

# MITTHEILUNGEN

AUS DEM

# GEBIETE DER STATISTIK.

HERAUSGEGEBEN

VON DER

DIRECTION DER ADMINISTRATIVEN STATISTIK

IM

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



DRITTER JAHRGANG. — V. HEFT.

(Preis 40 kr. Conv. Münze.)



WIEN, 1854.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI W. BRAUMÜLLER.

ATTENTION

# GEHEIMTE DEER STATISTIK

VERLAGSSTELLE

VERLAGSSTELLE DER VEREINIGTEN VERLAGS-ANSTALTEN

VERLAGSSTELLE

VERLAGSSTELLE

VERLAGSSTELLE

VERLAGSSTELLE

VERLAGSSTELLE

VERLAGSSTELLE

VERLAGSSTELLE

# Darstellung

der

## **national-ökonomischen Zustände Portugal's**

mit

besonderer Rücksicht

auf den

## **Verkehr mit Oesterreich.**

---



Die politische Macht und Grösse der meisten Seestaaten Europa's entwickelte sich aus der Blüte ihres Handels. Diess gilt ganz besonders von der pyrenäischen Halbinsel, und zunächst von Portugal. Zur Zeit, als Affonso IV. mit dem Könige von Castilien gegen die Könige von Granada und Marokko (1340) sich verbündete und der Herrschaft der Saracenen in Spanien am Flusse Saledo den Todesstoss versetzte, bestand Portugal's Flotte aus zwei Galeeren und fünf andern Schiffen. Seit in Folge der grossen Entdeckungen des XV. Jahrhunderts der Handel sich weitere Bahnen öffnete, wuchs die portugiesische Seemacht so rasch, dass König Sebastian (1578) mit tausend Fahrzeugen, — der mächtigsten Flotte, die bis dahin gesehen worden war — nach Afrika übersetzen konnte <sup>1)</sup>. Bis auf den heutigen Tag herab ist und bleibt die Geschichte von Portugal fast nur die Geschichte seines Handels.

Wenn es eine Seestadt gibt, welche von der Natur zur Beherrscherin der Meere geschaffen wurde, ist es unstreitig Lissabon. Ihr Hafen, der sicherste und geräumigste in der Welt, öffnet den schnellsten und kürzesten Weg von der östlichen zur westlichen Hemisphäre. An der Mündung eines mächtigen Stroms gelegen, an dessen Ufern bereits die Locomotive braust <sup>2)</sup>, wird Lissabon in einer nahen Zukunft der wichtigste Endpunct der grossen Strasse des Welthandels werden, welche, wie in meiner Darstellung der national-ökonomischen Zustände Spanien's <sup>3)</sup> schon angedeutet worden ist, durch die Macht der Umstände und hauptsächlich durch die Anwendung der Dampfkraft auf Begründung rascher Verbindungsmittel in der pyrenäischen Halbinsel, allmählig vom Norden und Nord-Westen nach dem Centrum und dem Süd-Westen Europa's sich wendet.

Alles, was in der erwähnten Darstellung über die Vortheile gesagt ist, welche Cadix für die transatlantische Schifffahrt im Vergleiche zu Liverpool, Antwerpen, Hamburg und anderen nördlichen Stapelplätzen gewährt, lässt sich um so mehr auf Lissabon anwenden. Abgesehen davon, dass vom letztern Hafen die Fahrt nach Amerika kürzer und sicherer ausfällt, als von Cadix aus (weil im ersteren Falle die Schiffe nicht an dem gefährlichen Cap S. Vincente vorüber zu segeln brauchen,

<sup>1)</sup> Schaefer Geschichte von Portugal, 3. Band, Seite 100.

<sup>2)</sup> Der Tajo, welcher in den Gebirgen von Alboracin entspringt, durchläuft Neu-Castilien und bespült Aranjuez, den östlichen Ausgangspunct der wichtigen Eisenbahnlinie von Madrid nach Valencia, während anderseits von Aranjuez nach der spanischen Hauptstadt der Schienenweg geht, welcher die pyrenäische Halbinsel mit den Centralbahnen Europa's verbinden soll.

<sup>3)</sup> Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik, III. Jahrgang, Heft III.

sondern vielmehr gleich in den atlantischen Ocean treten, und bald nach dem Auslaufen die Region der so günstigen Passat-Winde erreichen), liefert die Bucht von Lissabon den namhaften Vortheil, dass bei der Ebbe und Flut die Schiffe, ohne eines Lootsen zu bedürfen oder ihre Mannschaft anzustrengen, gleichsam von selbst aus- und einlaufen, indem sie mit den Wogen des Tajo hinaus und hinein getrieben werden.

