spanischen Markte sich hebt, während jene des englischen und belgischen Glases abnimmt, zu rechtfertigen, entnehme ich dem amtlichen „*Cuadro general del comercio exterior d' España*“ folgende Parallele:

Jahr 1849	Jahr 1850	Aus
14.835 Arrobas . . .	17.470 Arrobas . . .	Hamburg
13.460 „ . . .	13.400 „ . . .	Frankreich
1.780 „ . . .	1.750 „ . . .	Grossbritannien
529 „ . . .	251 „ . . .	Belgien
24 „ . . .	431 „ . . .	Triest.

Indem das nach Spanien bestimmte böhmische Glas beinahe ausschliessend über Hamburg ausgeführt zu werden pflegt, hat die sich für 1850 ergebende Mehrzahl

von 2.645 Arrobas an der Einfuhr dieser Provenienz offenbar das böhmische Glas zum Gegenstande, um so mehr als gleichzeitig im nämlichen Jahre über Triest die Einfuhr von 24 auf 431 Arrobas sich gehoben hat.

Trotz des Vortheils seiner unmittelbaren Nachbarschaft hat Frankreich seinen Import nur um 1.540 Arrobas vermehrt, dagegen sowohl England als besonders Belgien hierin eine Verminderung erfahren.

Wenn die böhmischen Glasfabricanten sich angelegen sein lassen wollen, durch die Anwendung der Steinkohlenfeuerung die Preise ihrer Fabricate zu ermässigen, und durch den Gebrauch von Modellen aus Bronze und durch Mannigfaltigkeit und Eleganz der Formen mit anderen Nationen besser zu wetteifern, werden sie auf der Halbinsel keine Mitbewerber zu scheuen brauchen. Die specifische Güte des böhmischen Glases ist durch langjährige Erfahrung in den Augen des spanischen Consumenten gleichsam zum Axiom geworden. Auf den zahlreichen Landmärkten in Asturien, Galicien, Andalusien u. s. w. ist böhmisches Glas noch immer die gangbarste Waare; selten kehrt ein Bauer heim, ohne einen Becher, eine Flasche oder sonst etwas davon nach Hause mitzubringen.

Den Franzosen, Engländern und Belgiern ist es einige Zeit gelungen, das böhmische Glas dadurch zu verdrängen, dass sie zum Flusse des Glases Blei gebrauchten. Das so gewonnene Glas erhält einen schönen Glanz, und indem der Gebrauch des Bleies die Fabricationskosten vermindert, kömmt die Waare wohlfeiler zu stehen. Bald wurde jedoch der spanische Consument gewahr, dass der schöne Glanz nach Monaten schon wieder verschwunden war und das Glas trübe und dunkel zu werden anfang, während das böhmische Glas nach vielen und vielen Jahren immer gleich hell und klar sich erhält. In dem Grade, als sich diese Wahrnehmung verbreitet, steigt die Nachfrage nach echtem böhmischen Glase, und es bedarf nur einiger ausdauernden Bemühungen der böhmischen Glasfabricanten, um siegreich das Feld jenseits der Pyrenäen zu behaupten.

Vor allem ist dazu erforderlich, dass sie vollkommene Assortiments ihrer Fabricate auf zweckmässigen Puneten fortwährend unterhalten und die ihnen zukommenden Bestellungen mit grösserer Pünctlichkeit und Schnelligkeit, als diess bisher der Fall war, erfüllen. Dem Mangel an Assortiments muss zunächst zugeschrieben werden, wenn die böhmischen Luster, die noch immer unübertroffen dastehen, weniger als früher importirt werden. Es gibt in Madrid, Barcelona und Cadix französische Häuser, welche aus Böhmen Luster-Zacken und Kronleuchter-Arme kommen lassen, womit sie dann die Luster zusammenstellen und verfertigen.

In Betreff der Spiegelfabrication enthält der oben erwähnte „*Cuadro general del comercio exterior d'España*“ nicht minder erfreuliche Daten für unsere Industriellen.

An fremdländischen Spiegeln wurden eingeführt:

	Jahr 1849	Jahr 1850	Aus
10 bis 15 Zoll (Pulgados) messend	15.875 Stück	49.344 Stück	Hamburg
„ . . . . .	40.314 „	42.936 „	Frankreich
„ . . . . .	13.048 „	15.300 „	den Niederlanden
„ . . . . .	1.640 „	970 „	Gibraltar

	Jahr 1849	Jahr 1850	Aus
10 bis 20 Zoll (Pulgados) messend	1.659 Stück	4.452 Stück	Hamburg
„ . . . . .	2.718 „	4.655 „	Frankreich
„ . . . . .	697 „	717 „	den Niederlanden
„ . . . . .	118 „	12 „	Grossbritannien
„ . . . . .	83 „	184 „	Gibraltar
10 bis 30 Zoll . . . . .	400 „	417 „	Hamburg
„ . . . . .	976 „	1.818 „	Frankreich
„ . . . . .	439 „	193 „	den Niederlanden
10 bis 35 Zoll . . . . .	18 „	35 „	Hamburg
„ . . . . .	182 „	310 „	Frankreich
„ . . . . .	70 „	68 „	den Niederlanden

Ausserdem wurde im Jahre 1850, was im vorhergehenden Jahre nicht der Fall gewesen war, direct aus Triest 62 Stück von 20 bis 30 Zoll und 4 Stück von 30 bis 40 Zoll eingeführt.

Aus diesen Ziffern erkennt man auf den ersten Blick, mit welchen Riesenschritten der Bezug der deutschen Spiegel jenseits der Pyrenäen wächst. Wenngleich die Fabriken des Zollvereins ihren guten Antheil an diesem Handel nehmen, behauptet die böhmische Industrie dabei unlängbar den obersten Platz, indem, wie ich erwähnte, sogar auf dem ungleich theureren Wege über Triest die böhmischen Spiegel an der Ostküste von Spanien sich den Weg zu bahnen beginnen.

Der Erfolg, dessen die böhmische Glas-Industrie ungeachtet so vieler Mitbewerber in Spanien sich erfreut, sollte sie anspornen, nach dem Beispiele Frankreich's sich auf die Fabrication der gegossenen Spiegel zu verlegen, weil sie sonst in Spiegeln grösserer Dimensionen, nicht nur in Spanien, niemals wird concurriren können, sondern sogar auf dem deutschen Markte durch die so eben in Aachen gegründete Spiegel-Fabrik ernstlich bedroht werden dürfte. Während die Franzosen und Holländer Spiegel von 40 bis 100 Zoll nach Spanien einführen, hört der österreichische Import bei 40 Zoll gänzlich auf.

Zur Welt-Industrie-Ausstellung in London hatten die Gebrüder Abele aus Böhmen einen geblasenen Spiegel von 88 Zoll Länge und 43 Zoll Breite gesendet, worüber einer der erfahrensten französischen Glasfabricanten <sup>1)</sup> folgendes Urtheil fällte:

*Personne plus que nous n'admire la beauté de ce produit, surtout en égard aux procédés de fabrication et quand on examine les difficultés que les ouvriers ont dû éprouver pour souffler une pièce de verre d'une aussi grande dimension, on sera d'autant plus étonné de la qualité de cette glace, qui est d'un beau blanc et assez affinée; mais en même temps on regrette que tant d'efforts et de travail aient été employés pour produire par le soufflage une pièce, qui eut été faite si facilement au moyen du coulage.*

<sup>1)</sup> Bontemps in seinem *Examen historique et critique des verres, vitraux, cristaux composant la classe 24<sup>de</sup> de l'Exposition universelle de 1851, Seite 31.*

So schmeichelhaft dieses Zeugniß eines competenten Fachmanns für die böhmischen Glasarbeiter lautet, so sehr bekräftelt es das alte Verfahren, zufolge dessen Spiegelflächen grösserer Dimension mit grossem Aufwande von Zeit und Arbeitskräften geblasen werden, nachdem man sie weit leichter und wohlfeiler durch den Guss erhält. Wenn die böhmischen Fabricanten es so weit in dem schwereren Systeme des Spiegel-Blasens gebracht haben, wie leicht würde es ihnen möglich werden, auch im Gussverfahren die Palme zu erringen!

Die französische Glasfabrik zu Saint Gobain hat kürzlichst aus Belgien einen Marmortisch kommen lassen, welcher sieben Métres in der Länge misst und worauf für die allgemeine Pariser Ausstellung von 1855 gegessene Spiegel von nie gesehener Grösse gewalzt werden sollen.

Es wäre überflüssig zu erwähnen, dass, nachdem die einheimischen Fabriken nur gemeines Glas liefern, die feineren Gattungen zu jedem möglichen Gebrauche vom Auslande nach Spanien eingeführt werden müssen.

Der Tarif hierfür lautet:

	Unter			
	spanischer Flagge		fremder Flagge oder zu Land	
	Reales	Cs.	Reales	Cs.
Krystall-Glas u. verarbeiteter Krystall: Flaschen, Gläser, Becher, Zuckerbüchsen, Tassen, Leuchter, Vasen u. s. w. . . . . per Kilogr.	2	6	3	1
Flacher Krystall (Spiegel) jeglicher Dimension „	3	2	3	8
Krystall für Augengläser, Linsen und Uhrgläser „	9	2	11	—
Krystall für Barometer, Thermometer und dreieckige oder prismatische Gläser . . . . „	4	6	5	5
Ganz ordinäres Glas und schwarze Flaschen . „	—	9	1	1

Werden die Glaswaaren in Fässern oder Kisten eingeführt, so ist bei der Entrichtung des Zolls 40 Percent Tara abzuziehen, und 24 Percent, wenn sie in Körben oder sonstigen Behältnissen eingepackt sind.

## D. Verschiedene Gewerbe.

### Saiten-Instrumente.

Es gibt, selbst mit Einschluss des italiänischen, kein Volk, welches leidenschaftlicher die Musik liebt, als das spanische. Der Tagelöhner greift mitten unter der Arbeit nach der Guitarre oder der Mandoline, um die Müdigkeit zu verseuchen. Die Werkstätten ertönen nur von Gesang und Lied. Selbst der Soldat trägt auf Märschen seine Guitarre auf dem Tornister. Unter den besseren Ständen gibt es kaum ein Haus, welches nicht ein Clavier besitzt.

Obgleich in Barcelona und Madrid in letzter Zeit mehrere Clavier-Fabriken entstanden sind, welche die französischen und englischen Fortepianos nachzuahmen streben, ist die Einfuhr der letzteren im fortwährenden Steigen begriffen.

Im Jahre 1850 wurden 210 fremdländische Pianos eingeführt, darunter:

- 2 aus Oesterreich
- 49 über Hamburg
- 113 aus Frankreich
- 44 aus Grossbritannien
- 1 aus Belgien
- 1 aus den Niederlanden.

Ueber Hamburg kommen jetzt die Erzeugnisse der Berliner und Leipziger Clavier-Fabricanten nach der pyrenäischen Halbinsel, und zwar nicht ohne lohnenden Gewinn, indem durchschnittlich jedes gute Clavier in Spanien zu achthundert bis tausend Gulden, die Transport- und Zollspesen abgerechnet, verkauft wird. Ganz ordinäre viereckige Claviere, wie sie Larru oder Balvi in Barcelona und Slocher in Madrid fabriciren, kosten schon 4.000 bis 5.000 Reales; die besseren von Boisselot (Barcelona), Ferrer oder Weis (Madrid) 6.000 bis 12.000 Reales.

Der Ruf der klangvollen Instrumente von Streicher und anderen Wiener Fabricanten ist bis nach Spanien gedungen, und wenn davon Depots angelegt würden, könnten sie ohne Zweifel den französischen und britischen Clavieren die gefährlichste Concurrenz machen.

Das Nämliche gilt von den Musik-Organen, welche in vielen Caffee- und Gast-Häusern von Madrid und anderen Städten eingeführt worden sind, um den Spanier, welcher den Lockungen der Musik selten widersteht, desto leichter zum Hereintreten zu verleiten.

#### Blas - Instrumente.

Bereits haben die österreichischen Blas-Instrumente die vielgerühmten französischen Saxophons aus dem Felde geschlagen.

Herr Sax, ein in Paris etablirter Rheinländer und Musik-Instrumentenmacher, gerieth vor etwa 15 Jahren auf den Gedanken, die hohen Töne der chromatischen Scala, welche bisher nur durch Instrumente aus Holz, wie: Clarinette, Hautbois, Flöten, Ottavino u. s. w. ausgedrückt wurden, durch Blech-Instrumente hervorzurufen, welche nach dem Namen des Erfinders „Saxophons“ genannt wurden. Es gelang ihm auch, durch den schmetternden Ton seiner Blech-Harmonie das Ohr so gewaltig zu täuschen, dass die Einführung des neuen Systems unter den Musik-Banden der französischen Armee allgemein angeordnet wurde. Durch die Pariser Blätter überschätzt, dauerte es nicht lange, dass die Neuerung auch in den Reihen des spanischen Heers nachgeahmt ward.

Das verhängnissvolle Jahr 1848 brachte österreichische und spanische Truppen in der Romagna zusammen. Die herrliche Harmoniefülle der kaiserlichen Musik-Banden, welche die Spanier zum ersten Male hörten, liess sie die Mängel des Sax'schen Systems unläugbar fühlen. Der Chef des spanischen Jäger-Bataillons Baza war der Erste, welcher seinem Capellmeister befahl, die Saxophons wegzulegen und die Musik-Bande ganz nach österreichischem Vorbilde zu reorganisiren, wozu die Instrumente aus Wien bestellt wurden.

Als die Jäger von Baza nach Spanien zurückkehrten, konnten die übrigen Regimenter deren schöne Militär-Musik nicht genug bewundern, und die betreffenden Commandanten im Einverständnisse mit dem Officier-Corps beschlossen, auf eigene Kosten ihre Militär-Musik nach dem nämlichen Beispiele einzurichten.

Als ich im Juli 1853 den spanischen Presidio von Ceuta an der Nordküste von Afrika besuchte, liess der Militär-Gouverneur dieses Platzes absichtlich die Musik-Bande eines dort in Garnison liegenden Infanterie-Regiments vor mir spielen, um mir zu zeigen, dass sie durchgehends mit Instrumenten versehen war, welche den Namen des Wiener Instrumentenmachers Theodor Hell trugen.

In Barcelona, Cadix, Coruña und Madrid traf ich Musik-Banden, welche theils Instrumente vom Herrn Theodor Hell, theils vom Herrn Čerweni in Königgrätz hatten.

Da nicht nur die Militär-Musiken, sondern auch die übrigen Künstler in Spanien österreichischen Instrumenten entschieden den Vorzug geben, verspricht der Absatz derselben dahin immer ergiebiger zu werden. Ich muss jedoch hinzusetzen, dass einige Berliner Musik-Instrumentenmacher, sobald sie erfuhren, wie beliebt unsere Instrumente jenseits der Pyrenäen zu werden anfangen, sich beeilen, Assortiments ihrer eigenen Fabricate in Madrid zu etabliren. Ein solches Depot Berliner Instrumente besteht in der Musik-Handlung des Herrn Carrafa, Calle del Principe Nr. 15. Die intelligente Thätigkeit der Berliner Fabricanten verdient volle Beachtung und schnelle Nachahmung seitens der österreichischen Industriellen.

Herr Bernareggi in Barcelona und Herr Ramis in Madrid sind die einzigen einheimischen Musik-Instrumentenmacher, welche genannt zu werden verdienen. Ersterer, ein geborner Lombarde, sucht die österreichischen Blech-Instrumente, Letzterer die französischen Saxophons nachzuahmen, beide jedoch ohne über die Mittelmässigkeit sich emporzuschwingen, wesshalb Herr Bernareggi in jüngster Zeit die Einfuhr österreichischer Musik-Instrumente vorzieht.

Besser gelingt es den Spaniern, die sogenannten Harmoniken nachzuahmen, deren Einfuhr von Jahr zu Jahr abnimmt. Im Jahre 1849 wurden davon über Hamburg 2.148 und aus Frankreich 2.737 Stück eingeführt; dagegen im darauffolgenden Jahre über Hamburg kaum 1.011 und aus Frankreich gar nur 106 Stück. Indessen werden die deutschen, namentlich die Wiener Harmoniken von einer einzigen Octave, ihres billigen Preises wegen stets Käufer finden.

Claviere, deren Werth nicht 4.000 Reales übersteigt, zahlen bei der Einfuhr unter spanischer Flagge je 1.060 Reales und unter fremder Flagge je 1.270 Reales. Steigt der declarirte Werth über 4.000 Reales, so wächst der Zoll um 25 Percent bei der Einfuhr unter spanischer und um 30 Percent bei jener unter fremder Flagge.

Harmoniken von einer Octave sind per Stück mit 8 Reales 5 Cs. bei der Einfuhr unter spanischer und mit 10 Reales 2 Cs. bei jener unter fremder Flagge besteuert. Haben sie mehr als eine Octave, so verdoppelt sich der Zoll.

Blas-Instrumente entrichten durchschnittlich 20 Percent des Werths bei der Einfuhr unter spanischer und 24 Percent bei jener unter fremder Flagge.

## Kutschen-Fabrication.

Es ist sehr zu bedauern, dass dieser Zweig des österreichischen Gewerbsfleisses bei seinem wohlverdienten Rufe doch so mittelmässig auf der Londoner Ausstellung vertreten war. Hätte man wenigstens ein Paar sogenannter Wiener Fiaker-Wagen dahin gesendet, sicherlich wäre eine namhafte Anzahl davon seitens der spanischen Speculanten bestellt worden, welche im nämlichen Jahre zu Madrid nach dem Muster anderer europäischen Hauptstädte die „öffentlichen Wagen“ einzuführen begannen. Da die einheimische Industrie zu sehr hohen Preisen nur schlechte Wagen zu liefern im Stande gewesen wäre, und die Unternehmer möglichst elegante Kutschen sich zu verschaffen wünschten, ertheilte ihnen die Regierung die Erlaubniss, dieselben zu ermässigten Zöllen vom Auslande zu beziehen. Gering gerechnet wurden einige Hundert Wagen von dieser Gesellschaft importirt.

In dem alten Klostergebäude de Recoletos zu Madrid besteht seit einigen Jahren eine grossartige Kutschen-Fabrik, welche von französischen Werkmeistern geleitet wird. Sie hat allerdings für die Königin Isabella einige Wagen gebaut, die selbst in jenen Ländern, wo diese Industrie im höchsten Flore steht, schön genannt werden könnten, weil ein gewisser Ehrgeiz darein gesetzt wurde, zu zeigen, dass Spanien ebenso gut als Frankreich und England fabricire. Aber ein solcher Wagen aus den Werkstätten de Recoletos kostet auch wenigstens das Doppelte von dem, was er in einem andern Lande kosten würde. Man darf nur in einem spanischen Malle-Postwagen oder in einer Diligence fahren, wie sie die Fabrik Recoletos liefert, um auf eigene Kosten zu lernen, wie schlecht es im Allgemeinen mit dieser Fabrik steht.

Die reicheren Classen bestellen ihre Equipagen im Auslande. Im Jahre 1850 wurden 50 Wagen aus Frankreich nach Madrid gebracht und durchschnittlich zum Werthe von je 16.000 Reales bei dem spanischen Zollamte declarirt. Da nämlich der Einfuhrzoll nach dem Werthe und zwar zu 30 Percent für die Einfuhr unter spanischer und zu 36 Percent für jene unter fremder Flagge entrichtet wird, sucht man natürlich den Werth so gering als möglich anzugeben. Factisch wird ein französischer oder englischer Wagen, die Zoll- und Transportspesen abgerechnet, in Spanien um 18 bis 20.000 Reales abgesetzt.

Im Jahre 1850 wurden über Hamburg zwei Wagen und über Genua ein Wagen eingeführt. Wenngleich nicht genau ermittelt ist, dass dieselben österreichischen Ursprungs waren, erscheint eine solche Vermuthung ziemlich begründet. Jedenfalls liegt in dem Dargestellten für die österreichischen Fabricanten ein Wink, der von ihnen nicht unbeachtetet bleiben sollte.

## Gold- und Silberarbeiterkunst.

Wenn man die herrlichen Kathedralen von Burgos, Sevilla, Malaga, Toledo besucht, erstaunt man über die grosse Anzahl von Prachtstücken aus Gold und Silber, welche in ihrem Kirchenschatze aufbewahrt werden, so dass man kaum weiss, ob man mehr den Reichthum an kostbaren Steinen und edlen Metallen oder die kunstsinnige



Arbeit daran bewundern soll. Von den Zeiten der Mauren her wurde die Gold- und Silberarbeiterkunst in Spanien mit besonderer Vorliebe betrieben. Im Mittelalter waren die spanischen Gold- und Silberschmiede wahre Künstler im vollen Sinne des Worts. Die Kandelaber, Kreuze, Kelche, Monstranzen, Kirchengefässe, Vasen, Pectorale, Tafelgeschirre und andere getriebene Arbeiten eines Cetina, Castelnou, Roda, Martinez aus Valencia, eines Becerril, Orna, Arfe aus Burgos, eines Vozmediano, Dorante, Fernandez, Alfaro aus Sevilla, eines Horrado, Diaz, Bracho, Ordenez aus Toledo u. s. w. erinnern an die Epoche von Michel Angelo und Benvenuto Cellini.

Cordova, Sevilla und Valencia hatten eigene Schulen für derlei Arbeiter, deren Traditionen nicht ganz erloschen zu sein scheinen, wenn man die Arbeiten der von Karl III. in Madrid gegründeten Plateria (Silberschmiede) betrachtet, obwohl in derselben zunächst der Renaissance-Styl vorherrscht. Ausserdem gibt es in Madrid und Barcelona Gold- und Silberschmiede, wie wenige Länder sie aufweisen können. Unter den ersteren zeichnet sich vorzugsweise die Fabrik Moratilla aus, welche unlängst für die Kathedrale von Arequipa eine Monstranz verfertigte, die  $7\frac{1}{2}$  Fuss mass, 400 Mark Silber wog, 480.000 Reales kostete und von dem geübtesten Auge für eine Arbeit aus dem fünfzehnten Jahrhundert gehalten worden wäre.

#### Bronze- und Bijouterie-Industrie.

So sehr Spanien in Gold- und Silberschmied-Waaren vom Auslande unabhängig bleibt, so überwiegend versehen fremdländische Fabriken seinen Markt mit Bronze- und Bijouterie-Waaren.

Da überhaupt, wo es auf Eleganz und Geschmaek ankömmt, den Franzosen die Palme gebührt, erklärt es sich leicht, dass ihre Bronze- und Bijouterie-Waaren auf der pyrenäischen Halbinsel, wie auch sonst überall, am meisten anziehen. Der französische Arbeiter versteht trefflich, leichte und sonach billige Bijouterie-Waaren zu verfertigen, welche mit eleganten Formen scheinbar einen weit höhern Werth, als sie wirklich enthalten, verbinden. Frankreich führte im Jahre 1850 nicht weniger als 15.981 Hectogrammes <sup>1)</sup> dieses Artikels nach Spanien ein.

Indessen liesse sich hierin zu Gunsten der österreichischen Industrie wenigstens theilweise eine erfolgreiche Concurrenz ermöglichen. Unter den verschiedenen Artikeln, welche über Frankreich auf den spanischen Markt gelangen, bemerkte ich eine bedeutende Menge von Braceleten, Brochen, Halschmuck u. s. w., welche mit Türkisen und böhmischen Granaten verziert sind und den österreichischen Ursprung deutlich beurkunden. Ueberhaupt finden Schmuckwaaren mit böhmischen Granaten oder Türkisen selbst in Paris starken Absatz. Nur lassen sich die französischen Bijouterie-Fabricanten angelegen sein, diesen Waaren eine gefälligere Form zu geben und die Granaten und Türkisen, welche in Oesterreich nur leicht auf schlechtes Metall angeklebt werden, in echtem Golde solid einzufassen. So werden sie dann als französische Fabricate nach Spanien, Portugal und Amerika verführt.