Amphitheatralisch, auf grünenden Hügeln längs des rechten Ufers dieses Stroms erbaut, entfaltet Lissabon an seinem unteren Saume eine unabsehbare Reihe grossartiger Gebäude, welche einst die Schätze Indiens beherbergten und noch gegenwärtig als Waaren-Magazine sich verwenden liessen, vor denen hunderte und hunderte von Schiffen gleichzeitig laden und löschen können.

Zu allen diesen Bequemlichkeiten liefern die angränzenden Wälder, welche vom Tajo nach Leiria und Mondego sich in das Innere erstrecken, das Schiffbauholz in solcher Menge, dass eben der reichen Materialien wegen, womit zu jener Zeit die Schiffswerften von Lissabon überfüllt waren, hier der grössere Theil der weltberühmten spanischen Armada gebaut wurde, welche der Herzog von Medina Sidonia gegen England führte, in deren Unglück auch Portugal's Geschieke verflochten waren. Denn, seit jenem verhängnissvollen Ereignisse sank mit dem raschen Verfall der Seemacht Portugal's die Kraft und das Ansehen der Regierung selbst so tief, dass zuletzt das Land thatsächlich eine britische Provinz wurde, in welcher man z. B. zur Stunde keine andere Goldmünze, als die britischen Guineen, mehr findet.

Unter Pombal's Verwaltung, welche Förderung des National-Handels und der Schifffahrt als ihre Hauptaufgabe betrachtete, schienen bessere Tage für jenes Reich wieder empor zu leuchten. Leider gingen im Sturme der ersten französischen Revolution und der darauffolgenden Kriegs-Epoche die wenigen Früchte der Bemühungen Pombal's verloren, welche seine Verwaltung überdauert hatten.

Ein echt-patriotisch gesinnter Staatsmann, dessen Herz bei der Erinnerung an die vergangene Grösse Portugal's höher schlug, fasste unter der Regierung Maria's II. da Gloria den kühnen Entschluss, sein Vaterland von der politischen und commerciellen Vormundschaft Grossbritannien's zu emancipiren. Es ist diess der von der Londoner Presse so sehr angefeindete, aber dafür von allen Jenen, welche Talent und festen Charakter ehren, um so mehr geschätzte Graf Thomar, gegenwärtig der Chef der conservativen Partei in Portugal, welcher im Rathe seiner Monarchin acht Jahre lang mit unerschütterlichem Muthe gegen die britische Präponderanz kämpfte.

Bezeichnend bleibt es, dass Grossbritannien sich veranlasst fand, mit Gold eine Regierungsveränderung in Portugal zu unterstützen, um vom willfährigen Marschall Saldanha in Betreff der Porto-Weine jene Reduction des Ausfuhrzolls zu erwirken <sup>1)</sup>, welche Graf Thomar aus dem Grunde standhaft verweigert hatte, weil, so lange Grossbritannien nicht in den eigenen Häfen den Einfuhrzoll für die nämlichen Weine vermindert, nur die britische Schifffahrt aus den fraglichen Zollbegünstigungen Nutzen ziehen wird und kann.

<sup>1)</sup> Der Ausfuhrzoll wurde mit dem 1. Januar 1853 von 7.200 Reis auf 1.500 Reis per Almuda (= 0.288 W. Eimer) herabgesetzt.

So lässt man sich jenseits des Canals la Manche angelegen sein, dort, wo es gilt, dringende commercielle Interessen zu verfechten, die Politik nicht als Selbstzweck, sondern nur als Mittel und Hebel solcher Interessen wirken zu lassen. Darin liegt der Schlüssel der britischen Staatsweisheit, dass sie die täglich ausgeprägtere commercielle Tendenz des modernen Völkerlebens in ihrer ganzen Wichtigkeit erfasste und würdigte, um derselben jede andere Betrachtung zu unterordnen.

Indessen scheint Portugal, nach jenen ewigen Gesetzen, welche das Fallen und Steigen eben so sehr in der moralischen und politischen, als in der physischen Welt bedingen, auf dem Wendepunct einer erfreulicheren Zukunft eben in dem Momente gelangt zu sein, wo so viele bei dem Anblick der Abhängigkeit von Grossbritannien, in welche es seit der Revolution Saldanha's abermals gerathen ist, an der Möglichkeit seiner Wiedergeburt ganz verzweifeln.

Die Dampfkraft, welche als Symbol und wesentlichste Triebfeder der nie rastenden Thätigkeit des Handels und der Industrie die Zeit, in der wir leben, am besten charakterisirt, — die Dampfkraft, welche ohne Blutvergiessen schon so viele erspriessliche Revolutionen bewirkt hat, wird nächstens die Regeneration Portugal's beginnen und mit jener unwiderstehlichen Gewalt, mit welcher sie alle Hindernisse zu überwinden gewohnt ist, auch sicher vollenden.

Nichts ist für den denkenden Staatsmann belehrender, als das aufmerksame Studium der Karte von Europa. In der Art, in welcher die Gebirge sich verflachen und die Thäler sich öffnen, um mit Hilfe schiffbarer Ströme den Völkern die kürzesten Verbindungsmittel und bequemsten Handelsstrassen zu gewähren, findet sich die natürliche Erklärung vieler Ereignisse, welche auf die Geschieke der Menschheit mächtig einwirkten und manchem sonst scharfsinnigen Geschichtschreiber noch ein ungelöstes Problem geblieben sind.

So verdanken beinahe alle modernen Staaten Europa's ihre ursprüngliche Entstehung zunächst der Richtung, welche zur Zeit der grossen Völkerwanderung die von Norden und Osten nach Süden und Westen vordringenden Stämme einschlugen. Indem die Donau und der Rhein der überflutenden Masse jener Bevölkerungen, welche wie ein ungestümes Meer immer zahlreicher sich herüberwälzten, bequeme Abzugscanäle gewährten, wurden sie, mit der steigenden Civilisation und den vermehrten Bedürfnissen des internationalen Lebens, zuletzt die Pulsadern des allgemeinen Handelsverkehrs unseres Continents. Sowie das grosse Eisenbahnnetz, welches von den Säulen des Herkules bis zu den Ufern der Newa und dem Gestade des Pontus ganz Europa bedecken soll, in seiner Vollendung weiter schreitet, muss die commercielle Bedeutung aller Wasserstrassen, die im Rayon von Schienenwegen stehen oder letztere ergänzen, sich immer mehr heben. Und wie im menschlichen Körper das Leben vom Herzen nach den Extremitäten mit verdoppelter Intensität strömt, so wird Lissabon, wenn einmal Portugal mittelst der spanischen und französischen Eisenbahnen eine directe ununterbrochene Verbindung mit dem Rheine und der Donau erzielt, der vorzüglichste Stapelplatz des Welthandels werden.

Man ahnt kaum, welche Elemente einer künftigen Wiedergeburt das so wenig bekannte Portugal in seinem Schoosse birgt. Allerdings darf nicht nach den

erschöpften Finanzen der portugiesischen Regierung die ökonomische Lage des Landes selbst beurtheilt werden. So arm auch der Staatsschatz in Folge der vielen Revolutionen geworden, sind glücklicherweise die Quellen des Wohlstands der Nation noch bei weitem nicht versiegt. Vielmehr herrscht unter dem Landvolke <sup>1)</sup>, welches die grosse Mehrheit der Bevölkerung bildet, eine Wohlhabenheit, welche nach dem Urtheile eines der competentesten Staatsmänner von Portugal, der mir die Ressourcen seines Vaterlandes erklärte, möglich machen würde, die öffentlichen Lasten bedeutend zu erhöhen, ohne dem Ackerbaue damit eine zu schwere Bürde aufzuerlegen. Gewiss ist, dass man in Portugal keine Spur jenes Elends antrifft, wovon die beiden Castilien, Asturien und andere Provinzen des benachbarten Spanien's heimgesucht sind.

An natürlicher Intelligenz steht der Portugiese Niemandem nach <sup>2)</sup>. Mässig und genügsam, ist er ungeachtet des heissen Klima's thätiger und regsamer als jeder andere Südländer. Bei seiner unverkennbaren Vorliebe für den Ackerbau — welcher den Volks-Sitten eine patriarchalische Färbung mitten unter so vielen Staatsumwälzungen aufrecht erhalten hat — vereint er jenen entschlossenen Charakter und kühnen Geist, welche an die heroischen Unternehmungen eines Vasco da Gama, Alvares Cabral, Lopo Soares u. s. w. erinnern.