<sup>1)</sup> Die Hectogramme ist = 5.7142 W. Loth.

Eine andere Gattung von Wiener Bijouterie, die ebenfalls in Paris sehr beliebt zu werden anfängt, sind die Ohrgehänge, Brochen, Braceleten aus vergoldetem Silber mit echten Steinen minder edler Qualität im byzantinischen Styl. Dergleichen würden in Spanien ihrer billigen Preise wegen der französischen Bijouterie starke Concurrenz machen.

Nachdem das electrische Vergoldungs-System von Ruolz und Elkington allgemein in Frankreich adoptirt worden ist, fanden sich die Preise der nach demselben vergoldeten Bronze-Waaren plötzlich so sehr vermindert, dass sie jede andere Mitbewerbung ausschliessen.

Dagegen würden Stock- und Pendel-Uhren, wie man sie in Wien fabricirt, viele Käufer jenseits der Pyrenäen finden, indem die einheimische Industrie hierin wenig oder nichts leistet, und die mittleren Classen nicht immer in der Lage sind, eine theuere Bronze-Pendel-Uhr sich anzuschaffen. Besonders würden Wand-Uhren mit Musik ein sehr gangbarer Artikel werden. Der französische Import in diesem Zweige ist sehr thätig; denn er betrug im Jahre 1850 an

Wand-Uhren . . . . .	9.233 Stück
Pendel-Uhren . . . . .	2.016 „
Sack-Uhren . . . . .	9.944 „

Der Einfuhrzoll wird nach dem Werthe bemessen, und beträgt 6 Percent bei der Einfuhr unter spanischer und 8 Percent bei jener unter fremder Flagge oder zu Lande für Sack-Uhren und beziehungsweise 20 und 25 Percent für Wand- oder Pendel-Uhren.

---

So unvollständig auch das Bild sein mag, welches ich von der Industrie des spanischen Mutterlands entworfen habe, reicht es wohl hin, genau die Richtung vorzuzeichnen, in welcher die verschiedenen Zweige des österreichischen Gewerbefleisses ihre Thätigkeit jenseits der Pyrenäen entfalten müssten, um des Erfolgs sicher zu sein.

Während die landwirthschaftliche Production Spanien's die Summe von 2.280 Millionen Franken übersteigt, erhebt sich nach den Schätzungen von Block und Canga Arguelles der Werth seiner industriellen Production auf höchstens 700 Millionen Franken.

Unter solchen Umständen erscheint es unmöglich, dass die spanische Regierung in ihrem bisherigen ökonomischen Systeme nicht eben so baldige als wesentliche Aenderungen eintreten lasse. Und in der That ward im Budget von 1854, welches das Ministerium San Luis in der Sitzung vom 29. November 1853 den Cortes vorlegte, eine umfassende Revision des Zolltarifs in nahe Aussicht gestellt.

Spanien ist durch die Milde seines Klimas, die Fruchtbarkeit seines Bodens, die angeborne Vorliebe seiner Einwohner für die Landwirthschaft vorzugsweise berufen, dem physiokratischen Systeme zu huldigen. Die vielen und langjährigen

Anstrengungen kurzsichtiger Oekonomisten, im Treibhause der Prohibition eine einheimische Industrie künstlich zu erziehen, haben einerseits dem Staate seine natürlichsten Ressourcen geschmälert, anderseits die wahren Quellen des National-Reichthums beeinträchtigt, dessen Lebens-Element der Ackerbau stets war und bleiben wird.

Bevor der Zolltarif vom 17. Juli 1849 eingeführt wurde, kam der Gesamtertrag der Zölle Spanien's nicht jenem von Marseille, der Hauptzollstätte Frankreich's, gleich, und betrug im Jahre 1845 kaum 60 bis 70 Millionen Reales. In Folge des neuen Zolltarifs ist er auf 160 bis 170 Millionen gestiegen. Je mehr der Tarif herabgesetzt sein wird, desto ergiebiger werden die Staatseinkünfte ausfallen, und darauf rechnet eben die Staatsverwaltung, um die Mittel zur Ausführung der projectirten Eisenbahn sich zu sichern, ohne den Steuerpflichtigen neue Lasten aufbürden zu müssen.

In dem oben erwähnten Budget für 1854 ist zugleich davon die Rede, Salz und Tabak von den bisherigen drückenden Steuern zu befreien. Man bezweckt dabei den ungeheuern Gewinn, welcher bisher den Schmugglern mit nahezu 240 Millionen Reales Jahr aus Jahr ein zufließt, dem Staatsschatze zuzuwenden <sup>1)</sup>.

Man sieht es der spanischen Regierung deutlich an, dass sie ernstlich zu den gesunden Maximen der practischen Staatswirthschaft zurückzukehren gedenkt, welche als Axiom aufstellt, dass es einem Volke nicht freisteht, willkürlich die Basis seines ökonomischen Lebens zu ändern. Spanien, welches Jahrhunderte lang ein Ackerbau treibendes Land war, lässt sich nicht so leicht, als Manche geglaubt haben, in ein industrielles verwandeln. Täglich wird diese Wahrheit einleuchtender; sie ist von den Organen der spanischen Presse, mit höchst wenigen Ausnahmen, anerkannt, ja sie zählt unter den Rathgebern der Krone einige ihrer wärmsten Verfechter.

Das falsche System, welches die spanische Gesetzgebung nach dem alleinigen Beispiele des französischen Nachbarlands bisher befolgte, bricht in dem Grade zusammen, als die kühne und gewandte Hand Napoleon's III. einen Stein nach dem andern von dem Bollwerk, hinter welchem die Prohibition unter der Juli-Regierung sich in Frankreich zu verschanzen wusste, hinwegnimmt.

Wenn schon unter dem heutigen minder günstigen Zolltarife die österreichische Industrie nur einer lebhaften Selbstthätigkeit bedarf, um in den meisten Zweigen des fremdländischen Handels auf der spanischen Halbinsel mit Aussicht auf Erfolg aufzutreten, ja sogar in einigen Artikeln jede fremde Mitbewerbung siegreich aus dem Felde zu schlagen, welche schöne Zukunft wird sich ihr nicht erst jenseits der Pyrenäen eröffnen, wenn eben zu Gunsten jener Artikel, worin der österreichische Gewerbefleiß das Vorzüglichste leistet, die beabsichtigte Zoll-Reform zuerst sich verwirklichen wird <sup>2)</sup>!

<sup>1)</sup> Bloss aus Gibraltar werden durchschnittlich laut der in Porter's „*Progress of the Nation*“ angeführten amtlichen Zahlen über 8 Millionen Pfund Tabak im Jahre nach Spanien eingeschwärzt.

<sup>2)</sup> Unter Anderem ist stark davon die Rede, den Einfuhrzoll auf Glas und Krystall nicht mehr nach dem Gewichte, sondern nach dem Werthe zu erheben.

Von den landwirthschaftlichen und industriellen Zuständen Spaniens, die ich bisher beleuchtete, ist der Uebergang auf dessen äusseren Handel eben so natürlich als unserm Zwecke entsprechend.

Ein blosser Blick auf die Karte von Europa lässt erkennen, dass die Lage Spanien's für den Seehandel die allergünstigste genannt zu werden verdient. Zwischen dem mittelländischen Meere und dem Ocean gelegen, hat die Halbinsel auf der einen Seite den Orient und Afrika vor sich, auf der andern Seite öffnet sich der kürzeste und bequemste Weg nach der neuen Welt.

Der Verkehr zwischen Spanien und den fremden Ländern, mit Ausnahme von Frankreich und Portugal, wird nur zur See unterhalten. Das mittelländische Meer bespült den spanischen Continent auf einer Strecke von 315, der Ocean auf einer Strecke von 285 Meilen. Schöne Häfen, sichere Buchten, der Besitz der balearischen und canarischen Inseln, sowie der reichen Colonien in Asien und Amerika erklären, woher es kömmt, dass, während der Landhandel auf die innere Consumption sich beschränkt, in den Hafentstädten der auswärtige Verkehr, wenn auch nicht mehr so blühend als sonst, doch thätig bleibt und mit jedem Tage an Bedeutung gewinnt.

Wenn die pyrenäische Halbinsel schon durch ihre geographische Lage an und für sich wenig für den Transito-Handel sich eignet, erschwert der Mangel an bequemen und wohlfeilen Verbindungsmitteln ungemein den Binnenverkehr, um so mehr also den Transito-Handel. Ebro, Tajo, Guadalquivir, Minho, Guadiana sind wegen der Unregelmässigkeit ihres Flussbetts und der vielen Felsen, welche ihren Lauf hemmen, nur für kleinere Fahrzeuge schiffbar. Erst in neuerer Zeit hat sich eine Gesellschaft gebildet, welche die Canalisation des Duero bezweckt. Andererseits hat Graf de Sassenay vor drei Jahren die Concession behufs der Canalisation des Ebro erhalten, welche, indem gleichzeitig die Eisenbahn von Alar nach Santander ihrer Vollendung entgegen schreitet, den Golf von Biscaya mit dem mittelländischen Meere in unmittelbare Verbindung setzen wird.

Spanien besitzt zwar an künstlichen Wasserstrassen den Canal Kaiser Karl's V., ein Riesenwerk, welches, an die grossen Bauten der römischen Kaiserzeit erinnernd, von Tudela bis Saragossa geht. Leider hat der missliche Stand der spanischen Finanzen bisher nicht erlaubt, die herrliche Idee des berühmten Monarchen vollständig auszuführen. Ein zweiter Canal, jener des Manzanares, obwohl nicht so ausgedehnt als der andere, würde treffliche Dienste leisten, wenn er zu einem wohlcombinirten Communications-System gehörte, welches erst nach erfolgtem Ausbaue der projectirten Schienenwege ins Leben zu treten beginnen wird. Bis dahin und so lange der Transport mit Mauleseln beinahe das ausschliessende Mittel des Binnenhandels bleibt, wird der Handel der pyrenäischen Halbinsel in den Hafentstädten derselben sich concentrirt finden und der Seeverkehr allein ihn nähren und entwickeln.

Welche sind nun die Elemente des auswärtigen Handels von Spanien mit nächstem Bezuge auf Oesterreich?

Das verhängnisvolle Jahr 1848 mit seinen politischen Erschütterungen verfehlte nicht, auf den Seehandel zwischen Oesterreich und Spanien die ungünstigste Rückwirkung zu äussern. Man muss daher, um einen sichern Anhaltspunct der Betrachtung zu gewinnen, den wechselseitigen Verkehr zwischen Oesterreich und Spanien nicht so sehr nach jenem und den folgenden Jahren abmessen, als vielmehr auf die Jahre 1845, 1846 und 1847 zurückgehen, welche die steigende Tendenz dieses Verkehrs handgreiflich darthun.

Der fünfjährige Zeitabschnitt von 1845 bis 1849 verdeutlicht am besten zuerst die wachsende Zunahme, dann die im Jahre 1848 eingetretene Störung, endlich die neuerliche Besserung des Verkehrs zwischen beiden Ländern.

### Ausweis

der spanischen und fremden Schiffe, welche vom Jahre 1845 bis 1849 in Triest aus- oder nach Spanien, den Canarien und dem spanischen Amerika ein- und ausliefen:

Jahr	A n g e k o m m e n									
	spanische Schiffe					fremde Schiffe				
	aus Amerika	aus der Halbinsel und den Balearen	aus den canarischen Inseln	zusammen	Werth der Einfuhr in Reales	aus Amerika	aus der Halbinsel und den Balearen	aus den canarischen Inseln	zusammen	Werth der Einfuhr in Reales
1845	5	2	.	7	2,947.050	14	6	.	20	18,949.770
1846	7	3	.	10	6,209.610	39	10	.	49	53,495.043
1847	14	2	.	16	19,201.420	31	4	.	35	33,682.750
1848	3	.	.	3	3,376.000	21	3	.	24	22,737.910
1849	7	3	.	10	7,461.490	22	3	.	25	23,895.800
	36	10	.	46	39,395.570	127	26	.	153	154,761.275

Jahr	A b g e g a n g e n									
	spanische Schiffe					fremde Schiffe				
	nach Amerika	nach der Halbinsel und den Balearen	nach den canarischen Inseln	zusammen	Werth der Ausfuhr in Reales	nach Amerika	nach der Halbinsel und den Balearen	nach den canarischen Inseln	zusammen	Werth der Ausfuhr in Reales
1845	.	5	1	6	732.880	2	8	.	10	127.110
1846	.	10	1	11	739.610	.	3	.	3	35.000
1847	.	10	.	10	1,054.960	1	1	.	2	154.020
1848	.	4	.	4	772.760	.	14	.	14	56.000
1849	.	8	1	9	1,181.740	.	31	.	31	190.100
	.	37	3	40	4,481.950	3	57	.	60	562.230

Vom Jahre 1845 bis 1849 sind nur 3 spanische Schiffe in Venedig eingelaufen.

Aus obiger Tabelle geht hervor, dass im Laufe der Jahre 1845 bis 1849 direct von der Insel Cuba oder von Porto-Rico 36 spanische Kauffahrer oder durchschnittlich 7 im Jahre in Triest ankamen. Die Zahl der directen Provenienzen von der Halbinsel unter spanischer Flagge betrug in dem ganzen Quinquennium 10 Schiffe oder 2 auf das Jahr. Während der nämlichen Epoche liefen 127 fremde Fahrzeuge aus Cuba und Porto-Rico und 26 aus den spanischen Häfen der Halbinsel in Triest ein. Die Durchschnittszahl ist beziehungsweise 25 und 5 Schiffe jährlich.

Die spanischen Schiffe gingen durchgehends mit Ladung von Triest wieder ab (darunter 31 nach Barcelona, 3 nach Palma, 3 nach Santa Cruz de Teneriffa, 1 nach Cadix, 1 nach Valencia u. s. w.); die bezeichneten fremden Kauffahrer kehrten dagegen meistens in Ballast zurück, — ein sprechender Beleg, dass, so lange zwischen Oesterreich und Spanien in Betreff der Schifffahrtsgebühren das Princip der Reciprocität nicht zur Geltung gelangt, andere Flaggen von der Erschwerung des Seeverkehrs zwischen Beiden Gewinn ziehen werden, ohne Nutzen für Oesterreich's Handel und Industrie <sup>1)</sup>. Während aus den angeführten Ziffern erhellt, dass die fremden Flaggen im Verhältnisse zu der spanischen mehr bei der Importation als bei der Exportation betheiligt waren, gilt das Umgekehrte von der spanischen Flagge. Die spanische Flagge ist nämlich im eigenen Lande durch starke Schutzzölle begünstigt, welche ihr erlauben, die österreichischen Producte um billigere Preise dahin einzuführen, als andere Flaggen es zu thun vermögen.

Die Ladung der von Triest nach spanischen Häfen absegelnden spanischen Kauffahrer bestand aus folgenden Artikeln: Stahl in Kisten, Glas- und Krystall-Waaren, Retorten, Flachs in Stengeln, feine und ordinäre Leinwand, Blech- und Quineaille-Waaren, Fortepianos, Siebe, Mundmehl, türkischer Weizen, Rosoglio, Mais, arabischer Gummi, Antimonium, Zinnober, Carmin, Dauben- und Bauholz, Unschlittkerzen u. s. w.

Dass bisher über Triest nur der geringste Theil unserer eigenen Producte nach Spanien ging, ist mehrmals in diesem Berichte erwähnt und nachgewiesen worden.

Hoffentlich wird das Jahr 1855 nicht vorübergehen, ohne dass der grosse Schienenweg, welcher durch die gewerbereichsten Provinzen des Kaiserreichs läuft, am Gestade der wogenden Adria münde. Dann wird der österreichische Ausfuhrhandel von Triest aus seinen natürlichen Weg nach Spanien um so eher nehmen, als schon jetzt die Ausfuhr von Livorno und Genua in der nämlichen Richtung auf 8 Millionen Reales jährlich steigt, wobei die österreichischen Artikel, welche als Durchfuhrgut aus diesen beiden Häfen nach Spanien expedirt werden, den wichtigsten Posten bilden. Wenn, wie zu erwarten steht, der österreichische Lloyd sich dazu entschliesst, eine Dampfschiffahrts-Linie von Malta nach Cadix anzulegen, wird der bezeichnete Transito-Handel, welchen Livorno und Genua mit unseren

<sup>1)</sup> Von den Producten spanischen Ursprungs, welche Triest aus der Halbinsel und den spanischen Colonien bezog, war nur  $\frac{1}{5}$  unter spanischer Flagge eingeführt worden. Die andern  $\frac{4}{5}$  gehören den fremden Flaggen an.

Fabricaten treiben, aufhören, und in Triest ein directer, für uns desto erspriesslicherer Verkehr mit Spanien sich begründen.

Aus demjenigen, was ich über den Stand der spanischen Industrie gesagt habe, kann Jedermann entnehmen, dass der spanische Gewerbfleiss erhebliche Factoren des äussern Handels der Halbinsel weder jetzt liefert noch demnächst liefern wird. Die Urproduction allein ist die Quelle und der Hebel des spanischen Exports. Dafür aber enthält sie ebenso reichhaltige als zahlreiche Elemente. Ohne der Colonial-Producte zu erwähnen, welche am gehörigen Orte näher besprochen werden sollen, bilden nachstehende Erzeugnisse der Halbinsel den Stoff eines sehr thätigen Ausfuhrhandels: Wolle, Blei, Kupfer, Cochenille, Korkholz, Oel, Citronen, Orangen, Rosinen, getrocknete Früchte, Safran, Rhicinus-Oel, Lakrize, Rhum, Weine, Brantwein, Mandeln, Feigen, Anis, Johannisbrod, Tabak und Cigarren, Felle, Salz, Pfriementaue und Pfriemengeflecht <sup>1)</sup>, Kalb- und Sohlenleder, Farbholz u. s. w.

Es ist bekannt, dass in der Lombardie und in den Herzogthümern von Modena und Parma, welche nun zum österreichischen Zollverbände gehören, die piemontesischen Weine starken Absatz finden. Wenn einmal die italiänische Central-Eisenbahn von Livorno nach dem Po auslaufen wird, dürfte sich die Speculation gut rentiren, die vortreflichen catalonischen Weine bei ihren billigen Preisen mit den piemontesischen in Concurrenz treten zu lassen. Ein englischer Speculant Namens Godhauss hat in wenigen Jahren sich ein colossales Vermögen dadurch erworben, dass er den sicilianischen Weinen von Marsala mittelst einer besondern Behandlung den Geschmack der Weine von Madera, Xeres und Teneriffa verleiht. Die weissen Weine von Villanueva und Gettra in Catalonien lassen sich so leicht mit den natürlichen Weinen von Marsala verwechseln, dass man schon anfängt die Concurrenz der letzteren mit den eigenen Waffen des Herrn Godhauss auf fremden Märkten zu bekämpfen.

Ich spreche hier noch gar nicht von den echten Madera- und Xeres-Weinen, deren Absatz nach Ober-Italien, Süd-Deutschland, den Donaufürstenthümern und Russland fortwährend sich erhält, so dass sie den österreichischen Kauffahrern eine lohnende Rückfracht aus Spanien sichern.

Nachdem das spanische Oel auf dem Markt von Marseille mit dem nämlichen Artikel aus dem Königreiche beider Sicilien, Griechenland und den jonischen Inseln concurrirt, begreift man kaum, warum Oesterreich, welches durchschnittlich 400.000 Quintalen Olivenöl jährlich vom Auslande bezieht, nicht ernstlicher darauf denkt, seinen Bedarf möglichst durch die Einfuhr aus Spanien zu decken. Die spanischen Oele sind allerdings nicht so fein wie jene aus Apulien oder Lucca; allein die Insel Majorca und die catalonische Provinz Ampurdan erzeugen gute Gattungen, welche aus Marseille theilweise als Provencer Oel wieder ausgeführt werden, nachdem man sie einer kleinen Läuterung unterworfen hat. Uebrigens befasst man sich in Spanien ernstlich damit, bei der Fabrication der Oele die von anderen Nationen eingeführten Verbesserungen nachzuahmen. Binnen weniger Jahre versprechen die spanischen Oele für die gewöhnliche Consumption ganz brauchbar zu werden.

<sup>1)</sup> Es wird davon sehr viel in der Lombardie zur Bedeckung der Zimmerböden gegenwärtig über Genua bezogen.

Die Orangen, Citronen, Mandeln der Insel Majorca übertreffen an Güte jene von Sicilien, sowie die getrockneten Trauben und Feigen von Malaga den gleichen Früchten aus Smyrna oder aus Griechenland weit vorgezogen werden.

Safran gedeiht vortreflich an der Ostküste von Spanien. Jener, der in den Umgebungen von Barcelona, Alicante und Almeria erfehcht wird, ist wegen seiner reichhaltigen Farbe im Handel vortheilhaft bekannt. Während Oesterreich durchschnittlich 25.000 Pfund Safran Jahr aus Jahr ein verbraucht, bezieht es kaum einige Hundert Pfund aus Spanien.

Oesterreich empfängt vom Auslande für 8 Millionen Gulden Thierhäute, sei es im rohen Zustande, sei es verarbeitet. Nachdem ohnehin Triest aus Catalonien viel Sohlenleder bezieht, bedarf es nur einer bessern Regelung unserer Schiffahrts-Interessen durch die Annahme des Principis der Reciprocität bezüglich der Schiffahrtsabgaben, um diesen einer grossen Ausdehnung fähigen Ausfuhrartikel gänzlich der österreichischen Flagge zuzuwenden.

Man würde es kaum glauben, dass das spanische Korkholz, welches seiner Güte wegen zum Stopfen der Mineral-Wasserkrüge am besten sich eignet, nach Böhmen erst dann gelangt, wenn es über Marseille, die Schweiz, Württemberg und Baiern gegangen ist. Von 1.500 bis 2.000 Ballen Korkholz, welche Catalonien jährlich nach Oesterreich sendet, nimmt nicht die Hälfte die Richtung nach Triest, sondern der grösste Theil wird auf dem angeführten theuren Wege zu Lande nach Böhmen befördert.

Letzteres Factum wird vom Herrn Bager y Ribas, spanischem Consul und Kanzler der Legation Ihrer Katholischen Majestät in Wien, in seinem interessanten Werke: „*Noticia estadística, agricola, industrial y comercial del imperio d' Austria*“ verbürgt. Man wird daraus entnehmen, wie viele andere Artikel des wechselseitigen Verkehrs zwischen Oesterreich und Spanien den fremden Transito-Handel, zum Nachtheile unserer directen Verbindungen mit der Halbinsel, nähren mögen. Unser eigener Vortheil muss in dem Grade abnehmen, als andere Länder vom Transito Gewinn ziehen.

Als der Mineral-Reichthum Spaniens besprochen wurde, habe ich angedeutet, welchen Aufschwung der Export von Blei und Kupfer zu nehmen verspricht.

Nach den amtlichen Ausweisen des spanischen Consulats in Triest waren in jenem Hafen aus Spanien eingeführt worden:

Im Jahre 1845 . . . . .	10.298	Blei-Blöcke
„ 1846 . . . . .	6.357	„
„ 1848 . . . . .	917	„
„ 1849 . . . . .	6.919	„

Laut des „*Cuadro general del comercio exterior d' España*“ wurden im Jahre 1850 unter dänischer Flagge 2.231 Quintalen und unter toscanischer Flagge 564 Quintalen Blei aus Spanien nach Oesterreich verschifft.

Jahre 1850 unter dänischer Flagge 2.231 Quintalen und unter toscanischer Flagge 564 Quintalen Blei aus Spanien nach Oesterreich verschifft. Dieser zur Verkleinerung der Schiffskiele verwendet wurde, heterogene materien enthält, welche die Oxydation fördern und, anstatt die Dauer der Schiffe zu sichern,



vielmehr derselben Abbruch thun. Der französische Admiralitäts-Rath hat vor Kurzem in allen Schiffswerften des Landes den Gebrauch des englischen Kupfers zur Verkleidung der Kriegsschiffe abgestellt, ein Beispiel, welches von den andern see-fahrenden Nationen zweifelsohne nachgeahmt werden wird.