Portugal's gesammte Staatsschuld war nach den letzten amtlichen Ausweisen:

Innere Schuld . . . . .	37.707,000.000 Reis <sup>3)</sup>
Aeussere „ . . . . .	42.056,500.000 „
	<hr/>
	79.763,500.000 Reis.

Die jährlichen Einkünfte — mit Ausschluss der Colonien — betragen:

Directe Steuern . . . . .	2.865,400.000 Reis
Indirecte „ . . . . .	6.797,500.000 „
Verschiedene „ . . . . .	6.999,300.000 „
	<hr/>
	16.662,200.000 Reis.

Da die Staatsschuld durchschnittlich mit 4 Percent verzinst wird, absorbiert sie nothwendigerweise den grösseren Theil des öffentlichen Einkommens. Indessen wird das im Budget sich ergebende Deficit approximativ durch den Ueberschuss der Einkünfte der Colonien gedeckt, welche der Krone Portugal's jährlich 714,000.000 Reis eintragen. Eine bessere Verwaltung der überseeischen Besitzungen könnte leicht deren Ertrag verdoppeln und in Verbindung mit einer zweckmässigeren Repartition der Steuern im Mutterlande der Finanznoth Portugal's ebenso schnell als wirksam abhelfen.

<sup>1)</sup> An Festtagen begegnet man gar häufig in der Provinz Minho einfachen Bäuerinnen, deren Goldschmuck zehn bis zwölf Pfund wiegt.

<sup>2)</sup> Selbst in Grossbritannien und Nordamerika werden nicht so schöne Schiffe gebaut als auf der Werfte von O'Porto, aus welcher die brasilianischen Selavenhändler ihre schnellsten Segler zu beziehen pflegen. Während meiner Reise in Portugal lief eine so gelungene Kriegs-Corvette von 20 Kanonen in O'Porto vom Stapel, dass sie von den anwesenden britischen und französischen Marine-Officieren als ein bisher unerreichtes Muster von Vollkommenheit anerkannt ward.

<sup>3)</sup> 400 Reis = 1 Gulden C. M.

Alle Bemühungen des Königs Ferdinand II., welcher nach dem kürzlich erfolgten Tode seiner erhabenen Gemahlin als Reichsverweser im Namen seines minderjährigen Sohnes die Zügel der Regierung in die Hand nahm, zielen offenbar dahin, Ordnung und Sparsamkeit im Staatshaushalte wieder einzuführen und fest zu begründen. Wenn es ihm gelingt, die politischen Parteien auszusöhnen und der Nation die allgemein ersehnte Ruhe wieder zu schenken, werden die disponiblen Capitalien, woran dormalen eben Portugal grösseren Ueberfluss hat, als irgend ein anderer Geldmarkt Europa's <sup>1)</sup>, ihre befruchtende Wirkung auf den Handel und die Schifffahrt des Landes um so rascher äussern, als durch die beschlossene Eisenbahn von Lissabon nach der spanischen Gränze <sup>2)</sup> dieses Reich, welches bisher thatsächlich die *ultima Thule* war, zum ersten Mal in einen geordneten commerciellen Verband mit dem übrigen Europa treten wird, um darin allmählig jene hervorragende Stellung einzunehmen, wozu seine besonders günstige Lage zwischen der alten und neuen Welt es qualificirt.

Die grosse commercielle Zukunft der pyrenäischen Halbinsel, die sich Jedem, welcher der überwiegenden Macht der Handels-Interessen in unseren Tagen gehörige Rechnung zu tragen versteht, zweifellos kundgibt, hat sowohl in Spanien als in Portugal vielfach den Wunsch angeregt, beide Reiche zu einem einzigen Zollvereine verschmelzen zu lassen. Die Haupt-Organen der öffentlichen Meinung in Madrid und Lissabon hören nicht auf, diese Idee zu bevorworten, deren Verwirklichung sowohl Narvaez als Thomar — die zwei einflussreichsten Staatsmänner der Halbinsel — von ihrem Standpunkte lebhaft anstreben, weil sie darin das wirksamste Mittel erblicken, um den selbstsüchtigen Zwecken Grossbritannien's, welches so lange beide Reiche ausbeutete, einen sichern Damm entgegenzusetzen.