Zu gleicher Zeit bewährt sich aber das spanische Kupfer für den fraglichen Zweck eben so gut als das beste Kupfer aus Sibirien, womit man anfänglich in der französischen Kriegsmarine das englische ersetzte. Die Folge dieser Entdeckung ist, dass die Ausfuhr des Kupfers aus Spanien einen unerhörten Aufschwung zu nehmen beginnt. Das Haupt-Depot des Kupfers von Riotinto, welches in gewisser Beziehung jenes von Sibirien übertreffen soll, liegt in Sevilla. Von dort wurden im Jahre 1852 kaum 80 Quintalen Kupfer nach Frankreich versendet, während vor Ende des Jahrs 1853 die Ausfuhr in gleicher Richtung 500 Quintalen überstieg.

Es würde mich zu weit führen, wenn ich mehr ins Detail die Naturerzeugnisse verfolgen wollte, welche zum Export-Handel von Spanien gehören. Ich beabsichtige nur anzudeuten, dass, wenn auch heute die spanischen Kauffahrer die Colonial-Producte direct von der Insel Cuba und Porto-Rico nach den österreichischen Häfen verfrachten, während vor Jahren die österreichischen Fahrzeuge solche Producte auf der Halbinsel abholten, unsere Flagge noch immer in Spanien auf vortheilhafte Rückfrachten rechnen kann, ohne welche ein thätiger directer Seeverkehr sich dauernd nicht begründen liesse.

Wahr ist es auch, dass, seitdem im Jahre 1821 die Einfuhr fremdländischer Getreidearten und Hülsenfrüchte in Spanien verboten ward, die österreichische Flagge, welche bis dahin grösstentheils diesen Import besorgt hatte, in ihrer frühern Thätigkeit sehr gehemmt wurde. Dieser Verlust ist jedoch theils durch die kürzlichst angeordnete Zollbefreiung des Bauholzes in Spanien, wobei der österreichische Handel und die Marine in gleicher Art betheiligt sind, während bei dem Getreide-Transporte nur die letztere Gewinn fand, theils durch die mittelst königlicher Decrete vom 17. December 1851 und 5. Januar 1852 eingeführte wesentliche Reduction der Hafengebühren und endlich durch den neuesten Zolltarif bereits mehr als ausgeglichen.

Und in der That weist die vergleichende Darstellung des Handels von Spanien während der Jahre 1849 und 1850, zufolge des amtlichen „*Cuadro general del comercio exterior d' España*“ eine merkliche Zunahme mit Bezug auf Oesterreich nach, wie folgende Ziffern <sup>1)</sup> näher darthun werden:

Aus österreichischen Häfen beladen angekommene Schiffe:

Jahrgang	Zahl	Tonnengehalt	Mannschaft
1849	15	3.163	179
1850	20	3.865	229

Angekommen in Ballast:

1849	25 <sup>2)</sup>	5.973	279
1850	14 <sup>3)</sup>	4.354	190

<sup>1)</sup> Sie betreffen die Schifffahrts-Bewegung zwischen der spanischen Halbinsel und Oesterreich, mit Ausschluss der balearischen und canarischen Inseln, sowie der Colonien.

<sup>2)</sup> Wovon 6 unter spanischer, 4 unter amerikanischer, 4 unter hanseatischer, 5 unter schwedischer und 6 unter dänischer Flagge.

<sup>3)</sup> Wovon 4 spanische, 3 hanseatische, 2 dänische und 5 schwedische Schiffe.

Aus spanischen Häfen beladen nach Oesterreich abgegangen:

Jahrgang	Zahl	Tonnengehalt	Mannschaft
1849	12	1.538	120
1850	19	3.521	204

Abgegangen in Ballast:

1849	1	324	12
1850	4	705	37

Die Zahl der beladenen Schiffe, welche aus österreichischen Häfen kamen oder dahin absegelten, betrug im Jahre 1849 nur 27; im folgenden Jahre war sie auf 39 gestiegen. Dagegen sank die Zahl der Schiffe in Ballast von 26 im Jahre 1849 auf 18 im Jahre 1850 herab.

Wenn man überhaupt die Schiffahrtsbewegung der pyrenäischen Halbinsel während der Jahre 1849 und 1850 aufmerksam prüft, wird man gewahr, dass in dem Grade, als die handelsthätigen Schiffe an Zahl zunahmen, jene, welche in Ballast ein- oder ausliefen, sich verminderten. Nachstehende Tabellen werden diess noch besser anschaulich machen.

### Jahr 1849.

#### I. Beladene Schiffe.

	F l a g g e					
	spanische			fremde		
	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
Angekommen . .	2.169	276.948	27.317	1.675	274.127	15.802
Ausgelaufen . .	2.367	258.034	25.916	2.078	297.225	18.477
Summe .	4.536	534.982	53.233	3.753	571.352	34.279

#### II. Schiffe in Ballast.

	F l a g g e					
	spanische			fremde		
	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
Angekommen . .	809	37.832	6.728	1.253	170.563	10.898
Ausgelaufen . .	225	17.020	1.896	448	69.499	4.101
Summe .	1.034	54.852	8.624	1.701	240.062	14.999

#### Recapitulation.

	F l a g g e						
	spanische			fremde			
	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	
Angekommen . .	2.978	314.780	34.045	2.928	444.690	26.700	
Ausgelaufen . .	2.592	275.054	27.812	2.526	366.724	22.578	
Summe .	5.570	589.834	61.857	5.454	811.414	49.278	
Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .				Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	
„ der ausgelaufenen „ . . . . .				5.906	759.470	60.745	
Summe .				5.118	641.778	50.390	
				Summe .	11.024	1,401,248	111,135

## Jahr 1850.

## I. Beladene Schiffe.

	F l a g g e					
	spanische			fremde		
	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
Angekommen . .	2.567	303.742	29.005	1.911	270.232	15.625
Ausgelaufen . .	2.198	250.507	25.526	2.072	304.362	18.477
Summe .	4.765	554.249	54.531	3.983	574.594	34.102

## II. Schiffe in Ballast.

	F l a g g e					
	spanische			fremde		
	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
Angekommen . .	550	28.458	4.639	881	106.851	7.672
Ausgelaufen . .	249	20.435	2.125	549	102.881	5.006
Summe .	799	48.893	6.764	1.430	209.732	12.678

## Recapitulation.

	F l a g g e					
	spanische			fremde		
	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
Angekommen . .	3.117	332.200	33.644	2.792	377.083	23.297
Ausgelaufen . .	2.447	270.942	27.651	2.621	407.243	23.483
Summe .	5.564	603.142	61.295	5.413	784.326	46.780
Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .				5.909	709.283	56.941
„ der ausgelaufenen „ . . . . .				5.068	678.185	51.134
Summe .				10.977	1,387.468	108.075

## Allgemeine Schifffahrts-Bewegung.

	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
Jahr 1849 . . . . .	11.024	1,401.248	111.135
„ 1850 . . . . .	10.977	1,387.468	108.075

Es ergibt sich somit für das Jahr 1850 allerdings eine Minderzahl von 47 Schiffen und 13.780 Tonnen. Allein während im Jahre 1849 die Ziffer der beladenen Schiffe, welche ein- oder ausgelaufen waren, nur 4.536 mit 534.982 Tonnen betrug, war sie im Jahre 1850 auf 4.765 Schiffe mit 554.249 Tonnen gestiegen, was im Vergleiche zu dem vorhergehenden Jahre als End-Resultat eine Mehrzahl von 229 handels-thätigen Schiffen mit 19.267 Tonnen ergibt. Die Minderzahl des Jahrs 1850 trifft ausschliessend die in Ballast segelnden Schiffe, und wird durch die Zunahme der handelsthätigen Fahrzeuge auf die vortheilhafteste Art überwogen.

Noch deutlicher tritt die Zunahme des äussern Handels der Halbinsel sowohl im directen Verkehre mit Oesterreich als auch im allgemeinen Verkehre mit anderen Nationen, aus der vergleichenden Darstellung der Ein- und Ausfuhr während der Jahre 1849 und 1850 hervor, deren Daten ich ebenfalls dem „Cuadro general del comercio exterior d' España“ entlehne.

## Ausweis

des Gesamtwerts der Ein- und Ausfuhr zwischen Spanien und den fremden Staaten im Jahre 1849.

Welttheil	Staaten	Werth in Reales		Unterschied in der Einfuhr	
		Einfuhr	Ausfuhr	Mehr	Weniger
Europa	Oesterreich . . . . .	463.039	787.382	.	324.343
	Belgien . . . . .	679.082	1,226.796	.	547.714
	Sardinien . . . . .	2,891.300	3,478.802	.	587.502
	Hanseatische Städte . . . . .	6,669.193	5,993.444	675.749	.
	Dänemark . . . . .	4,202.258	5,195.378	.	993.120
	Beide Sicilien . . . . .	235.300	1,843.259	.	1,607.959
	Kirchenstaat . . . . .	2,078.262	479.032	1,599.230	.
	Frankreich . . . . .	127,555.363	94,283.655	33,271.708	.
	Niederlande . . . . .	2,760.253	1,698.114	1,062.139	.
	Grossbritannien . . . . .	100,697.453	158,233.764	.	57,536.311
	Gibraltar . . . . .	9,685.560	6,627.090	3,058.470	.
	Malta . . . . .	.	719.036	.	719.036
	Meklenburg . . . . .	.	86.824	.	86.824
	Portugal . . . . .	2,134.640	8,451.457	.	6,316.817
	Preussen . . . . .	44.640	1,328.842	.	1,284.202
	Russland . . . . .	5,662.650	10,282.875	.	4,620.225
Schweden . . . . .	25,439.984	1,973.593	23,466.391	.	
Toscana . . . . .	2,914.231	1,733.506	1,180.725	.	
Afrika	Algerien . . . . .	429.549	5,756.129	.	5,326.580
	Marokko . . . . .	219.419	59.398	160.021	.
	Tunis . . . . .	.	232.010	.	232.010
	Cuba . . . . .	104,648.197	92,001.328	12,646.869	.
Amerika	Porto-Rico . . . . .	15,329.462	3,859.513	11,469.949	.
	Brasilien . . . . .	3,667.472	2,444.105	1,223.367	.
	Equator . . . . .	11,741.654	17.500	11,724.154	.
	Vereinigte Staaten von Nord-Amerika	61,236.417	26,023.782	35,212.635	.
	Chili . . . . .	.	11,466.961	.	11,466.961
	Guatemala . . . . .	1,580.067	303.997	1,276.070	.
	Hayti . . . . .	.	48.460	.	48.460
	Mexico . . . . .	297.205	9,783.240	.	9,486.035
	Neu-Granada . . . . .	79.990	.	79.990	.
	Peru . . . . .	.	4,861.730	.	4,861.730
Asien	La Plata . . . . .	20,658.063	8,726.208	11,931.855	.
	Uruguay . . . . .	5,143.273	506.537	4,636.736	.
	Venezuela . . . . .	28,773.968	2,577.032	26,196.936	.
	Dänische Colonien . . . . .	.	697.715	.	697.715
	Französische Colonien . . . . .	206.480	356.510	.	150.030
	Britische „ . . . . .	33,418.467	1,636.309	31,782.158	.
	Philippinen . . . . .	5,484.904	2,460.200	3,024.704	.
	Britische Colonien . . . . .	144.000	11.314	132.686	.
	Handel der Canarien . . . . .	587,171.795	478,162.827	109,008.968	.
	Handel der Canarien . . . . .	15,312.163	3,819.847	11,492.316	.
Summe . . . . .	602,483.958	481,982.674	120,501.284	.	

## Zusammenstellung.

Gesamteinfuhr . . . . .	602,483.958	} Mehreinfuhr 120,501.284
Gesamtausfuhr . . . . .	481,982.674	
Hauptsumme . . . . .	1,084,466.632	

## Ausweis

des Gesamtwerths der Ein- und Ausfuhr zwischen Spanien und den fremden Staaten im Jahre 1850.

Welttheil	Staaten	Werth in Reales		Unterschied in der Einfuhr	
		Einfuhr	Ausfuhr	Mehr	Weniger
Europa	Oesterreich . . . . .	1,832.006	1,051.902	780.104	.
	Belgien . . . . .	786.815	1,134.085	.	347.270
	Sardinien . . . . .	4,753.796	4,068.218	685.578	.
	Hanseatische Städte . . . . .	9,596.207	1,304.661	8,291.546	.
	Dänemark . . . . .	4,349.689	2,861.700	1,487.989	.
	Beide Sicilien . . . . .	246.365	1,296.105	.	1,049.740
	Kirchenstaat . . . . .	2,617.609	322.780	2,294.829	.
	Frankreich . . . . .	212,438.525	133,040.179	79,398.346	.
	Niederlande . . . . .	2,493.118	1,051.343	1,441.775	.
	Grossbritannien . . . . .	117,194.262	141,312.265	.	24,118.003
	Gibraltar . . . . .	9,715.125	5,763.515	3,951.610	.
	Malta . . . . .	.	481.020	.	481.020
	Portugal . . . . .	2,913.535	9,058.206	.	6,144.671
	Afrika	Preussen . . . . .	771.268	458.246	313.022
Schweden . . . . .		16,702.532	3,071.441	13,631.091	.
Russland . . . . .		1,882.731	3,841.338	.	1,958.607
Toscana . . . . .		3,062.202	1,668.254	1,393.948	.
Algerien . . . . .		569.494	2,992.403	.	2,422.909
Marokko . . . . .		446.628	683.208	.	236.580
Cuba . . . . .		89,167.913	101,600.143	.	12,432.230
Porto-Rico . . . . .		10,078.667	8,195.408	1,883.259	.
Chili . . . . .		.	6,493.301	.	6,493.301
Equator . . . . .		11,057.550	978.745	10,078.805	.
Amerika	Vereinigte Staaten von Nord-Amerika	85,210.194	24,086.202	61,123.992	.
	Guatemala . . . . .	3,515.223	421.280	3,093.943	.
	Brasilien . . . . .	11,630.250	2,373.089	9,257.161	.
	Mexico . . . . .	26.148	9,795.621	.	9,769.473
	Neu-Granada . . . . .	225.680	20.730	204.950	.
	Peru . . . . .	.	815.200	.	815.200
	La Plata . . . . .	9,587.194	7,708.338	1,878.856	.
	Uruguay . . . . .	1,448.680	326.418	1,122.262	.
	Venezuela . . . . .	26,003.256	2,878.651	23,124.605	.
	Asien	Dänische Colonien . . . . .	.	866.995	.
Britische „ . . . . .		21,066.568	1,701.189	19,365.379	.
Philippinen . . . . .		8,665.244	4,944.508	3,720.736	.
Britische Colonien . . . . .		1,939.166	.	1,939.166	.
		671,993.640	488,666.687	183,326.953	.
Handel der Canarien . . . . .	20,546.187	5,047.742	15,498.445	.	
Summe . . . . .	692,539.827	493,714.429	198,825.398	.	

## Zusammenstellung.

Gesamteinfuhr . . . . .	692,539.827 Reales	} Mehreinfuhr 198,825.398
Gesamtausfuhr . . . . .	493,714.429 „	

Hauptsumme . 1.186,254.256 Reales

Mit nächstem Bezuge auf Oesterreich geht aus dem Vergleiche der beiden Jahre 1849 und 1850 die erfreuliche Thatsache hervor, dass der directe Verkehr, welcher im Jahre 1849 bei der Einfuhr kaum 463.037 Reales und bei der Ausfuhr 787.382 Reales betrug, im darauf folgenden Jahre die Ziffer von 1,832.006 und beziehungsweise 1,031.902 erreichte. Und während aus dem directen Verkehre zwischen beiden Nationen im Jahre 1849 für Oesterreich eine Passivität von 324.345 Reales sich herausstellte, liefert das Jahr 1850 zu unsern Gunsten eine Activität von 780.104 Reales.

Eben so hat die Einfuhr aller jener Flaggen, welche, wie z. B. die hanseatische, sardinische, toscanische, bei dem indirecten Verkehre zwischen Oesterreich und Spanien sich am meisten betheiligen, während des Jahrs 1850 namhaft zugenommen.

Die Gesamt-Mehreinfuhr des Jahrs 1849 wurde im darauf folgenden Jahre um 78,324.114 Reales überschritten; sie war von 120,501.284 Reales auf 198,825.398 Reales gestiegen. Dergleichen Ziffern bedürfen keiner Commentare. Sie rechtfertigen die Behauptung, die ich im Eingange dieses Berichts aufstellte, dass nämlich die Wenigsten ahnen, was der spanische Handel in einer nicht fernen Zukunft zu werden verspricht, und dass der commercielle Aufschwung der pyrenäischen Halbinsel dem Gewerbflisse und Unternehmungsgeiste Oesterreich's ein eben so ausgedehntes als fruchtbares Feld sichert. Oesterreich, welches selbst keine überseeische Besitzungen hat, bietet den spanischen Colonial-Producten einen täglich vortheilhafteren Markt. Die Mannigfaltigkeit und Menge guter und billiger Fabricate des Kaiserstaats bildet ein ebenso natürliches als unerschöpfliches Mittel für den lebhaften und directen Austausch mit Spanien.

Zur weiteren Verdeutlichung folgt die Zergliederung der Gegenstände, welche die Einfuhr Spanien's in den Jahren 1849 und 1850 bildeten.

#### Jahr 1849.

Stockfisch . . . . .	639.904 Quintalen
Zucker . . . . .	2,170.285 Arrobas
Wollenstoffe . . . . .	35,262.986 Reales
Kakao . . . . .	12,707.410 Pfunde
Seidenstoffe . . . . .	24,640.904 Reales
Steinkohlen . . . . .	1,662.490 Quintalen
Leinengarn . . . . .	65.239 „
Baumwolle . . . . .	258.860 „
Leinenzeuge . . . . .	4.411 „
Zimmet . . . . .	505.092 Pfunde
Eisen in Stangen . . . . .	78.348 Quintalen
Thierhäute . . . . .	11,671.977 Pfunde
Bauholz . . . . .	14,812.520 Reales
Glas und Krystall . . . . .	33.993 Arrobas
Hanf . . . . .	15.745 Quintalen

Quincaillerie-Waaren . . . . .	109.409	Pfunde
Kupferplatten . . . . .	410.111	„
Butter . . . . .	460.643	„
Gusseisen . . . . .	74.106	Quintalen
Käse . . . . .	22.141	Arrobas
Eisennägel . . . . .	2.440	Quintalen
Eisendraht . . . . .	1,322.226	„
Blech . . . . .	782.102	„
Geflügel . . . . .	401.940	Stück
Maulesel . . . . .	7.206	Stück
Flachs . . . . .	12.366	Quintalen
Stahl, gegossen oder in Stangen . . . . .	887.729	Pfund
Baumwollenzeuge . . . . .	23.074	„
Maschinen und Bestandtheile von Maschinen	6,586.530	Reales
Ausländische Weine . . . . .	1,159.622	„
Uhren . . . . .	13.981	Stück
Gemischte Zeuge . . . . .	878.405	Reales
Eisen-Instrumente . . . . .	69.565	Dutzend
Chemische Producte . . . . .	391.568	Pfund
Fassdauben . . . . .	8.095	Tausende
Holzkohlen . . . . .	340.000	Quintalen
Parfumerie . . . . .	47.331	Pfund
Siebentuch . . . . .	47.630	„
Chinesisches und feines Porzellan . . . . .	74.848	Stück
Ordinäre Stecknadeln . . . . .	88.067	Pfund
Messer jeder Gattung . . . . .	28.134	Dutzend
Messingplatten . . . . .	102.436	Pfund
Kaffee . . . . .	18.144	Quintalen
Kupferstiche und Lithographien . . . . .	2.259	Arrobas
Gold- und Silberarbeiten . . . . .	2,065.419	Reales
Baumwollengarn . . . . .	23.749	Pfund
Zwirn von zwei oder mehr Fäden . . . . .	778	Quintalen
Spiegel . . . . .	78.594	Stück
Kinderspielzeug . . . . .	31.698	Pfund
Branntwein aus Zuckerrohr . . . . .	31.443	Arrobas
Sächsische Wolle . . . . .	948	Quintalen
Löffel und Tafelbestecke . . . . .	44.570	Dutzend
Regenschirm-Gerippe . . . . .	36.283	Stück
Fischthran . . . . .	31.953	Arrobas
Nähnadeln . . . . .	27.864	Pfund
Chlorkalk . . . . .	509.021	„
Knöpfe jeder Art . . . . .	28.528	„
Pfeffer . . . . .	243.746	„

Wagen . . . . .	28 Stück
Gummi jeder Art . . . . .	195.012 Pfund
Fortepianos . . . . .	91 Stück
Rübsamenöl . . . . .	8.990 Arrobas
Stahlplatten . . . . .	36.040 Pfund
Eiserne Schrauben . . . . .	88.988 „
Messingdraht . . . . .	44.901 „
Eiserne Anker . . . . .	8.534 Quintalen
Thee . . . . .	27.863 Pfund
Steingut . . . . .	85.347 Stück
Tassen jeder Art . . . . .	12.953 Dutzend
Hobel jeder Art . . . . .	6.411 Pfund
Gewürz-Nelken . . . . .	279.936 „

**Jahr 1850.**

Stockfische . . . . .	458.703 Quintalen
Kakao . . . . .	163.426 „
Zucker . . . . .	2.042.079 Arrobas
Wollenstoffe <sup>1)</sup> . . . . .	3.356.734 Quadrat-Varas <sup>2)</sup>
Baumwollenzeuge . . . . .	910.580 Pfund
Steinkohlen . . . . .	2.794.879 Quintalen
Seidenzeuge <sup>3)</sup> . . . . .	183.809 Pfund
Baumwolle . . . . .	342.254 Quintalen
Leinenzeuge . . . . .	6.913 „
Zimmet . . . . .	450.079 Pfund
Geblichte Garne . . . . .	42.053 Quintalen
Eisen in Stangen . . . . .	73.047 „
Thierhäute . . . . .	61.649 „
Rohes Garn . . . . .	21.149 „
Krystall . . . . .	46.082 Arrobas
Butter . . . . .	660.526 Pfund
Blech . . . . .	15.818 Quintalen
Maulesel . . . . .	7.132 Stück
Pfeffer . . . . .	24.514 Quintalen
Gusseisen in Stangen . . . . .	91.778 „
Quincaillerie-Waaren . . . . .	155.430 Pfund
Bauholz . . . . .	1,596.077 Stück

<sup>1)</sup> Da dieser Artikel bei der Einfuhr im Jahre 1849 eine Zollsteuer von 11,326.930 Reales und im Jahre 1850 von 15,024.287 Reales erlegte, war die Einfuhr von einem Jahre zum andern um  $\frac{1}{4}$  gestiegen.

<sup>2)</sup> Zum ersten Mal im Jahre 1850 begann das spanische Zollamt die Einfuhr der Wollenstoffe nicht nach dem Werthe, sondern nach dem Maasse, und jene der Seidenzeuge nach dem Gewichte anzugeben.

<sup>3)</sup> Die Seidenzeuge trugen dem spanischen Zollamte im Jahre 1850 418.936 Reales mehr als im vorhergehenden Jahre ein.



Kupferplatten . . . . .	3.083 Quintalen
Fassdauben . . . . .	11.177 Tausende
Käse . . . . .	34.332 Arrobas
Knöpfe jeder Art . . . . .	88.129 Pfund
Baumwollen-Gespinnst . . . . .	90.236 „
Eisendraht . . . . .	14.178 Quintalen
Gewürz-Nelken . . . . .	415.287 Pfund
Geflügel . . . . .	384.409 Stück
Maschinen und Bestandtheile von Maschinen	40.500 „
Feines Porzellan . . . . .	8.788 Arrobas
Stahl in Stangen und gegossen . . . . .	14.014 Quintalen
Chemische und pharmaceutische Producte .	501.004 Pfund
Ordinäre Stecknadeln . . . . .	172.178 „
Sack-Uhren, Pendel- und Wand-Uhren . .	21.297 Stück
Tischmesser und Federmesser . . . . .	116.891 Dutzend
Eisennägel . . . . .	6.329 Quintalen
Wagen . . . . .	101 Stück
Wein in Flaschen . . . . .	73.703 „
Parfumerie . . . . .	119.006 Pfund
Kinderspielzeug . . . . .	72.339 „
Eisen-Instrumente . . . . .	327.980 „
Kaffee . . . . .	10.960 Quintalen
Frische Fische . . . . .	18.438 „
Flachs in Stengeln . . . . .	8.623 „
Branntwein . . . . .	39.673 Arrobas
Messingplatten . . . . .	1.547 Quintalen
Kupferplatten . . . . .	61.812 Pfund
Spiegel . . . . .	126.417 Stück
Posamentir-Waaren . . . . .	23.806 Pfund
Eisenbeschläge und Vorleg-Schlösser . .	411 Quintalen
Siebtuch . . . . .	45.506 Pfund
Thee . . . . .	62.762 „
Nadeln zum Nähen und Sticken . . . . .	57.943 „
Fortepianos . . . . .	212 Stück
Papier-Tapeten . . . . .	2.295 Arrobas
Gemischte Stoffe . . . . .	51.555 Quadrat-Varas
Schiffskähne . . . . .	4 Stück
Steingut . . . . .	4.436 Arrobas
Fischthran . . . . .	38.267 „
Salpeter . . . . .	934.298 Pfund
Mode- und Putzwaaren . . . . .	6.601 „
Sächsische Wolle . . . . .	1.230 Quintalen
Geschmiedetes Eisen bis 1 Zoll . . . . .	2.012 „

Verarbeitetes Eisen zu Haus- und Kochgeräthschaften . . . . .	2.001 Quintalen
Messer und Gabeln . . . . .	47.594 Dutzend
Kämme aus Bein und Elfenbein . . . . .	36.819 „
Tisch- und Zuglampen (Quinquets) . . . . .	23.478 Stück
Hobel jeder Art . . . . .	17.668 Dutzend
Glanzleder . . . . .	40.027 Pfund
Pferde . . . . .	932 Stück
Möbel . . . . .	10.249 „
Holzkohlen . . . . .	159.270 Quintalen
Guano . . . . .	130.206 „
Regenschirm-Gerippe . . . . .	73.161 Stück
Regen- und Sonnenschirme . . . . .	9.380 „
Löffel aus Zinn, Eisen und Zink . . . . .	67.546 Pfund
Chlorkalk . . . . .	37.478 Arrobas
Zwirn von zwei oder mehr Fäden . . . . .	858 Quintalen
Zink in Barren und in Platten . . . . .	1.526 „
Gummi jeder Art . . . . .	315.350 Pfund
Kupferstiche und Lithographien . . . . .	8.549 „
Gold-Plaque . . . . .	15.727 Unzen
Holzbalken . . . . .	68.147 Cubik-Mètres
Hüte . . . . .	13.377 Stück
Säure jeder Art . . . . .	213.447 Pfund
Hand-Spiegel . . . . .	48.133 Dutzend
Messing-Draht . . . . .	465 Quintalen
Zünd-Kapseln . . . . .	27.396 Pfund
Marmor . . . . .	11.557 Quintalen
Etuils und Reise-Necessaires . . . . .	133.257 Stück
Farbeholz . . . . .	70.943 Quintalen
Eiserne Anker . . . . .	4.130 „
Gefärbtes Papier . . . . .	54.329 Pfund
Gelbes und weisses Wachs . . . . .	22.396 Arrobas
Schiffstaue und Schiffsketten . . . . .	16.394 Quintalen

Wenn man die Einfuhrs-Tabellen der Jahre 1849 und 1850 durchgeht, findet man, dass gerade in jenen Artikeln, in welchen sich der österreichische Gewerbfleiss mit anderen Handel treibenden Nationen am sichersten messen kann, wie Krystall-Spiegel, Wollen-, Seiden- und Leinen-Zeuge, Stahl, Quincaillerie, Messing- und Packfong-Waaren, Regen- und Sonnenschirme, Fortepianos, Wagen, Eisen-Instrumente, Zünd-Kapseln, Galanterie-Waaren, Tisch- und Wand-Uhren, Kinderspielzeug, Dauben- und Bauholz u. s. w., die Einfuhr jenseits der Pyrenäen im Steigen begriffen ist. Von einem Jahre zum andern beträgt die Zunahme durchschnittlich nicht weniger als 20 Percent.

Die vorzüglichsten Gegenstände des Ausfuhr-Handels waren:

**Jahr 1849.**

Ordinäre Weine . . . . .	2,943.244	Arrobas
Xeres-Wein . . . . .	1,429.119	„
Malaga-Wein . . . . .	27.418	„
Quecksilber . . . . .	27.490	Quintalen
Blei in Barren . . . . .	637.628	„
Wolle . . . . .	340.945	Arrobas
Olivöl . . . . .	858.708	„
Mehl . . . . .	1,934.177	„
Korkholz-Stöpsel . . . . .	349.852	Tausend
Branntwein . . . . .	390.411	Arrobas
Silber . . . . .	455.871	Unzen
Salz . . . . .	3,638.447	Fanegas
Cochénille . . . . .	5.064	Quintalen
Seife . . . . .	115.852	„
Haselnüsse . . . . .	107.230	Fanegas
Safran . . . . .	61.594	Pfund
Rohe Seide . . . . .	68.565	„
Orangen und Citronen . . . . .	80.705	Tausend
Eisen . . . . .	84.633	Quintalen
Mais . . . . .	106.359	Fanegas
Mandeln . . . . .	63.821	Arrobas
Lakrizensaft . . . . .	50.757	„
Seidenzeuge . . . . .	110.829	Varas
Erbsen . . . . .	37.795	Fanegas
Seidenbänder <sup>1)</sup> . . . . .	163.455	Stück
Weisses Papier . . . . .	75.277	Riess
Reis . . . . .	117.525	Arrobas
Gefärbtes Leder . . . . .	197.508	Pfund
Gedrehte Seide . . . . .	35.572	„
Gesalzene Fische . . . . .	134.347	Arrobas
Schuhe . . . . .	15.663	Paar
Pfriemengeflecht . . . . .	114.907	Quintalen
Frische Früchte . . . . .	226.341	Arrobas
Getreide . . . . .	49.515	Fanegas
Mandelöl . . . . .	279.476	Pfund
Baumwollenzeuge für Mäntel des weiblichen Geschlechts . . . . .	61.621	Stück
Aschensalz . . . . .	37.844	Quintalen
Blei verarbeitet . . . . .	17.090	„

<sup>1)</sup> Spanien führt leichte Seidenzeuge und Bänder nach seinen Colonien sowie nach Marokko aus.

Wollenzeuge . . . . .	43.320 Varas
Gemüse . . . . .	243.244 Arrobas
Kälber und Kühe . . . . .	5.790 Stück
Bücher . . . . .	5.065 Arrobas
Baumrinde zum Lohgärben . . . . .	12.972 Quintalen
Kaffee . . . . .	25.965 Arrobas

**Jahr 1850.**

Ordinärer Wein . . . . .	2,188.726 Arrobas
Xeres-Wein . . . . .	1,483.300 „
Malaga-Wein . . . . .	195.096 „
Wolle . . . . .	8.846 „
Blei in Barren . . . . .	865.074 Quintalen
Mehl . . . . .	2,363.972 Arrobas
Getrocknete Weintrauben . . . . .	1,364.792 „
Korkholz-Stöpsel . . . . .	365.526 Tausende
Cochénille . . . . .	801.915 Pfund
Olivenöl . . . . .	343.087 Arrobas
Rohe Seide . . . . .	260.547 Pfund
Silber . . . . .	425.616 Unzen
Haselnüsse . . . . .	129.587 Fanegas
Salz . . . . .	2,831.614 „
Branntwein . . . . .	233.607 Arrobas
Seife . . . . .	190.396 „
Seide zum Nähen . . . . .	33.924 Pfund
Eisen in Stangen . . . . .	50.570 Quintalen
Papier jeder Art . . . . .	148.038 Riess
Lakrizensaft . . . . .	306.670 Arrobas
Reis . . . . .	254.599 „
Quecksilber . . . . .	3.330 Quintalen
Echte und falsche Goldborten . . . . .	15.966 Unzen
Safran . . . . .	42.873 Pfund
Bücher . . . . .	13.595 Arrobas
Pfriemengeflecht . . . . .	136.201 Quintalen
Schuhe . . . . .	239.660 Paar
Mandeln . . . . .	80.586 Arrobas
Orangen und Citronen . . . . .	54,737.390 Stück
Gesalzene Fische . . . . .	223.181 Arrobas
Verschiedene Hülsenfrüchte . . . . .	70.180 Fanegas
Erbsen . . . . .	27.910 „
Mais . . . . .	80.668 „
Wollenzeuge . . . . .	112.645 Varas
Ziegenfelle . . . . .	28.411 Arrobas

Getreide . . . . .	80.399 Fanegas
Gefärbtes Leder . . . . .	169.914 Pfund
Krapp-Wurzel . . . . .	85.765 Arrobas
Gesalzenes Fleisch . . . . .	309.056 Pfund
Leinenzeuge . . . . .	316.996 Varas
Kälber und Kühe . . . . .	6.886 Stück
Gemüse . . . . .	301.609 Arrobas
Getrocknete Früchte . . . . .	138.598 „
Frische Früchte . . . . .	154.310 „
Indigo . . . . .	82.586 Pfund
Schinken . . . . .	13.834 Arrobas
Aschensalz . . . . .	34.562 Quintalen
Baumwollenzeuge . . . . .	177.770 Varas
Hanf . . . . .	4.799 Quintalen
Oliven . . . . .	20.668 Fanegas
Weingeist . . . . .	37.916 Quintalen

Wenn die Ausfuhr im Jahre 1850 nicht in gleichem Grade wie die Einfuhr stieg, bietet sie in den meisten Artikeln, welche Oesterreich für seinen eigenen Bedarf aus Spanien bezieht, wie: Cochenille, Korkholz, Oel, Lakrizensaft, Oliven, Mandeln, Indigo, Weingeist, Branntwein u. s. w., oder die österreichische Flagge als Retour-Fracht benützen kann, wie Xeres- und Malaga-Weine, Blei, Salz, getrocknete Früchte und dergleichen, eine merkliche Zunahme.

Der Gesamtwert der Ausfuhr findet sich im Jahre 1850 um beinahe 7 Millionen Reales vermehrt; er hob sich von 481,982.674 Reales (im Jahre 1849) auf 488,666.662 Reales.

Dank den regelmässigen Einsendungen der k. k. General-Consulate in Barcelona und Cadix, liegen der österreichischen Regierung über die Schiffahrtsbewegung in den Häfen der Ost- und Süd-Küste von Spanien während der letzten Jahre zu genaue Daten vor, als dass ich in meinem Berichte neuerdings darauf zurückkommen sollte. Nur über den Hafen von Cadix und Sevilla wünsche ich ausführlicher zu sprechen, weil einerseits Cadix den Centralpunct des Seehandels zwischen dem Mutterlande und den spanischen Colonien bildet, mithin der Verkehr dieser transatlantischen Besitzungen, wovon am Ende meines Berichts die Rede sein wird, mit der Schiffahrtsbewegung von Cadix in engster Verbindung steht, und anderseits in Sevilla, dessen commercielle Bedeutung raschen Schritts steigt, bis zur Stunde kein österreichischer Consular-Agent bestellt ist.

Die fremdländische Einfuhr im Hafen von Cadix während des Jahrs 1850 erreichte den Werth von 19,781.800 Franken, und bietet im Vergleiche zu dem Jahre 1849 einen Zuwachs von 377.214 Franken.

Den Artikel, dessen Einfuhr am meisten zugenommen hat, bilden Baumwollenzeuge, welche im Jahre 1849 im Werthe von 222.000 Franken und im darauf folgenden Jahre im Werthe von 1,937.500 Franken eingeführt wurden, worunter für 638.000 Franken aus Frankreich und für 42.000 Franken über Hamburg. Da die

Pflanzer aus den Colonien, wenn sie sich einmal bereichert haben, in Andalusien sich niederzulassen pflegen, so herrscht dort grosser Wohlstand, und da die catalonischen Cattun-Druckereien nur ordinäre Waaren liefern, zieht der Einwohner von Cadix und Sevilla die feineren Baumwollenstoffe aus Grossbritannien und Frankreich weit vor. — Ebenso bemerkt man im Jahre 1850 eine Zunahme an der Einfuhr der Wollenstoffe, des Fassdaubenholzes, der Quincaillerie- und Schnittwaaren, des Indigo u. s. w.

Verhältnissmässig findet sich die Einfuhr aus Frankreich am meisten vermehrt; sie stieg im Jahre 1850 auf 3,911.050 Franken, d. h. 725.200 Franken mehr als im vorhergehenden Jahre.

Die Artikel, deren Einfuhr abgenommen hat, waren: Butter aus Hamburg, Bauholz aus dem Norden von Europa, Kakao aus Peru und Columbien, Thierhäute aus Buenos-Ayres, Eisen aus Grossbritannien und Tabak aus Nord-Amerika.

Die vier Staaten, welche an der Einfuhr den thätigsten Antheil genommen hatten, sowie der Werth der betreffenden Artikel in Franken, waren:

Staaten	Dauben- u. Bauholz	Baumwollenzeuge	Wollenstoffe	Leinenzeuge	Seidenzeuge	Steinkohlen	Stockfisch	Hanf und Flachs	Quincaillerie	Eisen	Verschiedene Artikel	Tabak
Grossbritannien . . . . .	.	1257500	597000	417000	153500	513300	441370	965100	102850	392720	1036790	.
Frankreich . . . . .	.	638000	1194500	327300	847500	.	23460	.	138850	24730	566316	.
Russland . . . . .	836850	.	.	.	.	.	.	.	.	.	143490	.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika . . . . .	1649960	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2504700

Der Import unter österreichischer Flagge betrug nur 79.000 Franken, wovon 30.600 Franken Daubenholz, 28.000 Franken Schnittwaaren und 20.000 Franken verschiedener Waaren. Allein die bedeutende Einfuhr von Dauben- und Bauholz unter russischer und amerikanischer Flagge, sowie von Wollen-, Seiden- und Leinenzeugen und Quincaillerie unter französischer oder britischer Flagge beweisen zur Genüge, wie viel noch hierin zu Gunsten unserer eigenen Flagge sich erreichen liesse.

Ungemein hob sich die Ausfuhr von Cadix im Laufe des Jahrs 1850; sie erreichte einen Gesamtwert von 48,070.983 Franken, somit 4,654.979 Franken mehr als im Jahre 1849.

Von Xeres-Wein wurden 1,781.517 Litres <sup>1)</sup> im Werthe von mehr als 3,000.000 Franken ausgeführt. Demselben zunächst kömmt die Cochenille aus den canarischen Inseln, welche theils nach Frankreich, theils nach England bestimmt war. Indigo, Zucker, Tabak bieten ebenfalls eine bedeutende Zunahme dar, dagegen haben Kaffee, Branntwein, Oel und Salz erhebliche Reductionen erfahren. Beim Salz

<sup>1)</sup> Der Litre = 0.707 W. Maass.

allein betrug die Abnahme der Ausfuhr 26.057 metrische Tonnen <sup>1)</sup>, was vorzüglich dem Umstande zugeschrieben werden muss, dass, nachdem im Jahre 1850 die spanischen Sanitäts-Behörden aus Furcht vor der Cholera die Schiffe verschärften Quarantainen unterwarfen, fremde Fahrzeuge, anstatt in Cadix Salz zu laden, lieber nach dem benachbarten Setubal (Portugal) sich begeben, wo sie von dergleichen Plackereien gänzlich verschont bleiben.

Der Antheil der französischen Flagge an dem Export von Cadix im Jahre 1850 betrug 2,722.400 Franken; 846.795 Franken mehr als im Jahre 1849. Diese Vermehrung hat vorzüglich die Cochenille aus den canarischen Inseln zum Gegenstande, deren Einfuhr nach Cadix jährlich zunimmt; es wurde davon im Jahre 1850 für 2,428.365 Franken nach Marseille verschifft, wo Oesterreich seine Einkäufe in diesem Artikel zu machen pflegt.

Wie bei der Einfuhr, stehen bei der Ausfuhr oben an:

Staaten	Branntwein	Indigo	Zucker	Tabak	Wein	Salz	Verschiedene Artikel
Grossbritannien . . . . .	131149	631260	274260	794370	2080050	180900	1918688
Frankreich . . . . .	18000	.	10960	.	52150	4370	2718640
Russland . . . . .	.	.	.	2370	2627115	101390	12950
Vereinigte Staaten v. Nord-Amerika	14400	.	.	24600	1676550	81115	331730

Gesamt-Ein- und Ausfuhr dieser vier Staaten.

Staaten	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt	Werth der Einfuhr	Werth der Ausfuhr
Grossbritannien . . . . .	595	88.547	5,927.530	36,111.037
Frankreich . . . . .	234 (darunter 121 Dampfer)	52.369	3,911.050	2,722.400
Russland . . . . .	77	22.335	980.340	2,743.821
Vereinigte Staaten v. Nord-Amerika	111	37.483	4,235.390	2,128.391

Die Ausfuhr nach Oesterreich war null. Nach Preussen wurden für 3.735 Franken Salz und 72.000 Franken Wein, nach den hanseatischen Städten für 580 Franken Häute, 1.200 Franken Specereien, 4.510 Franken Olivenöl, 32.340 Franken Indigo, 3.840 Franken Salz, 347.540 Franken Tabak, 396.560 Franken Weine ausgeführt.

<sup>1)</sup> Die metrische Tonne = 1.000 Kilogrammes.

Die fremde Schifffahrtsbewegung von Cadix war, wie folgt:

Provenienz oder Bestimmung	Gesamtzahl der Einfahrten		Gesamtzahl der Ausfahrten		Gesamtzahl der Ein- und Ausfahrten	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Grossbritannien . . . . .	292	43683	303	44864	595	88547
Oesterreich . . . . .	5	1951	1	453	6	2404
Belgien . . . . .	20	4176	10	1727	30	5903
Dänemark . . . . .	.	.	1	74	1	74
Beide Sicilien . . . . .	15	2706	14	4062	29	6768
Frankreich { Segelschiffe . . . . .	68	12867	45	6705	113	19572
	61	16450	60	16347	121	32797
Niederlande . . . . .	9	1053	7	1290	16	2343
Portugal . . . . .	34	1925	26	2740	60	4665
Preussen . . . . .	4	1060	3	813	7	1873
Russland . . . . .	32	10284	45	12551	77	22835
Sardinien . . . . .	12	1957	3	472	15	2429
Schweden und Norwegen . . . . .	14	3183	23	4264	37	7447
Toscana und Kirchenstaat . . . . .	24	3722	1	545	25	4267
Hanseatische Städte . . . . .	16	2889	14	2252	30	5141
Barbaresken-Staaten . . . . .	60	1932	37	880	97	2812
Türkei . . . . .	.	.	2	605	2	605
Brasilien . . . . .	2	294	40	8055	42	8349
Columbien . . . . .	4	573	4	534	8	1107
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika . . . . .	71	23746	40	13737	111	37483
Mexico . . . . .	11	2117	6	1201	17	3318
Peru und Bolivien . . . . .	2	476	2	524	4	1000
Rio de la Plata . . . . .	8	1694	55	12233	63	13927
Summe . . . . .	764	138738	742	136928	1506	275666
Summe des Jahrs 1849 . . . . .	869	154819	820	152270	1689	307089
Unterschied . . . . .	105	16081	78	15342	183	31423

Diese nicht unerhebliche Verminderung der Hafen-Thätigkeit von Cadix im Jahre 1850 hat lediglich ihren Grund in dem unsinnigen Systeme der spanischen Sanitäts-Vorkehrungen, zufolge deren ein Schiff bei dem leisesten Verdachte, dass es aus einem Lande, wo die Cholera ausgebrochen ist, kömmt, kaum besser behandelt wird, als hätte es die Pest am Bord.

Indessen ist es mir gelungen, während meines jüngsten Aufenthalts in Madrid gehörigen Orts das österreichische Sanitätswesen in ein besseres Licht zu setzen, so dass unter dem 17. November 1853 ein königliches Decret die seit dem Jahre 1830 gegen die Provenienzen aus dem adriatischen Meere verhängte achttägige Beobachtungs-Quarantaine endlich abschaffte. Hiermit ist ein wesentliches Hinderniss, welches den directen Seeverkehr zwischen den österreichischen und spanischen Häfen hemmte, glücklich beseitigt worden.



Die Schifffahrts-Bewegung von Cadix unter spanischer Flagge während des Jahrs 1850 lässt sich nachweisen, wie folgt:

#### Angekommen:

aus fremden Ländern . . . . .	207	Schiffe mit	26.743	Tonnen
aus den spanischen Colonien . . . .	107	„ „	26.211	„
aus anderen Häfen Spanien's . . .	1.839	„ „	170.539	„
			<u>2.153</u>	<u>Schiffe mit 223.493</u>
Angekommen im Jahre 1849 . . . .	2.210	„ „	223.017	„
Unterschied gegen 1849	} mehr . . —	Schiffe mit	476	Tonnen

#### Abgegangen:

nach fremden Ländern . . . . .	167	Schiffe mit	25.902	Tonnen
nach den spanischen Colonien . . . .	77	„ „	20.952	„
nach anderen Häfen Spanien's . . .	1.882	„ „	75.025	„
			<u>2.126</u>	<u>Schiffe mit 121.879</u>
Abgegangen im Jahre 1849 . . . .	2.186	„ „	123.006	„
Unterschied gegen 1849	} mehr . . —	Schiffe mit	—	Tonnen

Nicht ohne Interesse für uns ist die Zergliederung des Seeverkehrs von Cadix unter dritten Flaggen:

#### I. Einfahrt.

Provenienz der Flagge	Grossbritannien	Dänemark	Frankreich	Niederlande	Preussen	Russland	Sardinien	Schweden und Norwegen	Hanseatische Städte	Vereinigte Staaten v. Nord-Amerika	Rio de la Plata	Andere Länder	Zusammen	Bemerkungen
Grossbritannien . . . . .	1	1	3	1	6	1	4	5	1	1	2 <sup>c)</sup>		26	a) 1 österr. Schiff
Oesterreich . . . . .	1	1					1			1			4	
Belgien . . . . .	3			1			1	1				2	8	
Beide Sicilien . . . . .	14												14	
Frankreich . . . . .	1					1		4		3	1 <sup>b)</sup>		10	b) österr. Schiff
Niederlande . . . . .						1							1	
Portugal . . . . .	6												6	
Preussen . . . . .														
Russland . . . . .						1							1	
Sardinien . . . . .	5												5	
Schweden und Norwegen . . . . .														
Toscana und Kirchenstaat . . . . .	22							1					23	
Hanseatische Städte . . . . .	1	1											2	
Barbaresken-Staaten . . . . .	6		1										7	
Brasilien . . . . .			2										2	
Vereinigte Staaten von Nord- Amerika . . . . .	7				2	1	1	7	6			5 <sup>c)</sup>	29	c) 2 österr. Schiffe
Peru und Bolivien . . . . .							1						1	
Rio de la Plata . . . . .				2									2	
<b>Zusammen nach Flaggen .</b>	<b>66</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>141</b>	

## II. Abfahrt.

Provenienz der Flagge														Bemerkungen	
	Großbritannien	Belgien	Dänemark	Frankreich	Niederlande	Portugal	Preussen	Russland	Sardinien	Schweden und Norwegen	Hanseatische Städte	Vereinigte Staaten v. Nord-Amerika	Anderer Länder		Zusammen
Großbritannien . . . . .	.	.	2	3	4	4	.	2	.	3	2	.	.	20	
Oesterreich . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Belgien . . . . .	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	
Beide Sicilien . . . . .	1	.	.	.	.	.	1	1	.	1	3	4	.	11	
Frankreich . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	
Niederlande . . . . .	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	1 <sup>a)</sup>	.	3	a) neapol. Schiff
Portugal . . . . .	3	.	.	.	1	.	2	1	.	.	1	1	.	9	
Preussen . . . . .	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	
Russland . . . . .	3	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1 <sup>b)</sup>	5	b) österr. Schiff
Sardinien . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Schweden und Norwegen	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	
Toscana und Kirchenstaat	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	
Türkei . . . . .	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1 <sup>c)</sup>	.	2	c) österr. Schiff
Hanseatische Städte . . . . .	1	.	.	.	2	.	.	2	.	1	.	.	.	6	
Barbaresken-Staaten . . . . .	.	.	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.	3	
Brasilien . . . . .	7	2	1	9	.	.	.	3	2	7	4	5	.	40	
Columbien . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika . . . . .	11	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	1 <sup>d)</sup>	17	d) österr. Schiff
Mexico . . . . .	.	.	.	1	.	.	.	.	3	.	2	.	.	6	
Rio de la Plata . . . . .	35	1	1	1	.	.	1	.	1	2	.	.	1 <sup>e)</sup>	43	e) toscan. Schiff
<b>Zusammen nach Flaggen</b>	<b>64</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>170</b>	

Diese zwei Tabellen machen anschaulich, wie die österreichische Flagge nicht nur am directen Verkehre mit Spanien, sondern auch am indirecten Seehandel in steigendem Maasse sich betheiligte, trotz der schweren Schiffahrtsabgaben, welche auf ihr wie auf keiner andern europäischen Flagge in den Häfen der Halbinsel lasten.