Als ich im August 1853 Lissabon besuchte, war eben aus der Feder eines gefeierten portugiesischen Oekonomisten ein Memoire unter dem Titel: „Iberia“ erschienen, worin die Vortheile des wechselseitigen Zollverbands schlagend nach-

<sup>1)</sup> Es ist berechnet worden, dass seit den letzten zwei Jahren, während deren das gelbe Fieber in Brasilien herrscht, die dort ansässigen Portugiesen, indem sie mit Hab und Gut nach dem Mutterlande zurückkehrten, mehr als 100 Millionen Cruzados (Ein Cruzado = 3 Franken) bares Geld nach Portugal mitbrachten. Diese ungeheure Summe liegt noch meistens todt in den Koffern der Eingewanderten, welche vergebens ihre Capitalien nutzbringend anzulegen suchen.

<sup>2)</sup> Mittelst königlichen Decrets vom 21. August 1852 hat die portugiesische Regierung einer englischen Actien-Gesellschaft die Anlegung einer Eisenbahn von Lissabon nach der spanischen Gränze (Badajoz) zugestanden und sich anheischig gemacht, den Actionären ein Minimum der Interessen von 6 Percent zu garantiren, sowie das Drittel des erforderlichen Gesellschafts-Capitals beizusteuern. Zu dem Ende hat der Finanzminister die Interessen der Staatsschuld reducirt und den Amortisirungs-Fond der Bank von Lissabon im Betrage von etwa 750.000 Pfund Sterling eingezogen, um für die eingegangenen Verbindlichkeiten die nöthigen Ressourcen zu ermitteln.

Nachdem die Königin Maria II. da Gloria wenige Monate vor ihrem frühzeitigen Ende den Grundstein zum Baue des fraglichen Schienenwegs gelegt hatte, wurde mit Zustimmung der Cortes durch das königliche Decret vom 17. August 1853 die Creirung 3percentiger Rentenscheine im Betrage von 600 Contos de Reis, als Caution für die Auszahlung der den Actionären garantirten 6percentigen Interessen verordnet.

Anderseits hat die spanische Regierung mittelst Decrets vom 2. September 1852 einer andern Gesellschaft die Concession zur Anlegung einer Eisenbahn von Albacete nach Cordova mit einer Zweigbahn nach Badajoz ertheilt, wodurch die Verbindung der Eisenbahn von Lissabon, mittelst jener von Madrid nach der französischen Gränze und von da mittelst der französischen Bahnen, mit dem Stromgebiete des Rheins und der Donau vollends bewerkstelligt sein wird.

gewiesen wurden. Die Flugschrift fand so allgemeinen Anklang, dass die erste Ausgabe binnen weniger Wochen vergriffen war und eine zweite schnell folgen musste, um der Nachfrage zu genügen.

Ein anderer portugiesischer Publicist, D. Carlos José Caldeira, widmet in seinem jüngsten Werke: „*Apontamentos d'una Viagem de Lisboa a China*“ (Lisboa 1853) dem nämlichen Gegenstande folgende wichtigen Betrachtungen:

„Wenn man den Zustand der portugiesischen Colonien mit jenem der spanischen vergleicht, dringt sich von selbst die Ueberzeugung auf, wie vortheilhaft die Verschmelzung der commerciellen und ökonomischen Interessen beider Nationen für beide werden müsste. Welche Vermehrung der Production, wie viele neue Märkte und welche weite Sphäre erspriesslicher Entwicklungen würden sich nicht daraus ergeben! Die Identification der commerciellen und ökonomischen Interessen, auf welche der Aufschwung der Industrie und Civilisation auf unserer Halbinsel abzielt, wird zu der Identität der Ideen und zur Gleichstellung der Interessen jeder Art, und früher oder später zur Fusion beider Nationalitäten führen, indem die gemeinsame Abstammung, die Gleichheit der Sprache, des Klima's, der Sitten und der Religion schon dahin streben. Alle denkenden Männer in Portugal betrachten die Verschmelzung unserer Nationalität mit der spanischen als unvermeidlich. Den Einen scheint eine solche Eventualität ein grosses Unglück, weil sie unsere politische Vernichtung in sich schliesst; die Anderen hingegen erblicken darin den letzten Rettungs-Anker für unser Land und meinen, dass man diese Verschmelzung gehörig einleiten und vorbereiten müsse, damit sie desto zweckmässiger realisirt werde.“

„Allgemein ist es jedoch anerkannt, dass Spanien weder daran denkt noch ernstlich denken kann, unser Reich zu erobern. Sein eigenes Interesse und die Ideen, welche in unserem Jahrhundert die auswärtige Politik der europäischen Staaten bedingen, hindern es daran. Hierzu gesellt sich das portugiesische Nationalgefühl, welches jederzeit fremder Unterjochung energisch zu widerstehen wusste.“

„Dem sei wie ihm wolle, — die Verschmelzung ist unvermeidlich als nothwendige Folge der wechselseitigen Beziehungen, welche die Eisenbahnen und gemeinsamen Handelsinteressen zwischen beiden Völkern immer enger knüpfen werden. Die echte Liebe zum Vaterlande kann unmöglich einen unnützen Widerstand gutheissen, welcher Portugal noch länger zum Nachtheile der Civilisation von der Gemeinschaft des übrigen Europa ausschliessen würde. Im Gegentheil, die wahren Patrioten müssen darauf bedacht sein, dass unsere Fusion mit Spanien, damit sie für uns möglichst nutzbringend ausfalle, im Voraus durch eine freiwillige, würdige Einhelligkeit derart vorbereitet werde, dass sie beide Dynastien umfasse und aus der verjüngten iberischen Nationalität die Zeiten unseres einstigen Colonial-Reichthums sich allmählig wieder entwickeln mögen.“

„Jeder Bewohner der Halbinsel, welcher auf der Karte diesen herrlichen Landstrich betrachtet, der vom Meere rings bespült und mit dem übrigen Europa kaum durch die majestätische Gebirgskette der Pyrenäen verbunden ist, kann nicht umhin, den heissen Wunsch zu hegen, alle iberischen Elemente zu einer grossen mächtigen

Nation vereint und das gemeinsame Vaterland beider Völker zu jenem Range wieder erhoben zu sehen, der ihm eigentlich gebührt.“

„Welche unermessliche Zukunft würde dann der iberischen Nation bevorstehen, ihr, die so günstig im Westen von Europa gelegen ist, die reichsten Colonien besitzt, über zahlreiche bequeme Häfen sowohl am mittelländischen Meere als am atlantischen Ocean verfügt!“

Ich liess absichtlich den portugiesischen Publicisten sprechen, um zu zeigen, dass die Eventualität einer commerciellen und politischen Fusion beider Reiche nicht so ferne liegt, als man vielleicht wähnen sollte. Bei den zahlreichen Sympathien, welche die Fusion eben so gut in Spanien als in Portugal zählt, weil beide Nationen des ihnen daraus entspringenden wechselseitigen Nutzens sich klar bewusst sind, würde es nur einer Familien-Allianz zwischen den beiden Dynastien bedürfen, um die Wünsche aller aufgeklärten Bewohner der Halbinsel in Erfüllung gehen zu lassen.

Die umsichtige Regierung Napoleon's III., welche den Gang der Begebenheiten jenseits der Pyrenäen mit aufmerksamem Auge verfolgt, hat sich beeilt, die französischen Handelsinteressen in Portugal durch den Abschluss des Handels- und Schiffahrts-Vertrags vom 9. März 1853 (er ist am 25. Januar 1854 in Wirksamkeit getreten) für alle Eventualitäten sicher zu stellen. Denn obgleich Grossbritannien, Russland, Sardinien und andere Seestaaten Handels- und Schiffahrts-Verträge mit Portugal besitzen, so hat keiner derselben den Umfang und die Tragweite des neuesten zwischen dem Hof von Lissabon und dem französischen Cabinet am 9. März 1853 unterzeichneten Vertrags <sup>1)</sup>.

Das Cabinet der Tuilerien nämlich beschränkte sich nicht darauf, in den fraglichen Vertrag die auf das Princip der Gegenseitigkeit in Bezug auf Flagge, Verkehr u. s. w. fassenden Stipulationen, welche im Allgemeinen mit den Bestimmungen anderer Verträge dieser Art übereinstimmen, aufzunehmen, sondern liess sich zugleich angelegen sein, den französischen Staatsangehörigen durch die Art. 1, 2 und 3 Begünstigungen und Immunitäten zu gewährleisten, welche zu Gunsten Frankreich's im Vergleich mit Grossbritannien eine bevorrechtete Stellung in Portugal begründen, indem die britische Gesetzgebung nicht erlaubt, hierin das Princip der Reciprocität in jener Ausdehnung anzuwenden, wie es zwischen Frankreich und Portugal durch den Vertrag vom 9. März 1853 geschehen ist.