Die Gesamteinfuhr aus den spanischen Colonien im Hafen von Cadix während des Jahrs 1850 erreichte den Werth von 12,188.434 Franken, oder von 507.020 Franken weniger als im Jahre 1849. Diese Verminderung hat zunächst Farbeholz, Kakao, Kaffee, Baumwolle, Wolle, Thierhäute, Indigo, Zucker und Tabak zum Gegenstande, indem, wie schon gesagt worden ist, dergleichen Artikel, welche man früher aus dem Depot von Cadix zu beziehen pflegte, jetzt direct aus den spanischen Colonien nach den europäischen Häfen und namentlich nach Triest versendet werden.

Dagegen hat sich die Einfuhr aus den Philippinen nach Cadix, welche im Jahre 1849 nur einen Werth von 4,167.196 Franken darstellte, im folgenden Jahre auf einen Werth von 5,972.594 Franken gehoben. Am meisten stieg die Einfuhr von Mahagony-Holz, Schildkröten-Schalen und Seiden-Crêpons aus China, welche über Marseille nach Frankreich gehen. Selbst die Franzosen müssen gestehen, dass sie vergeblich die chinesischen Crêpons nachzuahmen streben, sei es, dass die Weichheit der chinesischen Seide, sei es, dass irgend ein Verfahren, welches den Europäern noch ein Geheimniss ist, solchen Geweben des himmlischen Reichs den Vorrang sichert. Die Franzosen führen daher die glatten Crêpons aus China über

Manilla und Cadix ein, lassen sie im eigenen Lande mit reichen Stickereien versehen, und versenden sie dann als echt chinesische Damen-Shawls nach Mittel- und Nord-Europa. In der Regel kann man in Cadix einen gestickten chinesischen Crêpon-Shawl um die Hälfte wohlfeiler haben, als auf dem französischen Markte.

Unter den fremden Flaggen, welche den Hafen von Sevilla besuchen, steht die französische oben an. An der Gesamtziffer von 102 Fahrzeugen im Jahre 1850 und von 120 Fahrzeugen im Jahre 1851 hat sie sich beziehungsweise mit 27 und 41 Schiffen betheilt. Ihr zunächst stehen die britische, schwedische, dänische und russische, obwohl in viel geringerem Maasstabe.

Da Sevilla seinen Bedarf an ausländischen Waaren beinahe durchgehends aus den Depots von Cadix durch die täglich zwischen beiden Städten auf dem Guadalquivir fahrenden Dampfer bezieht, so landen die meisten fremden Schiffe in ersterem Hafen nur im Ballast, um die reichen Naturproducte der Provinzen Estremadura und Andalusien abzuholen, als: Getreide, Oel, Oliven, Blei, Kupfer, Wolle, Korkholz, Lakrizensaft, Ziegenfelle, Feigen, Orangen, Wein u. s. w.

Die französischen Schiffe bringen jedoch Glas- und Krystall-Waaren, Tücher, Wagen, Maschinen, Erdpech, Steinkohlen und namentlich aus Marseille österreichisches Bau- und Daubenholz, ein Artikel, welcher in Spanien in dem Grade gesucht wird, als man von der alten Sitte, den Wein in Schläuchen zu bewahren und zu transportiren, immer mehr abgeht. Dergleichen Schläuche, indem sie aus schlecht gegärbter Schweinshaut bestehen, verleihen dem Weine einen herben, höchst unangenehmen Geschmack, an welchen der Fremde sich nicht gewöhnen kann. Daher die Nothwendigkeit, den für die Ausfuhr bestimmten Wein in hölzernen Fässern zu bewahren. Je edler der Wein ist, von desto besserer Qualität muss das Daubenholz sein, damit der Wein durch den Transport nicht leide. Das nordamerikanische, sowie das russische und norwegische Holz lassen in dieser Beziehung vieles zu wünschen übrig. Nur das sogenannte bosnische Holz, unter welchem Namen dieser österreichische Ausfuhr-Artikel im Westen von Europa gemeinlich bekannt ist, entspricht allen Forderungen der Weinkenner. Jedenfalls würden Triester Speculanten, welche nach Sevilla Bau- und Daubenholz senden wollten, um dafür Oel, Korkholz, Oliven, Kupfer u. s. w. an Zahlungsstatt anzunehmen, bei einem solchen Austausch ihre gute Rechnung finden.

Auch könnten, wenn der directe Seeverkehr zwischen Triest und Sevilla angebahnt wäre, die Erzeugnisse unserer Industrie besser in das Herz von Andalusien dringen, wo sie von jeher vortheilhaft bekannt sind, und bei dem allgemein herrschenden Wohlstand der Einwohner starken Absatz finden würden.

Schiffe, welche aus österreichischen Häfen nach Cadix segeln, müssen die Meerenge von Gibraltar passiren. Einige praktische Andeutungen über die hydrographischen Eigenschaften dieser Meerenge und der Bucht von Cadix werden daher den österreichischen Seefahrern nicht unwillkommen sein, wobei die kürzlichst von der französischen Kriegsmarine angestellten Beobachtungen und Forschungen zunächst berücksichtigt werden sollen.

Die Haupt-Strömungen der Meerenge von Gibraltar ziehen von Westen nach Osten mit einer veränderlichen Schnelligkeit, welche durchschnittlich 4 bis 5 Knoten beträgt, bei starken Westwinden 5 Knoten und darüber erreicht. In einzelnen Theilen des Canals stösst man zu jeder Zeit auf Strömungen von 7, 8 und sogar 10 Knoten, indem zufolge der neuesten Entdeckungen der französischen Hydrographen der Grund der Meerenge mit felsigen Gebirgsketten besäet ist und die Tiefe an manchen Puncten 480 Mètres misst. Jene Gebirge, sowie die unterseeischen Hügel, die sich an sie reihen, bewirken nicht nur die grosse Verschiedenheit der Strömungen der Meerenge selbst, sondern bedingen auch wesentlich die Bewegung der Gewässer im Mittelmeere. Die Ermittlung dieser Bewegung, welche so lange ein ungelöstes Problem blieb, dürfte in Folge jener Entdeckung erreichbar werden. Die französische Regierung bezweckt desshalb demnächst die hydrographischen Vermessungen der Meerenge von Gibraltar in allen Richtungen wieder aufnehmen zu lassen.

Schiffe und besonders Dampfschiffe, welche vom adriatischen Meere kommend nach dem atlantischen Ocean steuern, thun am besten, wenn sie der afrikanischen Küste entlang in geringer Entfernung vom Gestade segeln, und dabei die Seekarten und Instructionen der Capitäne Berard und Herberghem zu Rathe ziehen. Die französischen Kriegs-Dampfer, welche regelmässig zwischen Cadix und Tunis zu fahren pflegen, segeln des Tags und bei starkem Westwinde in der Entfernung von kaum einem Mille <sup>1)</sup> von der Küste. Es ist nämlich erkannt worden, dass nahe am Ufer eine beständige Strömung von Osten nach Westen zieht und dass die Fluten des Mittelmeers langsam und theilweise nach dem Ocean zurückfliessen. Dieser Rückfluss erfolgt längs der Küsten, d. h. dort, wo die Fluten nicht die gehörige Tiefe haben, um ihrer Masse eine eigene Impulsions-Bewegung zu verleihen.

Das Zurückfliessen der Fluten nach dem Ocean, die nordwestliche Richtung des marokkanischen steilen Felsenufers und die starken Winde, welche während der strengeren Jahreszeit hier brausen, erklären hinlänglich die vielen Gefahren, denen die Seefahrer ausgesetzt bleiben. Es gibt Fälle, wo Fahrzeuge, welche von Mogador abgesegelt waren und in einer Richtung von 25 Seemeilen westlich vom Cap Spartel steuerten, durch Windstösse vom Süd-Westen getrieben, am Fusse des Caps selbst zu landen genöthigt waren. Solche starke Wirkungen lassen sich am meisten zur Zeit des Neu- und Vollmonds fühlen. Vor einigen Jahren schrieb desshalb die britische Admiralität ihren Kriegsschiffen, welche aus dem mittelländischen Meere in den Ocean steuern, um nach dem Süden sich zu begeben, vor, 100 Seemeilen gerade nach Westen hin zu segeln, bevor die südliche Richtung eingeschlagen würde.

Die Ostwinde hindern selten die Segelschiffe daran, in das mittelländische Meer zu dringen, während die Westwinde immer dem Auslaufen aus diesem Meere ein Hinderniss sind. Zu gewissen Epochen des Jahrs findet man in der Bucht von Algesiras Tausende von Kauffahrern aller Nationen, welche 30, 40, ja 60 Tage warten müssen, bis der Westwind sich gelegt hat.

---

<sup>1)</sup> Der *Mille marin* = 5.837 W. Fuss.

Nur während der schönen Witterung im Sommer wagen einzelne Schiffe, die von erfahrenen Capitäns befehligt werden, mit Seitensegeln zu laviren, um die Meerenge zu passiren. Allein abgesehen davon, dass dergleichen Schiffe eigens gebaut sind, um mit Presswinden zu segeln, können solche isolirte Fälle der Handelsmarine nicht zur Regel dienen, weil dabei eine höchst genaue Kenntniss der Küste unerlässlich ist und das Fahrzeug in die Nothwendigkeit geräth, mit dem Eintreten jeder neuen Flut ankern zu müssen, was bei der beschränkten Zahl der Mannschaft der Handelsschiffe gewöhnlich die Matrosen vor Müdigkeit erschöpft, bevor das Schiff die Meerenge zurückgelegt hat.

Fahrzeuge, welche die Schifffahrtsabgaben nicht entrichten wollen, denen sie nach den spanischen Gesetzen im Hafen von Algesiras auch im Falle *de relache forcée* unterliegen würden, und noch weniger den Gefahren des schlechten Ankerplatzes von Gibraltar bei brausenden Westwinden sich auszusetzen wünschen, pflegen, wie man sich ausdrückt, *cappeggiarre alla vela*, bis die Gewalt der Winde sie zwingt, hinter den sogenannten britischen Felsen in der Mal-Bai sich zu flüchten, von wo jedoch die britischen Behörden sie sofort zu vertreiben auch nicht verfehlen. Eben so wenig dulden die spanischen Behörden, dass fremde Kauffahrer am Cap Carneiro die Anker werfen, um der Entrichtung der Schifffahrtsabgaben im Hafen von Algesiras zu entgehen.

Wenn, wie zu hoffen steht, die spanische Regierung sich bewegen lässt, das vom Ministerium Bravo Murillo eingeführte, mehr einem barbarischen Volke zusagende als eines civilisirten Staats würdige Gesetz, zufolge dessen Schiffe, welche durch die Wuth der Elemente gezwungen werden, die spanische Gastfreundschaft anzurufen, dieselbe mit schweren Ankergeldern eben so bezahlen müssen, als wenn sie in spanischen Häfen Handel trieben, — wenn, sage ich, dieses inhumane Gesetz abgeschafft wird, muss der Hafen von Algesiras der Sammelplatz aller Kauffahrer, welche die Meerenge passiren, *ipso facto* werden. Es besteht die mehr als gegründete Vermuthung, dass dieser unverzeihliche Missgriff der Verwaltung Bravo Murillo's eine britische Inspiration war, um den Hafen von Gibraltar, welcher mit der schönen und bequemen Bucht von Algesiras sich nicht vergleichen lässt, vom unvermeidlichen Verfall zu retten. Das Ministerium San Luis bestellte deshalb eine eigene Untersuchungs-Commission, deren Gutachten der Regierung als Anhaltspunct ihrer eigenen definitiven Entscheidung dienen wird.

So lange jedoch die heutigen Uebelstände von Algesiras dauern, bleibt den Kaufahrern kein anderer Ausweg, als einen Ankerplatz in Tetuan oder hinter dem Cap negro und jenem von Ceuta zu suchen, wobei jedoch zwei neue Gefahren sich darbieten:

1. Die schwierigen und unangenehmen Berührungen mit den Marokkanern und die Eventualität eines Ueberfalls durch die Seeräuber vom Riff.

2. Die Möglichkeit, durch die Ostwinde gegen das Gestade getrieben zu werden, ohne in der gehörigen Höhe des Winds sich erhalten zu können, um das Scheitern an der Küste zu vermeiden.

Schiffe, welche in der Meerenge vorrücken, finden bei jedem Winde — mit Ausnahme wirklicher Oeane — einen sichern Ankerplatz, sei es in Tanger, sei es in Tarifa. Im letzten Hafen jedoch müssen sie die spanischen Ankergelder zahlen.

Die hauptsächlichlichen Recognoscirungs-Puncte für Schiffe, welche vom mittelländischen Meere kommen, sind der Affen-Berg (*Montaña de los Monos*) im Süden und das Cap Gibraltar im Norden. Die Seefahrer pflegen immer längs der nördlichen Küste zu segeln, wo sie des Nachts an dem Leuchthurme erster Classe von Gibraltar eine sichere Leitung finden.

Kömmt man jedoch vom Ocean und will man in das Mittelmeer dringen, so nimmt man das Cap Spartel im Süden und das Cap Trafalgar im Norden als Directions-Puncte an. An letzterem befindet sich ein Leuchthurm, allein alle Bemühungen der christlichen Mächte, um auf dem Cap Spartel einen Leuchthurm errichten zu lassen, sind bis zur Stunde erfolglos geblieben. Es ist diess um so mehr zu bedauern, als die spanische Küste in der Umgebung des Cap Trafalgar bei weitem nicht so sicher ist, als im Osten von Gibraltar. Auch sind die Seekarten, die man von Cadix aus bis zur Meerenge in früheren Jahren aufgenommen hat, ebenso mangelhaft als jene, die man vom Cap St. Vincent bis Cadix besitzt. Die französische Regierung lässt seit der Thronbesteigung Napoleon's III. die genaueste Revision und Rectification dieser Seekarten vornehmen, wodurch sie den Dank aller Seefahrer sich erwerben wird.

Wenn die starken Ostwinde, oder die dichten Nebel, welche besonders im Sommer auf der afrikanischen Küste unweit des Meridians der Meerenge von Gibraltar häufig eintreten, herrschen, so sucht man einen Ankerplatz etwas mehr südlich vom Cap Spartel, oder noch besser 2 oder 3 Seemeilen weiter, in der sogenannten Jeremias-Bai. Der Sandgrund ist hier nicht zu niedrig, nur muss man sich hüten, auf Felsenbänke zu stossen, deren Lage erst durch die Forschungen der französischen Kriegscorvette „Newton“ gehörig ermittelt worden ist. Hoffentlich wird die französische Regierung die von den Officieren des „Newton“ mit mathematischer Genauigkeit aufgenommenen hydrographischen Vermessungen dieser Küste in Bälde dem allgemeinen Gebrauche übergeben.

Die Ungewissheit, in welcher man bisher über die Lage und Ausdehnung besagter Felsenbänke schwebte, bestimmte viele Seefahrer, anstatt die Anker in der Jeremias-Bai zu werfen, zu laviren oder zu *cappeggiare alla vela*, ohne zu bedenken, dass sie dadurch zur Nachtzeit dem Anprallen anderer Schiffe, besonders der Dampfer, sich ungemein aussetzen.

Die Länge der Meerenge, zwischen den Meridianen von Ceuta und Gibraltar einerseits und jenen von Trafalgar und Spartel anderseits gemessen, beträgt kaum 30 Seemeilen. Es darf ferner nicht übersehen werden, dass die 70 Seemeilen, welche die Distanz zwischen Cadix und der Meerenge bilden, so wie die 185 Meilen, welche die Entfernung von Cadix bis zum Cap St. Vincent enthält, sehr schwer das Segeln mit Seitenwinden gestatten. Schiffe, welche laviren wollen, halten sich möglichst an die spanische Küste, weil die afrikanische noch gefährlicher ist und zwischen beiden die wogende See bei stürmischer Witterung das Fahrzeug gewaltig hin und her schleudert. Unter solchen Umständen wird das Manövriren beinahe unmöglich und bei den zahlreichen Dampfern von grosser Dimension, welche in diesen Gewässern fortwährend hin und her fahren, das Anprallen leider nur zu häufig.

Die Einfahrt in den Hafen von Cadix ist selbst bei gutem Wetter mit Schwierigkeiten verbunden, wesshalb die spanische Regierung verordnet hat, dass alle Schiffe, welche ein- oder auslaufen, einen Lootsen am Bord zu nehmen haben; wenn sie es unterlassen, müssen sie die betreffende Gebühr eben so entrichten, als wenn sie den Lootsen verwendet hätten.

Westlich von Cadix längs der spanischen Küste und gegen die Gränze von Portugal hin, findet man die beiden Häfen von Huelva und Ayamunto, welche ebenfalls schwer zugänglich sind. In den ersteren können nur Schiffe, welche einen Tiefgang von höchstens 14 Fuss, und in den zweiten nur solche dringen, die einen Tiefgang von höchstens 12 Fuss haben. Huelva bildet eigentlich eine Insel oder ein Delta am Zusammenflusse des Rio Tinto und Odeil, und ist berufen, in naher Zukunft eine grosse commercielle Bedeutung zu gewinnen, vorzüglich wegen des kolossalen Metall-Reichthums der Provinz, welche von dem ersteren der beiden Flüsse ihren Namen entlehnt <sup>1)</sup>).

Zwischen dem Cap St. Vincent und dem Cap Sagro gibt es mehrere Ankerplätze, worunter jener von Lagos (Portugal) gegen die Westwinde am besten schützt. Auch gegen die Ostwinde, wenn sie nicht zu stark brausen, findet man sich in Lagos ziemlich gesichert; allein Segelschiffe sind bei Winden von Ost-Süd-Ost nach West-Süd-West beinahe immer einem unvermeidlichen Untergange ausgesetzt.

Fahrzeuge, welche in das mittelländische Meer steuern und die Meerenge schon passirt haben, müssen namentlich während der schlechten Jahreszeit sich möglichst in der Mitte der Distanz, welche zwischen der spanischen Küste und der kleinen Insel Alboran besteht, halten. Segeln sie nach dem adriatischen Meere oder der Levante, so werden sie wohl thun, zwischen Iviza und der spanischen Küste zu fahren. Haben sie das Cap Creux erreicht, so verfolgen sie nahe an der Küste von Languedoc vorbei ihren Lauf, wenn sie Nordwest-Winde antreffen.

Die meisten französischen Schiffe nehmen diese Route, und lenken dann, am Cap Corso vorüber, in die Meerenge von Messina ein. Sie erzielen dabei die schnellsten und sichersten Fahrten.

Es ist allgemein anerkannt, dass sich für die Schifffahrt keine festen Regeln aufstellen lassen, indem die Jahreszeiten, die Witterung, die herrschenden Winde, die Phasen des Monds u. s. w. ihre natürlichen Wirkungen ausüben, welche der erfahrenste und kühnste Seemann nicht immer zu beschwören vermag. Diess gilt vorzugsweise von der Schifffahrt im mittelländischen Meere, deren Bedingungen am meisten veränderlich sind. Die Maxime jedoch, die man den Capitänen der Dampfschiffe nie genug einschärfen und einprägen kann, ist, dass sie beim schlechten Wetter immer am leichtesten auskommen werden, wenn sie zu den nämlichen Manövern, welche unter gleichen Umständen ein Segelschiff vollführen müsste, die Zuflucht nehmen. Die Nichtbeachtung dieser Maxime spielt bei Verunglückungen der Dampfer eine grössere Rolle, als man gemeiniglich glaubt.

<sup>1)</sup> Das Kupfer von Rio Tinto übertrifft an Schönheit und Güte das sibirische.

### Elemente des directen Verkehrs zwischen Oesterreich und Spanien.

Wenn man das commercielle Leben Grossbritanniens in seinen Ursachen und Wirkungen mit prüfendem Auge analysirt, gelangt man zu der Entdeckung, dass nicht so sehr der Unternehmungs- und Associationsgeist dieses Volks oder sein Ueberfluss an disponiblen Capitalien, als vielmehr das harmonische Zusammenwirken der Industrie und des Handels, ihr beständiges Ineinandergreifen, ihre übereinstimmenden Wechselbeziehungen, die Blüte, deren sich heute der Verkehr Grossbritanniens mit anderen Nationen erfreut, herbeigeführt haben.

Mögen die innern Zustände eines Landes noch so sehr die Entwicklung der Industrie begünstigen, möge diese über noch so mächtige Capitalien verfügen können, so wird sie, wenn der Handel ihr nicht vortheilhafte Absatzwege eröffnet, früher oder später in's Stocken gerathen müssen, weil der innere Markt nicht hinreichen kann, sie in fortdauernder Thätigkeit zu erhalten, ohne welche kein wirklicher Fortschritt und mithin kein erfolgreiches Gedeihen denkbar ist.

Ein verderblicher Irrthum, welchem man auf dem Continente mehr oder weniger huldigt, über welchen aber der praktische Sinn der Briten längst den Stab gebrochen hat, besteht darin, die Industrie als Selbstzweck zu betrachten, welchem die Bedürfnisse des Handels untergeordnet werden müssen. Die nothwendige Folge davon war, dass bis auf die neueste Zeit die Industrie sich wenig oder gar nicht darum bekümmerte, ob ihre Erzeugnisse für die Ausfuhr geeignet waren oder nicht <sup>1)</sup>. Sie fabricirte, ohne den Geschmack des Consumenten berücksichtigen, oder gewissen Anforderungen, welche über die gewöhnliche Routine hinausgingen, entsprechen zu wollen.

Wie ganz anders verfahren die britischen Fabricanten! Durch zahlreiche Agenten suchen sie genau den Geschmack des Landes, wohin sich ihre Waare die Bahn brechen könnte, zu erforschen und Bestellungen zu sammeln. Sie unterhalten in ihren Waarenlagern möglichst vollständige Assortimente, wo der Handelsmann, welcher Sendungen zu machen hat, leicht wählen und berechnen kann, ob es ihm convenirt, das Geschäft zu unternehmen. Mit jedem Wechsel der Jahreszeit bieten sie andere Muster dar, welche durch den Reiz der Neuheit den Absatz im Auslande beleben und ausdehnen. Wie schnell und pünctlich wird jede noch so bedeutende Commission erfüllt! Wie gerne und willig wird jeder Wink, jeder Rath aufgenommen und befolgt!

Durch die Erfahrung klüger gemacht, waren die Franzosen die ersten, welche hierin dem Beispiele der Briten folgten und sich ernstlich bemühten, die Erzeugnisse ihres Gewerbfleisses möglichst dem Bedürfnisse und dem Geschmacke der Consumenten anzupassen. Für die Franzosen war die Sache schwerer, als man meint, indem sie, was Geschmack und Eleganz anbelangt, mit Recht den Vorrang ansprechen und darum nur ungerne hierin fremden Ideen weichen mochten. So fabriciren die

<sup>1)</sup> Ein Wiener Fabricant hat erst unlängst einen Commis mit mehreren Kisten von Meerschaumpfeifen nach Cadix geschickt, ohne zu ahnen, dass, mit Ausnahme der Lastträger und Matrosen, kein Spanier mit der Tabakspfeife im Munde sich jemals blicken lässt.



Lyoner Seidenweber gar viele bunte Stoffe für Spanien und Amerika, die Niemand in Frankreich würde tragen wollen, aus Scheu, lächerlich zu erscheinen.

Der französische Fabricant geht indessen noch weiter als der britische. Er fabricirt selten einen neuen Artikel, ohne früher die Meinung des Handelsmanns, durch dessen Canal seine Waare zu dem Consumenten gelangen soll, einzuholen. Jede neue Disposition der Zeichnung oder des Gewebes, welche die Seiden-Industrie von Lyon erfindet, wird den vorzüglichsten Pariser Häusern, welche damit Handel treiben, im Voraus vorgelegt, gemeinsam discutirt und erst dann ausgeführt. Die Pariser Häuser ziehen gewöhnlich noch die berühmtesten Mode- und Putzhändlerinnen zu Rathe, bevor sie ihr Gutachten abgeben.

Der Lyoner Fabricant ändert oft vier-, fünfmal die Zeichnung eines Seidenstoffs oder eines Shawls. Weit entfernt, sich eine solche Mühe verdriessen zu lassen, bringt er jedes Opfer, um den Kaufmann und die Marchande de Mode zufrieden zu stellen, fest überzeugt, dass diese beiden desto mehr sich angelegen sein lassen werden, die Waare zu loben und zu preisen, je mehr sie sich einbilden, die eigentlichen Schöpfer derselben zu sein.

Es gibt in Frankreich namentlich bezüglich der Fabrication von Mode- und Luxus-Artikeln kaum einen Zweig, dessen Producent nicht bemüht wäre, auf ähnliche Art seiner Waare, bevor sie auf den Markt gelangt, die beste Aufnahme seitens des Consumenten zu sichern.

Ich überlasse es dem Selbstbewusstsein der österreichischen Industriellen, zu beurtheilen, was für sie auf diesem Felde, wo ihre Selbstthätigkeit durch nichts sich ersetzen lässt, nachzuholen bleibt.

Mit nächstem Bezuge auf den spanischen Markt ist es bei weitem nicht gleichgiltig, ob die eingeführte fremdländische Waare dem Geschmacke und dem Bedürfnisse des Consumenten entspricht oder nicht. In dieser Beziehung sind sogar verschiedene Zonen jenseits der Pyrenäen zu unterscheiden, indem die Waare, welche hier anzieht, dort zurückgewiesen wird.

In den Hafenstädten der Ost- und Südküste von Spanien, welche von britischen Fahrzeugen am häufigsten besucht werden, haben nach und nach die Sitten und der Geschmack der Engländer theilweise Eingang gefunden. In Barcelona, Valencia, Malaga, Cadix und Sevilla zieht man die britischen Zeichnungen und Formen jenen der anderen Nationen unleugbar vor.

Die Porcellan- und Steingut-Fabrik de la Cartuja von Sevilla, welche den innern Markt nun beinahe ausschliessend besorgt, beschränkt sich darauf, die Formen des Tafelgeschirrs von Wedgwood zu copiren. Die Tischbestecke, Thee- und Kaffee-Kannen, sowie das Küchengeräthe im Allgemeinen, deren man sich in Andalusien, Arragonien und Catalonien bedient, sind durchgehends englischen Ursprungs oder den englischen Fabricaten nachgebildet. Die österreichischen Messing- und Packfong-Fabricanten, welche im südlichen Spanien ihren Erzeugnissen einen vortheilhaften Absatz zu sichern wünschen, müssen die englischen Muster vor Augen haben, denen gegenüber die österreichischen Formen zu klein und zu wenig solid erscheinen.

Wie man in Süd-Spanien die englischen Metall-Waaren ihrer Solidität wegen vorzieht, so werden schwere und kostbare Seidenstoffe hier mehr als irgendwo geschätzt. Die Provinz Andalusien wird durchgehends von wohlhabenden Leuten bewohnt. Das schöne Geschlecht erscheint auf der täglichen Promenade zu Fuss so geputzt, wie kaum die Damen des Nordens in ihren Tanz-Salons. Darum nennt man z. B. in Madrid „*el salon del Prado*“ die Stelle des öffentlichen Spaziergangs, wo die Damen aus den Wagen steigen, um ihre Toilette bewundern zu lassen. Es ist nicht ungewöhnlich, in Cadix oder Sevilla Bürgerfrauen zu sehen, welche in Seidenkleidern, die 20 bis 30 Franken per Mètre gekostet haben, an Werktagen auf der Alameda spazieren. Man begegnet zuweilen dort Damen, deren seidene Crépon-Shawls 2.000 bis 6.000 Franken werth sind. Alle haben den Hals, die Ohren, die Arme mit kostbarem Schmucke geziert. Kurz, es gibt kein Land, wo man auf öffentlichen Spaziergängen verhältnissmässig so viele elegante und reiche Toiletten antrifft, als in Andalusien. Der Spanier gilt mit Recht als höchst mässig und nüchtern. Seine Nahrung ist die einfachste, die man sich denken kann. Selbst die besseren Classen begnügen sich mit einer Kost, welche der britische Arbeiter verschmähen würde. Dagegen liebt er leidenschaftlich den äussern Prunk. Daher die Putzsucht des weiblichen Geschlechts, dessen einziges Bedürfniss und alleinige Beschäftigung sie gleichsam bildet.

Der Markt von Andalusien und von Süd-Spanien überhaupt hat das Eigenthümliche, dass er nur schöne auserlesene Waaren verbraucht, eine Thatsache, welche auswärtige Industrielle immer vor Augen haben müssen, wenn sie sich in ihren Unternehmungen nicht verrechnen wollen.

Die Gränze von Andalusien bildet bekanntlich die Sierra Morena. Wie in der südlichen Abdachung derselben gegen das Meer hin mehr der englische Geschmack vorwaltet, so findet man in nördlicher Richtung von derselben, namentlich in Estremadura, Castilien, Leon, den französischen Geschmack vorherrschend.

Dieser Unterschied ist von der grössten Wichtigkeit, denn er zeigt handgreiflich, dass die österreichischen Fabricate, welche zum Export nach Spanien bestimmt werden, nicht für alle Punete der Halbinsel in gleicher Form anzufertigen sind, sondern für die Provinzen, welche nördlich von der Sierra Morena liegen, sich möglichst den französischen nähern müssen, während südlich von der Sierra Morena die englischen Formen besser anziehen. Zugleich wird durch dieses Factum erklärbar, warum österreichische Fabricanten, welche Musterkarten nach Andalusien senden, so selten darauf Bestellungen erhalten. Die Formen und Zeichnungen der bisherigen Musterkarten entsprechen zu wenig dem Geschmacke des andalusischen Consumenten.

Nachdem in Folge des mit dem 1. Februar 1852 ins Leben getretenen Zolltarifs britische und französische Fabricanten Depots ihrer Erzeugnisse im österreichischen Kaiserstaate errichtet haben, ist es unseren Industriellen gar nicht schwer, sich die britischen und französischen Formen anzueignen. Noch leichter ist es, deren Musterkarten zu copiren, um unsere eigenen für den spanischen Markt darnach einzurichten. Diese Maassregel würde den directen Verkehr zwischen

Oesterreich und Spanien ungemein begünstigen, ohne unserem vaterländischen Gewerbfleisse sonderliche Geldauslagen zu verursachen.

Als allgemeine Regel gilt also, dass im Centrum von Spanien der österreichische Import die Charakterzüge der französischen Industrie, und im Osten und Süden jene der britischen Industrie nachzuahmen hat.

Ganz vorzüglich verdient Madrid die Beachtung unserer Industriellen, indem die spanische Hauptstadt seit einigen Jahren im vollen Sinne des Worts ein französischer Caravanserai geworden ist. Da jedoch die Einwohner von Neu- und Alt-Castilien durch die langen Bürgerkriege viel gelitten haben, sind sie bei weitem nicht in der Lage, die hohen Preise, welche der Andalusier sich gefallen lässt, zu zahlen. Die Franzosen senden daher nach Madrid minder auserlesene Waare, obgleich ausnahmsweise und besonders für den glänzenden Hof der jugendlichen Isabella II. die kostbarsten Pariser Artikel den Weg dahin nehmen. Inzwischen sind selbst die Preise von Madrid im Vergleiche mit jenen des französischen Markts hoch zu nennen und entsprechen selten dem echten Werthe und der inneren Güte der Waaren. Darum haben die preussischen Commissionäre, welche österreichische Waaren nach Madrid senden, jederzeit die besten Geschäfte gemacht. Unsere Fabricate sind nicht nur billiger als die französischen, sondern bei gleichen Preisen bewähren sie sich auch in der Regel besser und dauerhafter.

Wenngleich aus dem wahren Stande der spanischen Industrie, welcher in diesem Berichte in möglichst erschöpfender Art beleuchtet wurde, hinlänglich zu entnehmen ist, dass es mit wenigen Ausnahmen kaum einen Artikel des österreichischen Gewerbfleisses gibt, der nicht zum Export nach Spanien sich mehr oder weniger eignen würde, scheint mir besonders zweckmässig, jene Artikel hervorzuheben, welche für den Madrider Markt ganz besonders passen, und wovon mehrere jetzt schon durch Vermittlung preussischer Commissionäre aus Oesterreich dahin gebracht zu werden pflegen. Die vorzüglichsten sind:

Alpaca-Waaren jeder Art, als: Esslöffel, Gabeln, Messer, Kaffee- und Vorleglöffel, Leuchter, Lichtscheren, Spieltellerchen, Präsentirteller, Thee- und Kaffee-Aufsätze; nicht weniger Präsentirteller und dergleichen Geräthschaften aus Papiermaché oder Eisenblech. In allen diesen Artikeln sind auf dem spanischen Markte höchst vortheilhaft bekannt die Erzeugnisse der Fabrik von Schöllner zu Berndorf u. s. w.

Apparate für Chemie, Physik, Mineralogie und Botanik, wie sie W. Batka in Prag fabricirt.

Augengläser und Brillen mit Stahl, Schildkröte- und Gold-Garnitur, Theater-Lorgnetten und Theater-Perspective.

Bernstein, hauptsächlich für Cigarren-Röhrchen.

Blumen, künstliche, feinere Sorten.

Chromo-Lithographie-Producte.

Elfenbein. Drechsler-, Spiel- und Galanterie-Waaren jeder Art, worin die Wiener Industrie so sehr excellirt. Schach- und Domino-Spiele aus Elfenbein sind sehr gangbare Artikel.

Glaswaaren in allen Kategorien und Abstufungen, welche man in Haida und Blottendorf nur antreffen kann, als: Hohlglas, Farbenglas, Kinderspielzeuge von Glas, Glasknöpfe (besonders schwarzer Farbe), Luster-Glassteine, Glasperlen, Spiegel mit und ohne Rahmen. Das Haus Friedrich Egermann in Haida und Gebrüder Janke in Blottendorf genossen bisher den meisten Ruf in feinen Krystall-Waaren; allein seit der Londoner Ausstellung vom Jahre 1851 hat das fein geschliffene Glas in allen Farben, vorzugsweise aber rubinroth, der gräflich Harrach'schen Fabrik in Neuwelt die Aufmerksamkeit des Madrider Markts auf sich gezogen. Namentlich empfehlen sich die von dieser Fabrik in London unter Nummer 6, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 16, 18, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 35, 37, 38, 39, 43, 46, 47, 48, 50, 51, 54, 55, 56, 57, 58, 76, 79, 84, 85, 88, 89, 100, 1179, 1184 ausgestellten Gegenstände für den Madrider Markt, wo sie in den von preussischen Speculanten kürzlichst gegründeten „*Almacen de los Alemanos*“ (Niederlage der Deutschen) auch wirklich schon figuriren.

Gravir-Maschinen für Lithographen.

Messing- und Quineaille-Waaren, gepresste und gegossene Bänder, Rosetten, Garnituren für Bett- und Fenster-Vorhänge, Bilderrahmen, Thürknöpfe, Commode-Beschläge, Messing in Platten, Messingdraht u. s. w.

Mathematische Instrumente von E. Kraft und Sohn in Wien.

Musik-Instrumente, Holz-, Messing-, Blech- und Streich-Instrumente von Čerweni in Königgrätz, Theodor Hell und F. Bock in Wien; Fortepianos von Streicher und Bösendorfer in Wien; Harmoniken, Musikdosen, Dreh-Orgeln, Maultrommeln, Clavierdraht, Cremoneser Saiten für Gitarren und Violinen.

Jagd-Geräthschaften und Zünd-Kapseln.

Leinwandzeuge, glatt oder gestreift für Männerhosen, aus Rumburg; feine Leinwand aus Böhmen, Mähren und Schlesien; Tischzeug aus Freiwaldau, namentlich aus der Fabrik von A. Raimann.

Meerscham-Röhrchen für Cigarren.

Perlmutter-Galanterie-Waaren und Knöpfe <sup>1)</sup>.

Schmuck- und Bijouterie-Waaren jeder Art mit böhmischen Granaten oder Türkisen besetzt, wobei nicht übersehen werden darf, dass die heisse spanische Sonne eine solidere Einfassung, als man in Oesterreich solchen Bijouterie-Artikeln zu geben gewohnt ist, nothwendig macht. Auch wäre zu wünschen, dass dazu feineres Gold verwendet werden möchte.

Spazierstöcke, Reitpeitschen, Regen- und Sonnenschirm-Hefte von Elfenbein, Gerippe aus Fischbein, seidene Sonnenschirme für Damen.

Reise-Necessaires von jeder Dimension, Brieftaschen, Portefeuilles, Cigarren-Etuis.

Shawls (die sogenannten Wiener Shawls).

Spielzeug für Kinder und die sogenannten Nürnberger Artikel.

<sup>1)</sup> Vergeblich haben die Engländer und Franzosen gesucht, den Gebrauch der Porzellanknöpfe in Spanien einzuführen. Da man dort nach alter Sitte die Wäsche beim Waschen schlägt, bewähren sich dabei die Perlmutterknöpfe weit dauerhafter.

Tücher, besonders die leichten Mitteltücher aus Brünn und die schwarzen Tücher von Fr. Sigmund in Reichenberg, sowie die starken Hosenzeuge von Offermann in Brünn.

Seidenzeuge; leichte Marceline-Zeuge zum Füttern der Männer- und Damenkleider, glatter schwarzer Taffet und Atlas aus Mailand und Wien; Sammet aus Ala und Wien; Seiden- und Sammetbänder; Damastzeuge für Möbel- und Fenster-Vorhänge <sup>1)</sup>.

Uhren, Pendel- und Wand-Uhren (letztere in Rahmen und mit Spielmusik).

Wagen, Coupés und Tilburys zu zwei und vier Räder, Berlinen, Phaetons und Reisewagen.

Zeichnungs-Requisiten, feine Farben, chinesische Tinte (Tusch) und Bleistifte von Hardtmuth in Wien. Auch mit Zeichenpapier, besonders geschöpftem liessen sich vielleicht Geschäfte von Bedeutung machen.

Eine dritte Zone des spanischen Markts bilden die an der Nordküste gelegenen Provinzen von Galicien und Asturien und das Baskenland. Von einem Ackerbau treibenden Volke bewohnt, tragen diese Gegenden keine Spur des Luxus und der Prachtliebe, welche man in Madrid und in den Hafenstädten der Ost- und Westküste bei jedem Schritte wahrnimmt.

Im Gegensatz zu dem reichen Andalusien hat hier der fremdländische Import keinen andern Zweck, als den bescheidenen Bedürfnissen des häuslichen Lebens Genüge zu leisten, oder die gewöhnlichen Handthierungen und den Ackerbau mit den nöthigen Instrumenten zu versehen. Billigkeit der Preise und Dauerhaftigkeit der Waare sind die zwei Erfordernisse für jeden Einfuhrgegenstand, welcher hier Fuss zu fassen wünscht. Daher die ausgeprägte Vorliebe der Einwohner für österreichische Fabricate.

Vor etwa 80 Jahren entschloss sich ein unternehmender Oesterreicher, Namens Zinke <sup>2)</sup>, mit einer starken Partie böhmischen Glases auf der Elbe nach Hamburg und von da aus nach Coruña zu segeln, wo er mitten auf dem Hauptplatze unter freiem Himmel seine Waare feil bot. Diess war der Anfang jenes lebhaften und erspriesslichen Verkehrs, welchem die Stadt Haida ihre heutige Blüte zum grossen Theile verdankt und welcher laut der amtlichen Ziffern über die Einfuhr des böhmischen Glases im fortwährenden Steigen begriffen ist.

Man hat aus dem Umstande, dass die Bestellungen seitens der Handlungshäuser von Bilbao abgenommen haben, den unrichtigen Schluss gezogen, dass der österreichische Glashandel auf der Halbinsel darniederliegt, wobei man den Umstand ganz aus dem Auge verlor, dass in früherer Zeit der Import davon gleichsam in Bilbao sich concentrirte und concentriren musste, indem daselbst, bevor unter der Regierung Isabella's II. die Fueros (Privilegien) der baskischen Provinzen abgeschafft

<sup>1)</sup> Von diesem Artikel werden aus den Rheinprovinzen seit einiger Zeit beträchtliche Partien eingeführt und als französische Waare verkauft.

<sup>2)</sup> Er war der Grossvater des kürzlichst verstorbenen verdienstvollen österreichischen Consuls in Coruña, Herrn Joh. Franz Zinke, dessen Bruder, Herr Anton Zinke, gegenwärtig als Verweser des vacant gewordenen Consulats fungirt und für Hebung des österreichischen Verkehrs mit Spanien unermüdet thätig ist.

wurden, das fremde Glas zollfrei eingeführt ward. Da der Hafen von Bilbao heute dem nämlichen Zollgesetze unterliegt, wie alle anderen Seeplätze Spaniens, findet sich die Einfuhr des böhmischen Glases auf Coruña, Barcelona, Valencia, Malaga und Cadix vertheilt, was natürlich dem Handel von Bilbao zum Abbruche gereicht, um so mehr als die Einfahrt in diesen Hafen durch eine gefährliche Felsenbank ungemein erschwert wird. Mit jedem Tage wendet sich auch der frühere Seehandel von Bilbao mehr dem Hafen von Coruña zu, welcher nun der Centralpunct des Verkehrs von Deutschland mit Nord-Spanien geworden ist.

Die österreichischen Fabricate, welche entweder schon jetzt über Coruña eingeführt zu werden pflegen und an der Nordküste von Spanien Absatz finden, oder in Zukunft mit Vortheil importirt werden könnten, sind:

Augengläser und Brillen mit Bein-, Stahl- oder Schildkröten-Garnitur, Fernröhre, Seecompass, Sonnenuhren und Mikroskope.

Bernstein, roh oder verarbeitet.

Böhmisches Glas, besonders die gemeinen Weinbecher, gemuschelt und mit Schnitt zu  $\frac{1}{3}$  und  $\frac{1}{2}$  Seitel oder mit geschliffenem Boden zu  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{3}$ ,  $\frac{1}{2}$  und  $\frac{3}{4}$  Seitel, Liqueur-Gläser glatt und mit Schnitt, Bouteillen, Zuckerschalen, Tintenzeuge und Caraffinen, deren hölzerne Einsätze zollfrei sind.

Bleistifte, roth und schwarz; Carmin, Lack, Ultramarin und Tusch.

Diamanten zum Tafelschneiden für Glaser.

Eisen-Instrumente: Hobel (18 bis 24 Linien breit), doppelte Hobel mit Schrauben in der Mitte (17 bis 18 und 19 bis 20 Linien breit), Bohrer mit Buxbaumhefte Nr. 16 bis 0; eiserne Zirkel (zu 5 bis 10 Zoll), Zirkel, halb Messing (zu 6 bis 10 Zoll); einfache Kastenschlösser, Schränke- und Flaschenkeller-Schlösser, gepresste Bänder für Hausmöbel (Charnières), Schrauben, Schubriegel, Handsägen, Sägeblätter u. s. w.

Feder- und Taschenmesser: ordinäre Taschenmesser mit Holzheft (5 bis 10 Zoll offen); Taschenmesser mit Horn- und Beinheft und vergoldeten Zierathen (5 bis 10 Zoll); Scheren für Nähterinnen von 1 bis 8 Gulden das Dutzend (sehr gesucht); Leinwand-, Tuch-, Laden-, Schneider- und Papier-Scheren (verhältnissmässig nicht minder gangbar); Taschen- und Rasirmesser, in welchen die Fabricanten von Remstheid die englischen Fabrikmarken nachzuahmen nie verfehlen.

Kästchen mit Lettern für Buchbinder, Schreibtafeln und Lottospiel-Karten.

Kronleuchter und Luster, Spiegel, Glasknöpfe und Glasperlen (letztere von verschiedenen Classen werden vom Landvolke sehr gesucht).

Laternen: Handlaternen und Lampen für Bergwerke.

Leinwand, besonders Lederleinwand aus Rumburg und Zwickau; auch feinere oder sogenannte holländische Leinwand und Tischzeug finden willige Käufer.

Messing-Artikel, ordinäre; Quincailleerie jeder Art, gepresst und gegossen.

Musik-Instrumente, Holz-, Blech- und Streich-Instrumente, Violinbögen, Metronomes oder Tactmesser, Musikdosen, Clavierdraht.

Packfong-Waaren jeder Art, jedoch möglichst wohlfeil.

Reise-Necessaires, Cigarren-Etuis, Brieffaschen, Portemonnaies.

Seidenzeuge: leichte Stoffe, Seidenbänder und Foulards zu Preisen, wie man sie in Elberfeld zu fabriciren pflegt; Sammetbänder finden starken Absatz in Santiago, am meisten von den Nummern 6 bis 24 zu 16 bis 30 Reales, das Stück von 24 bis 30 Ellen; einzelne Partien Sammet.

Sensen und Sicheln aus Steiermark oder Oberösterreich.

Schleifsteine, feine für Rasirmesser.

Tabakdosen aus Bein, Buchsbaumholz, Schildkrötenschale u. s. w.

Tücher, feines leichtes Tuch, Hosen- und Westenstoffe (Buskings) und andere starke Winterzeuge für Männer; indem Galicien und Asturien ihrer geographischen Lage wegen die zwei kältesten Provinzen Spanien's sind.

Wiener Galanterie-Waaren aus Perlenmutter, Elfenbein und Messing.

Der vom Herrn J. N. Szebényi in Wien entdeckte Getreidestein, um Bier zu machen, erschien einem in Coruña etablirten Deutschen so vortheilhaft, dass er sogleich zwei Fässer davon bestellte. Wenn der damit anzustellende Versuch den Erwartungen des Bestellers entspricht, dürfte der Getreidestein ein erheblicher Ausfuhr-Artikel nicht nur nach Nord-Spanien, sondern auch nach Cuba werden.

Es gehört zu den allgemein anerkannten Axiomen der politischen Oekonomie, dass der Handel zwischen zwei Ländern um so ergiebiger und vortheilhafter ausfällt, je mehr er durch directe Verbindungen unterhalten wird. In dieser Beziehung lässt der wechselseitige Verkehr zwischen Oesterreich und Spanien noch gar viel zu wünschen übrig. Frankreich, Grossbritannien, Toscana, Sardinien, der deutsche Zollverein sind die Vermittler jenes Verkehrs, so dass nur der geringste Theil direct zwischen den zwei betreffenden Nationen stattfindet.