Eine nicht minder wichtige Thatsache ist die Sorgfalt, mit welcher Frankreich in seinem neuesten Verträge mit Portugal bedacht war, den Wirkungskreis der Consularorgane auszudehnen, ihre Attributionen zu erweitern und ihr Ansehen zu befestigen, indem nicht weniger als vierzehn Artikel diesem Gegenstande gewidmet sind.

<sup>1)</sup> Dass die französische Regierung selbst grossen Werth auf die Abschliessung dieses Vertrags legte, erhellt sattsam aus dem Umstande, dass sie zu Gunsten der portugiesischen Flagge ihre eigenen Differenzialzölle aufhob, indem sie mittelst Decrets vom 6. April 1854 anordnete, dass die von dem Boden und der Industrie Portugal's abstammenden Waaren, wenn sie direct nach Frankreich unter portugiesischer Flagge importirt werden, keine höhern Gebühren zu entrichten haben als jene, welchen diese Handelsgüter, unter französischer Flagge importirt, unterworfen sind. Mit Ausnahme des Königreichs beider Sicilien hat Frankreich bisher keinem anderen Staate die gleiche Handelsbegünstigung gewährt.

Zu den wirksamsten Waffen, womit Frankreich der britischen Concurrenz auf fremden Märkten entgegenarbeitet, gehört unstreitig die kräftige Stellung, welche es seinen eigenen Consuln im Auslande zu sichern sucht. Obgleich die britischen Consuln oft hohe Ansprüche erheben, hat sich deren Regierung noch nie herbeilassen wollen, vertragsmässig anderen Staaten gegenüber die Gegenseitigkeit solcher Berechtigungen auszusprechen. Anders verfährt das kluge Frankreich. Während in unzähligen Werken noch darüber gestritten wird, ob die Consuln einen politischen Charakter haben oder nicht, hat die französische Regierung längst die Frage thatsächlich bejahend entschieden, indem sie den Consuln jener Staaten, welche die diessfällige Reciprocität anerkennen wollen, die damit verbundenen Vorrechte und Privilegien unbedingt einräumt. Sie erreichte aber auch dadurch schon, dass in Südamerika, wo die französischen Consula den Local-Behörden gegenüber am besten gestellt sind, die Handels-Interessen ihrer Nation gehörig gewahrt wurden, und einen so mächtigen Aufschwung nahmen, dass der Verkehr Frankreich's in jener Richtung mit jedem Jahre blühender wird.

Wer mit den administrativen Zuständen der pyrenäischen Halbinsel vertraut ist, muss zu der Ueberzeugung gelangen, dass ein fremder Consul die Handels-Interessen seines Landes desto kräftiger zu wahren vermag, je unabhängiger er den Local-Behörden gegenüber auftreten kann, es sei denn, dass man nach dem Beispiele Grossbritanniens's fortwährend in jenen Gewässern eine ansehnliche Seemacht unterhält, welche nöthigenfalls durch andere Argumente das erzielt, wozu das persönliche Ansehen des Consuls nicht hinreicht.

Der neueste Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Portugal und Frankreich führt uns ganz natürlich zur Besprechung der Handels-Politik, welche die portugiesische Regierung durch das königliche Decret vom 18. October 1841 als Basis ihrer künftigen Beziehungen zu anderen Staaten aufgestellt hat.

Um das königliche Decret vom 18. October 1841 gehörig aufzufassen, muss man unterscheiden:

1. ob die eingeführten Producte und Waaren, Erzeugnisse des Landes, wo sie geladen wurden, sind oder nicht;
2. ob der Import unter portugiesischer oder fremder Flagge stattfindet;
3. ob die importirten Producte und Waaren für den inneren Verbrauch, für den blossen Transito oder für die Wiederausfuhr bestimmt sind.

Fremde Erzeugnisse, welche direct aus dem Lande der Production, sei es unter portugiesischer, sei es unter der National-Flagge des betreffenden Bezugslands, importirt werden, zahlen nur die im allgemeinen Zolltarif bestimmten Gebühren. Somit haben österreichische Producte, welche direct z. B. aus Triest unter kaiserlicher oder portugiesischer Flagge in die Häfen Portugal's eingeführt werden, keinen Differenzialzoll zu entrichten.