Nachdem es erwiesen ist, dass der Austausch zwischen Oesterreich und Spanien eines grossen Aufschwungs und einer weiten Ausdehnung fähig ist, muss unsere Hauptaufgabe sein, dem indirecten Verkehre directe Handelsbeziehungen immer mehr zu substituiren, um den Gewinn, welchen die vermittelnden Nationen aus dem erstern ziehen, zwischen dem wahren Producenten und dem Consumenten allein zu vertheilen. Die Commissionsgebühren, welche die vermittelnden Nationen einstreichen, erhöhen den Preis jener Waaren, welche Gegenstände des Austausches zwischen Oesterreich und Spanien bilden. Durch die Anbahnung directer Handelsverbindungen lässt sich der Waarenpreis merklich herabsetzen und unsere Concurrenz auf dem spanischen Markte um so fester begründen.

Der Waarentransport aus Oesterreich nach der spanischen Küste hat kürzlich dadurch eine wesentliche Erleichterung erfahren, dass am 15. jeden Monats ein Dampfschiff von Nantes nach Lissabon abgeht, welches in Coruña anhält. Auf solche Art werden die aus Oesterreich kommenden Colli mittelst der Eisenbahn von Strassburg bis Nantes ununterbrochen und rasch befördert, um direct nach Coruña eingeschifft zu werden, wobei sowohl an der Zeit als an den Spesen eine merkliche Oekonomie, im Vergleiche mit der bisherigen Versendung über Prag, Leipzig, Köln, Belgien nach Havre oder nach Nantes, sich erreichen lässt. Der weite Umweg über Hamburg convenirt nur mehr für schwere Waaren, wie: Glas, Eisen-Instrumente,

Fortepianos, Wagen; denn sowohl die französischen Fabricanten als die preussischen Commissionäre verwenden auf die schleunige Realisirung erhaltener Bestellungen mit Recht die grösste Aufmerksamkeit.

Ich brauche nicht weiter die Momente zu zergliedern, welche geeignet sind, der Industrie Oesterreich's durch einen ausgedehnten und vermehrten Import auf der pyrenäischen Halbinsel den lohnendsten Absatz zu sichern. Was ich bisher hierüber gesagt habe, reicht hin, um die verschiedenen Zweige des vaterländischen Gewerbflusses über ihre Interessen und die Mittel zur gedeihlichen Hebung derselben aufzuklären. Die österreichischen Industriellen kennen jetzt genau die Pfade, auf welchen sie nach dem Wahlspruche des verjüngten Kaiserstaats „*Viribus unitis*“, ein jeder in seiner Sphäre, zur Erreichung des grossen gemeinnützigen Zwecks zu wandeln haben. Ein lebenskräftiger Aufschwung des äusseren Verkehrs offenbart sofort seine wohlthätigen Wirkungen in allen Gebieten des einheimischen Lebens. Die Arbeit, welche die Familie ernährt und deren Loos bessert, begründet durch das Wohl der Einzelnen die Wohlfahrt Aller; ein blühender Handel vermehrt die Macht des Staats und die Grösse der Nation.

Die kühn aufstrebende Industrie der österreichischen Monarchie, welche im Krystall-Pallast, jenem grossartigen Tempel, den das britische Volk zur Verherrlichung der Arbeit des menschlichen Geschlechts errichtete, so viele Palmen davon trug, wird im Jahre 1855 abermals berufen sein, an dem grossen Wettkampfe der Welt-Industrie zu Paris Theil zu nehmen. Es gilt dabei, nicht nur den Ruhm, welchen sie auf der Londoner Ausstellung errang, zu behaupten, sondern auch den Markt der pyrenäischen Halbinsel vollends wieder zu erobern. Die Güte der österreichischen Fabricate und deren billige Preise haben schon im Hyde-Park die Aufmerksamkeit der spanischen und portugiesischen Handelsleute erregt. Während meiner jüngsten Reise nach Spanien und Portugal gelang es mir, viele dieser Handelsleute zu bereden, die allgemeine Industrie-Ausstellung in Paris zu dem Ende zu besuchen, um die Fortschritte des österreichischen Gewerbflusses noch besser kennen zu lernen und mit unseren Fabricanten in unmittelbare Verbindung zu treten. Demnach erscheint es dringend nothwendig, dass die Aussteller des Kaiserstaats, welche ihr Augenmerk auf die Halbinsel richten, sich die speciellen Andeutungen, welche in diesem meinem Berichte über die Eigenthümlichkeiten und Bedürfnisse des spanischen Markts enthalten sind, gegenwärtig halten, und darnach die nächste Pariser Ausstellung beschicken mögen.

Da ferner der persönliche Verkehr und die mündliche Besprechung zwischen Geschäftsleuten schneller und leichter als langjähriger Briefwechsel zum Ziele führen, ist unsern Fabricanten dringend anzurathen, während der Dauer der erwähnten Ausstellung, insofern es ihnen ihre Privat-Interessen erlauben werden, in Paris persönlich anwesend zu sein, oder wenigstens durch tüchtige Stellvertreter sich ersetzen zu lassen.

Nicht so bald dürfte eine günstigere Gelegenheit sich darbieten, um die alten commerciellen Verbindungen zwischen Oesterreich und der pyrenäischen Halbinsel direct wieder aufzunehmen, fester zu schliessen und weiter auszudehnen.



### Spanische Besitzungen in anderen Erdtheilen.

Um das möglichst getreue Bild, welches ich von den ökonomischen, gewerblichen und commerciellen Zuständen Spaniens entworfen habe, zu ergänzen, bleiben mir noch einige flüchtige Bemerkungen über die Wichtigkeit und den Reichtum seiner Colonien, die mit Recht als die schönsten Perlen der Krone Isabella's II. gelten, beizufügen. Sowie ihre immer steigenden Einkünfte die Bedürfnisse des Mutterlands decken, so nähren und unterhalten ihre herrlichen Producte den Seehandel desselben.

#### Die canarischen Inseln.

Der canarische Archipel liegt zwischen 27° 39' und 29° 26' nördlicher Breite und zwischen 15° 40' und 20° 30' westlicher Länge von Paris.

Er besteht aus 7 Inseln: Lancerote, Fortaventura, Gran-Canaria, Teneriffa, Gomera, Palma und Ferro. Einzelne Felsen, die kaum erwähnt zu werden verdienen, führen die Namen: Alegranja, Clara, Graciosa und Lobos.

Die eigentliche Hauptstadt der Insel Teneriffa ist Laguna. Seitdem jedoch ihr Hafen Guarachico durch einen vulcanischen Ausbruch im Jahre 1706 zerstört wurde, wanderte ihre dem Handel sich widmende Bevölkerung aus, und gründete die Stadt Santa-Cruz, die im raschen Aufblühen begriffen ist, besonders nachdem das königliche Decret vom 11. Juli 1852 sie zum Freihafen erklärt hat.

Ausser Santa-Cruz, Laguna und Orotava zählt die Insel Teneriffa, deren Peripherie etwa 60 französische Lieues misst, mehrere andere Ortschaften mit einer Gesamtbevölkerung von 90 bis 100.000 Seelen. Sie ist reich an Getreide und Wein, indem sie jährlich über 25.000 Pipen vom letztern ausführt. Sie liefert ferner geschätzte Farbwaren (Orseille), Olivenöl, köstliche Südfrüchte, Hanf, Seide und Cochenille. Der Winter ist hier unbekannt, wesshalb eine Menge reicher Fremder aus allen Gegenden Europa's und selbst Afrika's in Santa-Cruz sich niederzulassen pflegen.

Die Schiffahrtsbewegung der canarischen Inseln im Jahre 1850 <sup>1)</sup> war folgende

#### I. Beladen angekommene Schiffe.

Provenienz	spanische Flagge			fremde Flagge		
	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
<b>Europa</b>						
Oesterreich . . . . .	1	83	9	.	.	.
Hansestädte . . . . .	.	.	.	16	1.591	92
Frankreich . . . . .	13	1.168	107	10	2.621	158
Grossbritannien . . . . .	15	3.120	204	16	2.263	116
Portugal . . . . .	.	.	.	1	49	11
Toscana . . . . .	1	137	9	.	.	.

<sup>1)</sup> Bevor das Freihafen-System durch das königliche Decret vom 11. Juli 1852 proclamirt wurde. Die letzten amtlichen Ausweise, welche die spanische Regierung über den Handel und die Schiffahrt ihres Landes veröffentlicht, beschränken sich auf das Jahr 1850.

Provenienz	spanische Flagge			fremde Flagge		
	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
<b>Afrika</b>						
Französische Besitzungen	3	200	26	.	.	.
Portugiesische „	.	.	.	1	267	16
<b>Amerika</b>						
Insel Cuba . . . . .	12	2.390	166	.	.	.
Porto-Rico . . . . .	1	86	12	.	.	.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika . . . . .	4	190	8	4	755	34
Zusammen . . . . .	47	7.374	541	48	7.546	427

## Recapitulation.

Flaggen	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
spanische . . . . .	47	7.374	541
fremde . . . . .	48	7.546	427
Summe . . . . .	95	14.920	968

Ueberdiess waren 4 Schiffe mit einem Gehalt von 480 Tonnen und 38 Mann in Ballast angekommen.

## II. Beladen abgegangene Schiffe.

Provenienz	spanische Flagge			fremde Flagge		
	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
<b>Europa</b>						
Belgien . . . . .	.	.	.	1	130	10
Hansestädte . . . . .	1	180	12	9	748	48
Frankreich . . . . .	1	120	10	1	53	8
Niederlande . . . . .	.	.	.	1	108	6
Grossbritannien . . . . .	8	1.397	91	4	328	23
<b>Afrika</b>						
Französische Besitzungen	1	54	7	.	.	.
Portugiesische „	4	753	54	.	.	.
<b>Amerika</b>						
Insel Cuba . . . . .	17	3.005	230	.	.	.
Porto-Rico . . . . .	5	563	54	.	.	.
Brasilien . . . . .	1	137	9	.	.	.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika . . . . .	.	.	.	12	2.424	95
Hayti . . . . .	.	.	.	2	444	22
Mexico . . . . .	1	217	9	.	.	.
Uruguay . . . . .	1	136	11	.	.	.
Venezuela . . . . .	2	172	20	.	.	.
Zusammen . . . . .	42	6.734	507	30	4.235	212

## Recapitulation.

Flaggen	Schiffe	Tonnengehalt	Mannschaft
spanische . . . . .	42	6.734	507
fremde . . . . .	30	4.235	212
Summe . . . . .	72	10.969	719

In Ballast war ein einziges Schiff abgegangen.

Der Werth der Gesamteinfuhr, welcher im Jahre 1849 nur 11,597.142 Reales betrug, war im Jahre 1850 auf 17,371.630 Reales gestiegen. Unter den Einfuhr-Artikeln sind die wichtigsten:

Stahl in Barren . . . . .	882 Quintalen
Leinöl . . . . .	19.182 Pfund
Nähnadeln (aus Oesterreich) . . . . .	35.000 Stück
Handspiegel (aus Oesterreich) . . . . .	180 Dutzend
Luster (aus Oesterreich) . . . . .	9 Stück
Wandspiegel (aus Oesterreich) . . . . .	750 „
Wandspiegel (aus Frankreich) . . . . .	208 „
Wasserflaschen . . . . .	9.320 „
Ordinäres Hohlglas (das meiste aus Oesterreich) . . . . .	728 Arrobas
Feines Krystall-Glas . . . . .	203 „
Kinderspielzeug (aus Oesterreich) . . . . .	127 Dutzend
Männerhüte (aus Frankreich) . . . . .	755 Stück
Männerhüte (über Hamburg) . . . . .	130 „
Bauholz (aus Toscana, eigentlich Oesterreich) . . . . .	7.180 „
Daubenholz aus Toscana (wohl aus Fiume) . . . . .	5.615 „
Unschlittkerzen . . . . .	7 685 Pfund
Feuerschwamm (aus Toscana) . . . . .	282 Arrobas
Glatte Baumwollenzeuge (theilweise aus Toscana) . . . . .	2,867.781 Varas
Baumwollentücher (aus Oesterreich 517 Stück) . . . . .	23.612 Stück
Leinenzeuge, glatt und gearbeitet . . . . .	308.230 Varas <sup>1)</sup>
Leinenzeuge (4.458 aus Toscana) . . . . .	47.902 Varas
Wollen-Shawls (280 aus Toscana) . . . . .	1.403 Stück
Seidenzeuge, glatt und gearbeitet (1.830 aus Toscana) . . . . .	8.556 Varas
Seidenbänder (70 aus Toscana) . . . . .	744 Pfund
Seidentücher (500 aus Toscana) . . . . .	8.001 Stück.

Aus diesen kurzen Andeutungen lässt sich entnehmen, wie thätig der Verkehr ist, welchen Livorno mit österreichischen Erzeugnissen und Fabricaten nach den canarischen Inseln treibt.

### Die Philippinischen Inseln <sup>2)</sup>.

Diese Colonien bilden im westlichen Oceanien einen Archipel, welcher in einer Ausdehnung von 300 Seemeilen mehr als 1.000 Inseln umfasst, deren wichtigste Manila oder Luzon genannt wird. Die Insel Luzon liegt zwischen dem 13° und 19° nördlicher Breite und dem 118° bis 122° östlicher Länge. Ihre Hauptstadt Manila zählt mit ihrem Weichbilde eine Bevölkerung von 150.000 Seelen, welche als die

<sup>1)</sup> Davon 4.810 Varas direct aus Triest bezogen, 2.786 Varas aus Toscana, die eigentlich österreichischen Ursprungs waren, 14.850 Varas über Hamburg.

<sup>2)</sup> Die statistischen und commerciellen Daten über die spanischen Colonien in Asien sind den officiellen Werken: *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842 por Dr. Sinibaldo de Mos; Memorias Historicas y estadísticas de las Islas Filipinas en 1850 por Dr. Rafael Diaz Arenos*, sowie dem *Cuadro general del comercio exterior d' España*, entlehnt.

thätigste und unternehmendste des ganzen grossen Archipelagus gilt. Die Gesamtbevölkerung der Philippinen, welche noch im Jahre 1819 kaum 2,249.832 Köpfe betrug, war laut der neuesten Zählungen des Jahrs 1850 auf 3,813.878 Seelen gestiegen, wovon wenigstens drei Fünftel auf die Insel Luzon kommen, die in ihrem Innern mehrere eingeborene Stämme besitzt, welche die spanische Herrschaft nie anerkannt haben, und mit denen kein Verkehr möglich ist.

Manila war einst der Mittelpunct eines sehr blühenden Handels, von welchem die fremden Nationen ferne zu halten die kurzsichtige Politik des Madrider Hofes unablässig bemüht war. Ueber Manila bezog das Mutterland die Specereien, Gewürze und sonstige Erzeugnisse des himmlischen und japanischen Reichs, welche mit den Schätzen von Mexico und Peru bezahlt wurden.

Der Aufstand der südamerikanischen Colonien, sowie die Revolution, welche auf der pyrenäischen Halbinsel selbst ausbrach, führten den Verfall dieses Verkehrs herbei, so dass nach dem Friedensschlusse von 1814 Manila beinahe keine Spur seiner frühern Handelsblüte mehr aufzuweisen vermochte.

Obwohl spät, erkannte die spanische Regierung endlich die Nothwendigkeit, ihr absurdes System aufzugeben, wenn den philippinischen Besitzungen wieder aufgeholfen werden sollte. Es wurde allen Nationen gestattet, mit Manila direct zu verkehren, sowie den fremden Kaufleuten die Erlaubniss gewährt, sich dort zu etabliren.

Diesen liberalen Maassregeln verdanken die Philippinen ihren heutigen Wohlstand und die rasche Zunahme ihres Handels. Ihr auswärtiger Verkehr vermehrte sich binnen dreizehn Jahren um 50 Percent: während im Jahre 1837 im Hafen von Manila 134 Schiffe einliefen, stieg im Jahre 1850 deren Zahl auf 208. Der Binnen- und Küsten-Handel nahm in noch grösserm Maassstabe zu. Die Ziffer der immatriculirten Fahrzeuge, welche im Jahre 1842 nur 643 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 28.609 Tonnen betrug, stieg im Jahre 1850 auf nicht weniger als 2.011 Schiffe mit 69.230 Tonnen.

Die öffentlichen Einkünfte haben sich binnen 36 Jahren vervierfacht: sie betragen im Jahre 1816 kaum 1,094.255 Patacas <sup>1)</sup>, im Jahre 1850 hingegen 5,595.640 Patacas.

Die Philippinen sind wunderbar reich an Reis, Tabak, Baumwolle, Zucker, Kaffee, Indigo, Flachs, Ebenholz, Specereien und Gewürze. Die Reisernte liefert durchschnittlich 5 Millionen Quintalen des Jahrs; die Zuckerausfuhr sinkt nie unter 300.000 Quintalen, jene des Indigo erreicht 6.000 Quintalen und jene des so geschätzten Manila-Flachses 80.000 Quintalen. Vor einem halben Jahrhundert war die Cultur des Kaffees dort noch unbekannt. Jetzt werden 10 bis 15.000 Quintalen jährlich exportirt, und gelten für eine der besten Sorten, die auf dem Weltmarkte bekannt sind.

Die Insel Luzon allein könnte mit Tabak den ganzen Erdkreis versehen, aber die Cultur derselben wird nur in zwei nördlichen Provinzen von der Regierung erlaubt,

<sup>1)</sup> Eigentlich brasilianische Münze, welche 3 Franken 86 Centimen gilt.

und die ganze Lese sorgsam in den Aerarial-Magazinen aufgespeichert, um die Preise dieses Tabaks, welcher als der beste in der Welt gilt, in der Höhe zu erhalten.

Grossbritannien treibt den meisten Handel mit Manila. Es führt dahin eine bedeutende Quantität von Baumwollen- und Wollen-Zeugen, Quincaillerie, Ackergeräthschaften, Instrumenten und Handwerkszeugen jeder Art, sowie alle Artikel, welche der Luxus und die Bequemlichkeit erfunden hat. Die Nordamerikaner hingegen versehen Manila mit allem, was zur Marine gehört: Mastbäume, Schiffstaue, Theer, Hanf, Werg, Segeltuch, Mehl in Fässern, gesalzenes Fleisch u. s. w.

Nachstehende Ziffern werden die steigende Ein- und Ausfuhr sowie die Schifffahrts-Bewegung des Hafens von Manila anschaulich machen:

Jahrgang	Werth der	
	Einfuhr	Ausfuhr
	Patacas	
1810 . . . . .	900.000	500.000
1835 . . . . .	1,900.397	2,563.179
1839 . . . . .	2,153.248	2,674.220
1847 . . . . .	3,789.381	3,126.141
1850 . . . . .	3,954.074	4,053.447

  

Jahrgang	angekommene Schiffe		abgegangene Schiffe	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
1837 . . . . .	134	48.779	134	48.739
1840 . . . . .	187	56.578	187	56.578
1847 . . . . .	181	62.732	172	58.467
1850 . . . . .	208	77.861	198	72.987

Das für Manila am 23. November 1830 erlassene Zoll-Reglement ist seit dem 23. Mai 1831 in Wirksamkeit getreten. Laut desselben haben alle fremden Fahrzeuge, welche zum Betriebe von Handelsgeschäften einlaufen, ein Ankergeld von 2 Reales für die Tonne zu entrichten. Schiffe, welche in Ballast ankommen oder einlaufen, um dem Sturme zu entgehen, ihre Havereien auszubessern oder Lebensmittel einzunehmen, zahlen nur die Hälfte des Ankergelds.

Als verbotene Waaren, deren Einfuhr nicht gestattet ist, werden betrachtet: Rhum und Arak, Kaffee, Baumwolle, Kakao-Oel, Indigo, Opium (letzterer Artikel wird für die Wiederausfuhr und gegen Entrichtung des Zolls zugelassen), Zucker, Schiesspulver, Tabak.

Zollfrei dürfen eingeführt werden: Baumpflanzen, Gold und Silber in klingender Münze oder in Barren, Baumwollgarne, welche nicht weiss, dunkelblau, dunkelbraun oder schwarz gefärbt sind, Blumen, Samenkörner, Ackergeräthschaften, Maschinen, Zeichenpapier von grossem Formate, Farbstoffe mit Ausnahme der Cochenille.

Der Einfuhrzoll auf ausländische Waaren beträgt bei der Einfuhr unter fremder Flagge durchschnittlich 50 Percent.

Silber und Gold sind nur bei der Ausfuhr nach Spanien zollfrei; bei jeder anderen Bestimmung zahlt Silber in Barren 6 Percent und in klingender Münze

8 Percent, Gold in Barren 6 Percent, in klingender Münze 3 Percent, Goldstaub  $\frac{1}{2}$  Percent.

Alle importirten Waaren dürfen für die Wiederausfuhr ausgeschifft werden, gegen Entrichtung einer 2 percentigen Zollgebühr.

### Porto - Rico.

Obwohl die kleinste unter den grossen Antillen, hat die Insel Porto-Rico einen Flächenraum von 4.140 französischen Quadrat-Meilen. Ihre Hauptstadt, San Juan de Porto-Rico, liegt an der Nordküste der Insel, unter dem  $18^{\circ} 29' 10''$  nördlicher Breite und  $68^{\circ} 25' 34''$  westlicher Länge, und zählt eine Bevölkerung von mehr als 30.000 Seelen. Der Hafen hat eine täuschende Aehnlichkeit mit jenem von Havanna (Cuba) und ist ebenso bequem und sicher.

Die Insel Porto-Rico hat lange Zeit das Loos der übrigen spanischen Besitzungen getheilt, aber seitdem die unvernünftige Colonialsperre aufgehoben wurde, entfaltet sich ihr Gedeihen nicht minder rasch als jenes von Cuba <sup>1)</sup>. Ihre Bevölkerung, welche im Jahre 1778 kaum 80.650 Menschen zählte, war im Jahre 1834 auf 357.086 Seelen gestiegen, wovon 188.869 Weisse, 101.275 freie Mulatten, 41.818 freie Neger und 25.124 schwarze Selaven. Im Jahre 1850 wurde die Gesamtbevölkerung auf 700.000 Menschen angeschlagen.

Zucker und Kaffee sind die zwei Haupt-Ausfuhrartikel, demnächst kommen Tabak, Zuckersyrup, Rhum, Kakao und Baumwolle.

Die Einfuhr besteht in Mehl, gesalzenen Fischen, Pökelfleisch und anderen Lebensmitteln aus Nord-Amerika; Baumwollenzeugen, Quincaillerie, Ackergeräthschaften, Maschinen, Handwerkszeugen aus Grossbritannien; Wein, Brantwein, Liqueurs, Essig, Seidenzeugen, Bijouterie aus Spanien und Frankreich; Glas, Leinwand und Tüchern aus Deutschland.

Im Jahre 1850 liefen 120 Schiffe mit einem Gehalte von 132.000 Tonnen in den Hafen von Porto-Rico ein.

Seit 1828 hat sowohl der Import als der Export sich mehr als verdoppelt, wie folgende Ziffern nachweisen:

Jahrgang	Werth der	
	Einfuhr	Ausfuhr
	Patacas	
1828 . . . . .	2,039.928	2,570.726
1829 . . . . .	2,220.340	2,821.893
1849 . . . . .	4,981.583	5,402.371
1850 . . . . .	5,222.028	5,877.318

Die Flaggen, welche sich am Seehandel mit Porto-Rico zu betheiligen pflegen, sind ausser der spanischen jene von Nord-Amerika, Grossbritannien, Dänemark, Hamburg und Bremen, Schweden, Sardinien und den Niederlanden.

<sup>1)</sup> Die öffentlichen Einkünfte von Porto-Rico, welche im Jahre 1814, als die Colonialsperre noch bestand, eine halbe Million Patacas nicht überschritten, betragen im Jahre 1850 schon 1,712.297 Patacas.

Cuba <sup>1)</sup>.

Diese schönste und grösste Insel von Amerika liegt zwischen dem 20° und 23° nördlicher Breite und dem 76° und 87° westlicher Länge. Ihre Hauptstadt Havanna ist zugleich der Centralpunct des auswärtigen Verkehrs dieser Insel; obgleich noch sieben andere Punkte (Matanzas, Puerto-Principe, Trinidad, Santiago de Cuba, Baracon, Cienfuegos und Nuovitas) den fremden Kauffahrern offen sind, beträgt die Schifffahrtsbewegung dieser sieben Häfen zusammen nicht die Hälfte von Dem, was der Seeplatz von Havanna schon leistet oder gar zu werden verspricht. Seine Handelsthätigkeit übersteigt bereits jene von Bristol, Nantes, Bordeaux, Antwerpen, Philadelphia, Baltimore, welche Städte durch die starke Zahl der Schiffe, von denen sie besucht zu werden pflegen, vortheilhaft bekannt sind.

Der Hafen von Havanna, dessen Eingang des Nachts durch einen Leuchthurm angezeigt wird, ist weit, tief und sicher. An der Einfahrt befindet sich ein 237 Mètres breiter und 1.272 Mètres langer Canal, welcher sich allmählig ungemein erweitert und einen der schönsten Häfen in der Welt bildet.

Die Bevölkerung von Havanna im Jahre 1827 betrug 112.023 Seelen, worunter 22.830 schwarze Sklaven. Gegenwärtig schätzt man die Zahl der Einwohner auf 160.000 Menschen, darunter etwa 6.000 Chinesen, welche die spanische Regierung aus den Philippinen einwandern lässt, um die seit der Abschaffung des Sklavenhandels selten werdenden schwarzen Arbeiter zu ersetzen.

Dank ihrer herrlichen Lage, der Sicherheit ihres Hafens, der Mannigfaltigkeit und Fülle ihrer reichen Producte, der steigenden Zunahme ihrer Bevölkerung, der Thätigkeit und dem Scharfsinn ihrer Einwohner, hat sich die Insel Cuba zu einer wunderbaren Wohlfahrt emporgeschwungen. Ihre Einkünfte, welche zur Zeit der Colonialsperre unter einer Million Patacas standen, bieten folgenden höchst merkwürdigen Zuwachs dar:

Jahrgang	Patacas
1814 . . . . .	2,430.693
1819 . . . . .	4,105.355
1824 . . . . .	5,034.659
1826 . . . . .	6,566.791
1827 . . . . .	7,624.465
1828 . . . . .	8,454.869
1839 . . . . .	11,204.433
1848 . . . . .	12,248.712
1850 . . . . .	12,922.572

Die Zahl der Schiffe (die Küstenfahrt nicht einbegriffen), welche in den acht dem auswärtigen Handel offen stehenden Häfen der Insel Cuba, vom Jahre 1842 bis

<sup>1)</sup> Alle Ziffern und Daten, welche folgen, sind entweder dem geschätzten Werke *la Sagra's* über Cuba, oder den „*Balanzas mercantiles de la Isla de Cuba*“ und dem „*Estado politico y economico de la Isla de Cuba en 1851*“, welche unter den Auspicien der spanischen Regierung kürzlichst publicirt wurden, entnommen.

1850 einliefen, findet sich von einer Epoche zur andern um ein Drittel vermehrt, und deren Tonnengehalt sogar verdoppelt, wie aus folgender Tabelle erhellt:

Jahrgang	spanische Schiffe	fremde Schiffe	Zusammen	Tonnengehalt
1842	884	1.773	2.657	472.106
1843	815	1.770	2.585	477.792
1844	855	2.380	3.235	597.920
1845	917	1.715	2.632	473.015
1846	847	2.244	3.091	550.158
1847	819	2.922	3.741	689.770
1848	875	2.673	3.548	728.285
1849	877	2.336	3.213	712.572
1850	878	2.478	3.356	874.014
Zusammen	7.767	20.291	28.058	5,575.632

Man erhält für die angeführten neun Jahre als Durchschnittszahl 3.117 Schiffe mit 619.515 Tonnen jährlich.

Die Handelsmarine der Insel Cuba ist bedeutend zu nennen. Sie zählt 7 Schiffe mit einer Tragfähigkeit über 400 Tonnen; 25 von 400 bis 200 Tonnen; 96 von 200 bis 80 Tonnen; 276 unter 80 Tonnen; 17 Dampfer und 2.600 kleinere Fahrzeuge.

Die Insel Cuba ist unstreitig der lohnendste Markt des europäischen Handels. Denn, mit Ausnahme der Colonial-Producte, des Schlachtviehs und einiger Gattungen Hülsenfrüchte, beziehen die Einwohner alles, was die Bedürfnisse des physischen Lebens, die Industrie, den Luxus und die Bequemlichkeit des häuslichen Comforts anbelangt, vom Auslande.

So sendet ihnen Spanien seine Weine, Oele, getrockneten Früchte, Mehl und Körnerfrüchte; Deutschland seine Leinwand, seine Tücher, sein Krystallglas, sein Bier und seinen Wachholderbranntwein; Frankreich seine Weine, Seidenzeuge, Bijouterien und Mode-Artikel; Italien seinen Marmor und seine Mehlteige; die Niederlande ihre Spitzen, Ziegelsteine und gestreiften Zeuge; Grossbritannien seine Baumwollenzeuge, Eisen, Instrumente und Stahlwaaren; das spanische Amerika seinen Indigo, sein Campecheholz und sein Cochenille; die vereinigten Staaten von Nord-Amerika ihre Cerealien, Pökelfleisch, Bauholz und vielfache Erzeugnisse der Industrie.

Es ist von hohem Interesse, die Zunahme des fremdländischen Imports von Jahr zu Jahr zu verfolgen.

#### Gesamtwert der eingeführten Waaren in Patacas.

Jahrgang	Unter spanischer Flagge	Unter fremder Flagge	Im Depot	Zusammen
1772				2,285.798
1773				
1774				
1826	2,858.793	10,307.339	1,759.621	14,925.753
1827	2,541.322	12,744.885	2,066.646	17,352.853
1828	4,523.302	12,978.111	2,033.508	19,534.921
1829	4,961.043	11,213.371	2,521.442	18,695.856



Jahrgang	Unter spanischer Flagge	Unter fremder Flagge	Im Depot	Zusammen
1830	4,739.776	10,195.503	1,236.283	16,171.562
1831	7,198.000	9,558.000	952.000	17,708.000
1832				
1833				
1834				
1835				
1836	10,956.000	10,698.000	2,394.000	24,048.000
1837				
1838				
1839				
1840				
1841	14,113.783	10,967.625	Mit Einschluss der Depots	25,081.408
1842	14,387.736	10,249.790		24,637.526
1843	13,363.741	10,058.351		23,422.092
1844	13,218.853	11,837.377	Mit Ausschluss der Depots	25,056.230
1845	16,969.793	11,037.764		28,007.557
1846	13,651.329	8,974.069		22,625.398
1847	15,648.870	16,740.248		32,389.118
1848	15,222.318	10,213.247		25,435.565
1849	16,366.844	9,953.615	1,869.481	28,189.940
1850	18,455.071	10,528.155	1,623.426	30,606.652

Die Ausfuhr - Gegenstände bestehen fast ausschliessend in Natur - Erzeugnissen dieses gesegneten Bodens, worunter Zucker, Zuckersyrup, Kaffee, Tabak in Blättern, Cigarren hauptsächlich zu nennen sind.

Der Ausfuhrhandel offenbart die nämliche steigende Tendenz, wie sie bei der Einfuhr wahrzunehmen ist.

#### Gesamtwert der ausgeführten Waaren in Patacas.

Jahrgang	Unter spanischer Flagge	Unter fremder Flagge	Im Depot	Zusammen
1772	.	.	.	1,197.779
1773				
1774				
1826	1,992.689	10,504.309	1,312.839	13,809.837
1827	2,284.250	10,517.975	1,483.966	14,286.191
1828	1,556.224	10,085.117	1,473.020	13,114.361
1829	2,292.580	10,006.677	1,653.170	13,952.427
1830	3,740.747	10,609.076	1,521.144	15,870.967
1831	3,056.000	9,831.000	926.000	13,813.000
1832				
1833				
1834				
1835				
1836	4,378.000	14,120.000	2,230.000	20,728.000
1837				
1838				
1839				
1840				

Jahrgang	Unter spanischer Flagge	Unter fremder Flagge	Im Depot	Zusammen
1841	7,148.674	19,623.940		26,774.614
1842	6,976.584	19,708.117	Mit Einschluss	26,684.701
1843	6,950.888	18,078.903	der	25,029.791
1844	5,552.746	19,873.845	Depots	25,426.591
1845	6,708.501	12,084.310		18,792.811
1846	5,818.881	16,181.707	Mit Ausschluss	22,000.588
1847	6,549.357	21,449.413	der	27,998.770
1848	6,045.093	20,031.974	Depots	26,077.067
1849	5,573.535	16,863.021	2,032.156	24,468.712
1850	6,020.639	19,611.308	1,887.583	27,519.530

Binnen fünfundzwanzig Jahren, von 1826 bis 1850, haben also sowohl die Einfuhr als die Ausfuhr um das Doppelte sich vermehrt.

Das Jahr 1851 hat ungeachtet der allgemeinen Agitation, welche in Folge der Expedition der nordamerikanischen Abenteurer gegen die Insel Cuba hervorgebracht ward, eine Vermehrung von 20 Percent an der Ausfuhr der vorzüglichsten Artikel, wie Zucker, Zuckersyrup, Kaffee, Tabak u. s. w. geliefert.

So sind im erwähnten Jahre 1,548.000 Kisten Zucker ausgeführt worden; 298.000 Kisten mehr als im Jahre 1850. Der Export des Tabaks in Blättern war während des nämlichen Jahrs auf 9,240.000 Pfund gestiegen; 1,261.800 Pfund mehr als das Jahr vorher.

Nach der Behauptung des „*Diario de la marina de Habana*“ hat der Werth des Gesamt-Exports im Jahre 1852 die Summe von 30 Millionen Patacas überschritten.

Im Jahre 1850 zählte die Insel Cuba 687 Zuckermühlen, wovon 168 seit dem Jahre 1846 neu errichtet und mit Dampfmaschinen versehen sind. Die meisten neuen Etablissements sind so grossartig, dass es darunter einige gibt, welche 25 bis 30.000 Kisten Zucker jährlich zu erzeugen pflegen.

Zu dieser mächtigen Entwicklung des Ackerbaus und des Handels auf der Insel Cuba hat wesentlich die Anlegung und Ausdehnung der Eisenbahnen beigetragen. Im Jahre 1851 waren bereits 110 Leguas (spanische Meilen) <sup>1)</sup> Schienenwege beendet und 30 andere Meilen im Bau begriffen.

Die vorzüglichsten Import-Artikel sind: Reis, Stockfisch, Schinken, Pökelfleisch, Mehl, Butter, Speck, Unschlitt, Leder, Schuhe (es sind im Jahre 1850 aus Spanien allein 168.058 Paar eingeführt worden), Glas- und Krystallwaaren, Baumwoll-, Leinen-, Seiden- und Wollen-Zeuge, Eisen-Instrumente, Stahl-, Quincaillerie-, Messing- und Packfongwaaren, Pendel- und Wand-Uhren, Fortepianos, Wagen u. s. w., kurz, alle Artikel, welche in Andalusien Absatz finden, indem der Markt der Insel Cuba mit jenem von Süd-Spanien die grösste Aehnlichkeit hat, mit dem Unterschied, dass auf der Insel Cuba der Luxus und der häusliche Comfort noch mehr entwickelt ist, und mithin die fremdländische Waare desto gesuchter bleibt, je mehr sie sich durch Wahl und Schönheit auszeichnet.

<sup>1)</sup> Die *Legua nueva* = 21.135 W. Fuss.

Der französische Import-Handel dürfte dabei den österreichischen Industriellen am besten als Richtschnur dienen. Er war im Jahre 1850, wie folgt:

Waarengattung	Einheit	Quantität	Werth in Franken
Baumwollenzeuge . . . . .	Kilogr.	93.334	2.345.049
Seidenzeuge . . . . .	"	17.156	1.989.508
Lederwaaren . . . . .	"	55.422	823.172
Bijouterie-Waaren . . . . .	Hectol.	3.204	445.058
Parfumerie . . . . .	Kilogr.	62.687	438.809
Wein . . . . .	Hectol.	5.401	362.489
Wollenzeuge . . . . .	Kilogr.	15.378	349.277
Mode-Artikel und künstliche Blumen . . . . .	Franken	.	327.150
Glas und Krystall . . . . .	Kilogr.	289.374	330.971
Knöpfe aus Bein und Perlenmutter . . . . .	"	40.536	312.676
Gegärbtes Leder . . . . .	"	52.471	266.108
Marinirte Fische . . . . .	"	106.239	265.579
Schreibpapier, Bücher, Kupferstiche . . . . .	"	17.214	256.616
Fertige Männerkleider . . . . .	"	12.523	250.530
Leinenzeuge . . . . .	"	8.290	245.930
Feines Tafelöl . . . . .	"	131.097	222.865
Maschinen . . . . .	"	169.493	211.510
Arzeneien . . . . .	"	18.961	166.080
Stearin-Kerzen . . . . .	"	27.798	138.990
Eiserne Handwerkszeuge . . . . .	"	64.780	117.778
Branntwein und Liqueur . . . . .	Hectol.	1.139	101.681
Sack- und Pendel-Uhren . . . . .	Franken	.	98.784
Galanterie-Waaren . . . . .	Kilogr.	5.654	75.740
Regen- und Sonnenschirme von Seide . . . . .	Franken	.	59.158
Trockene Nüsse und Mandeln . . . . .	Kilogr.	58.752	53.074
Möbeln . . . . .	Franken	.	52.011
Cement-Kalk . . . . .	"	.	48.627
Drechslerwaaren . . . . .	Kilogr.	8.814	47.721
Waffen und Schiessgewehre . . . . .	"	3.957	41.787
Filzhüte . . . . .	Franken	.	38.144
Verschiedene Artikel . . . . .	"	.	585.969
Summe .			11.068.841

Die Schifffahrts-Gebühren, welchen der Seehandel unterliegt, sind:

1. Die allgemeinen Schiffsgelder, welche bei der Einfuhr und bei der Ausfuhr behoben werden;
2. das Tonnengeld;
3. die Zusatzgebühren.

Die allgemeinen Schiffsgelder wechseln bei der Einfuhr nach folgendem Maasstabe:

National-Erzeugnisse, unter National-Flagge importirt, zahlen 6 Percent.

Fremde Erzeugnisse unter fremder Flagge 21  $\frac{1}{4}$  bis 27  $\frac{1}{4}$  Percent.

Fremde Erzeugnisse unter spanischer Flagge und spanische Producte unter fremder Flagge 14 $\frac{1}{4}$  Percent.

Fremde Erzeugnisse unter spanischer Flagge, aus einem Hafen der Halbinsel eingeführt, 10 $\frac{3}{4}$  bis 13 $\frac{3}{4}$  Percent.

Ferner haftet auf allen fremden Natur- und Industrie-Erzeugnissen ein additionelles Einfuhrgeld von 3 Percent.

Das Tonnengeld beträgt für spanische Schiffe 5 Silber-Realen (Reales de Plata) und für fremde Schiffe 12 Silber-Realen <sup>1)</sup> per Tonne; Kauffahrer, welche nur in der Absicht landen, um Wasser einzunehmen, entrichten ein Ankergeld von 4 Silber-Realen per Tonne. Ferner muss jedes Schiff, die spanischen nicht ausgenommen, 1 $\frac{1}{4}$  Silber-Real per Tonne für den Unterhalt der Pontons (Kriegsschiffe, welche darüber zu wachen haben, dass keine Neger eingeschwärzt werden) beisteuern.

Die Zusatzgebühren sind zweifacher Natur:

a) *derecho de Balanza* (Wagegebühr) von 1 Percent von den gesammten Zollgebühren, welche dem Schiffe im Verhältnisse zu seiner Ladung auferlegt werden.

b) *derecho de Beneficencia* (zum Unterhalt der Spitäler und andern Wohlthätigkeits-Anstalten) von 4 Silber-Realen per Pipa <sup>2)</sup> und 2 Silber-Realen die halbe Pipa der importirten Weine, geistigen Getränke, Liqueurs, Rosoglio u. s. w.

Zu den vorzüglichsten Privilegien der Insel Cuba gehört die Befugniss, jedes Jahr ihren eigenen Zolltarif durch eine besondere Commission revidiren lassen zu dürfen. Diese Commission besteht aus den Delegirten der Grundeigenthümer, des Handelsstands und der Staatsverwaltung. Sie prüft und erörtert die Gründe und Umstände, welche die Modification irgend eines Artikels im Zolltarife wünschenswerth machen. Der so abgeänderte Tarif tritt dann mit dem 1. Januar ins Leben, ohne die Sanction der spanischen Central-Verwaltung erst abwarten zu müssen, die nur der Form wegen jedesmal nachträglich ertheilt wird. Man muss der erwähnten Commission die Gerechtigkeit widerfahren lassen, dass sie mit jedem Jahre den Zolltarif zu ermässigen sucht, obgleich die Deputirten der Regierung alles aufbieten, um die spanische Flagge im Genusse der bisherigen Vorrechte der Nationalität zu erhalten.

Ungeachtet des jährlichen Wechsels des Tarifs lassen sich zunächst für jene Artikel, welche den österreichischen Import-Handel interessiren, folgende Zollsätze durchschnittlich aufstellen:

Artikel	Provenienz	Flagge	Zollsatz
Eisen, Stahl und Wollenzeuge . . . .	fremde	fremde	33 $\frac{1}{2}$ %
„ . . . .	„	spanische	23 $\frac{1}{2}$ %
„ . . . .	spanische	fremde	17 $\frac{1}{2}$ %
„ . . . .	spanische	spanische	7 $\frac{1}{2}$ %

<sup>1)</sup> In den spanischen Colonien wird nur nach *Reales de plata* gerechnet, wovon ein Stück den zehnten Theil des *Colomato* ausmacht, mithin etwa 13 Kreuzer österreichische Münze beträgt.

<sup>2)</sup> Die Pipa = 7.7 W. Eimer.

Artikel	Provenienz	Flagge	Zollsatz
Glas, Krystall, Seife, Unschlitt, Speck .	fremde	fremde	27 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$
„	„	spanische	19 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$
„	spanische	fremde	14 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$
„	„	spanische	7 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$
Mehl . . . . .	fremde	fremde	9 $\frac{1}{2}$ Colonnati per Fass (plus 2 $\frac{0}{0}$ des Werths)
„ . . . . .	„	spanische	8 „
„ . . . . .	spanische	fremde	6 „
„ . . . . .	„	spanische	2 „

Der Ausfuhrzoll lässt sich bemessen, wie folgt:

2 $\frac{1}{4}$  Percent nach den Häfen der pyrenäischen Halbinsel ohne Unterschied der Flagge.

4 $\frac{1}{4}$  Percent nach fremden Ländern unter spanischer Flagge.

6 $\frac{1}{4}$  Percent nach fremden Ländern unter fremder Flagge.

Zucker jeder Art wird bei der Ausfuhr nur mit 3 $\frac{1}{2}$  Reales die Kiste von 16 Arrobas unter spanischer, und mit 4 $\frac{1}{2}$  Reales unter fremder Flagge besteuert. Den gleichen Zoll von 4 $\frac{1}{2}$  Reales zahlt der Zuckersyrup per Bocayo (30 Arrobas), sowie Branntwein aus Zuckerrohr per Pipa.

Goldmünzen, Goldstaub und Silber, welche nach Spanien ausgeführt werden, sind zollfrei; dagegen zahlen Goldmünzen und Goldstaub 1 $\frac{1}{4}$  Percent und Silber 2 $\frac{1}{4}$  Percent, wenn sie nach anderen Ländern exportirt werden.

Der Export des Kaffees unterliegt einer doppelten Zusatzgebühr:

*derecho de Auxilio* von 2 $\frac{1}{2}$  Reales die Arroba;

*derecho de Auxilio consular* von  $\frac{1}{2}$  Real per Sack.

Alle Handels-Artikel, welche sich leicht aufbewahren lassen, können während eines vollen Jahrs im Depot niedergelegt werden, gegen eine Zollgebühr von 1 Percent, sei es bei der Einfuhr oder Ausfuhr. Das Mehl jedoch darf wegen des heissen Klima's nur vier Monate im Depot bleiben.

So sehr der Handel über die unzähligen Plackereien der spanischen Zollämter in den Häfen des Mutterlandes sich zu beschweren Grund hat, so sehr findet er auf der Insel Cuba, besonders seit der aufgeklärten Verwaltung des Grafen Villanueva, alle mögliche Erleichterungen. Die vorzüglichsten darunter sind: bequeme Fristen zur Entrichtung der Zollgebühren; unentgeltliche Unterkunft der Waaren in eigenen der Regierung gehörenden Localitäten während der Ladung oder Löschung; die Möglichkeit für den Consignatar, das Waaren-Manifest, zwölf Stunden nachdem das Schiff eingelaufen ist, rectificiren zu lassen; Nachlass oder Reduction der Zollgebühren im Verhältnisse zur Abnahme oder Beschädigung der Waaren in Folge von Havereien; billige Werthschätzung der Waaren Seitens des Mauthamts bei Erhebung der Zollgebühren nach dem Werthe.

Es ist gehörigen Orts bereits angedeutet worden, wie der Verkehr zwischen den österreichischen Häfen und den spanischen Colonien in Amerika, welcher früher den indirecten Weg über die pyrenäische Halbinsel zu nehmen pflegte, immer mehr

direct und unmittelbar zu werden strebt, und dabei die erfreulichste Zunahme und Ausdehnung offenbart.

Ein österreichischer Ausfuhr-Artikel, welcher dazu wesentlich beiträgt, ist das Mehl aus der bekannten Dampfmühle von Fiume, welcher Artikel seit einigen Jahren auf der Insel Cuba so beliebt geworden ist, dass er die nordamerikanische Concurrenz in den Nummern 1 und 2 täglich mehr überflügelt. Da in der Dampfmühle von Fiume das Getreide trocken gemahlen wird, behält das so gewonnene Mehl mehr Kraft und Consistenz, und wird darum im Verhältnisse zu dem nordamerikanischen Mehl gleicher Gattung mit 1 bis 2 Colonnati das Fass von 156 Wiener Pfund theurer bezahlt.

Auch weisen die Tabellen des Ausfuhrhandels von Triest nach, dass es unter den nach Porto-Rico und Cuba exportirten Artikeln viele gibt, die nicht österreichischen Ursprungs sind, welche aber durch unsere Vermittlung nach den spanischen Colonien versendet werden, indem namentlich Triest berufen ist, nicht nur die Pulsader des Austausches zwischen den spanischen Colonien und dem Kaiserstaate zu werden, sondern auch den Verkehr von Süd-Deutschland und Süd-Russland, sowie der Levante und der Donaufürstenthümer, mit den Antillen und Brasilien in seinen Händen zu vereinen.

Durch die vortheilhafte Lage Oesterreich's im Herzen von Europa begünstigt, durch die Fülle und Mannigfaltigkeit seiner Natur- und Industrie-Erzeugnisse belebt, durch den Unternehmungsgeist seiner Rheder und die Kühnheit seiner Seeleute angeregt, durch den kräftigen Schutz der kaiserlichen Regierung gefördert, entwickelt sich die siegende Macht unserer vaterländischen Handelsthätigkeit vom fernen Osten nach den weiten Küsten der neuen Welt hin, und umfasst schon beide Hemisphären.

Schöne Morgenröthe einer noch schöneren Zukunft! —

Paris, den 15. Februar 1854.

**Aloys Debrauz,**

k. k. Sectionsrath im Handels-Ministerium.