Bei dem indirecten Importe ist nur die portugiesische Flagge vom Differenzialzoll befreit, indem alle andern Flaggen, selbst jener Länder, deren Regierungen mit Portugal besondere Handels- und Schiffahrts-Verträge abgeschlossen haben, in diesem Falle einen Differenzialzoll von 20 Percent zu entrichten haben. So unterliegen z. B.

österreichische Erzeugnisse, wenn sie aus Gibraltar unter britischer Flagge in Portugal ankommen, unbedingt dem Differenzialzoll, während sie, wie schon bemerkt, direct aus einem Hafen des Kaiserstaats und unter kaiserlicher oder portugiesischer Flagge importirt, der Entrichtung von Differenzialzöllen entgehen, obwohl zwischen Oesterreich und Portugal kein Handels- und Schiffahrts-Vertrag besteht.

So sonderbar auf den ersten Blick diese Bestimmungen erscheinen mögen, liegen ihnen die Principien einer gesunden Volkswirtschaft zu Grunde, welche in der Entwicklung des directen Verkehrs zwischen dem Producenten und dem Consumenten mit Recht die erspriesslichste Förderung des internationalen Handels erblickt.

Fremde Waaren und Producte, welche bei den portugiesischen Zollämtern niedergelegt und als Durchfuhrgut weiter befördert werden, zahlen ohne Unterschied der Flagge, unter welcher sie eingeführt wurden, den im allgemeinen Tarif festgesetzten Ausfuhrzoll von  $\frac{1}{4}$  % des Werths.

Fremde Waaren und Producte, welche schon den betreffenden Einfuhrzoll entrichtet haben und wieder ausgeführt werden sollen, sind unter jeder Flagge bei der Wiederausfuhr zollfrei zu behandeln.

Eigentliche Handels- und Schiffahrts-Verträge mit Portugal besitzen nebst Frankreich nur Grossbritannien, Sardinien und Russland.

Der zwischen Portugal und Russland am 28. Februar 1851 zu Lissabon unterzeichnete Vertrag enthält unter Anderem im Artikel VII folgende wichtige Bestimmung:

„Die hohen contrahirenden Theile sind übereingekommen, in Betreff alles Dessen, was den wechselseitigen Import beider Länder anbelangt, die Häfen, welche an der Mündung der Weichsel, des Niemen und jedes andern Stroms, in welchen ein in den Staaten S. M. des Kaisers aller Reussen entspringender oder durch diese Staaten fließender schiffbarer Fluss mündet, den Häfen des russischen Reichs gleichzuhalten. Demgemäss werden die Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie Russlands oder des Königreichs Polen, wenn sie in jenen Häfen am Bord russischer Fahrzeuge geladen und direct nach den Häfen des Königreichs Portugal (mit Einschluss der Inseln Madera, Porto-Santo und der Azoren) importirt werden, ganz so zugelassen und behandelt werden, als wenn sie unmittelbar aus einem Hafen des Kaiserreichs Russland und unter russischer Flagge ankämen. Gegenseitig werden die Erzeugnisse Portugals und der erwähnten Inseln, wenn sie unter portugiesischer Flagge in den fraglichen Häfen eingeführt werden, bei einem nachfolgenden Import in Russland oder im Königreiche Polen auf jenen Flüssen so behandelt werden, als ob sie direct auf portugiesischen Schiffen nach einem Hafen des Kaiserthums Russland gesendet worden wären.“

Durch die angeführte Bestimmung bezweckte Russland zunächst den Frachtverkehr, welchen bisher andere Flaggen (wie die britische, schwedische, hannoveranische u. s. w.) zwischen Russland und Portugal trieben, nach und nach an sich zu ziehen.

In der That, kaum wurde der neue Handelsvertrag in Wirksamkeit gesetzt, als die britische Flagge den Transport aus Portugal nach den russischen Häfen und umgekehrt völlig aufgab <sup>1)</sup>. Und obgleich der Seeverkehr zwischen Portugal und

<sup>1)</sup> Im Laufe des Jahres 1852 ist nur ein einziges britisches Schiff aus den russischen Häfen in Lissabon gelandet, und kein einziges von hier dorthin abgesetzt.

Russland schon im ersten Jahre, nachdem der neue Vertrag ins Leben getreten war, einen merklichen Aufschwung erfuhr, beteiligten sich die Flaggen dritter Länder weniger daran, als früher, so dass der Aufschwung ausschliessend der russischen Flagge zu Gute kam.

Aus Russland sind im Hafen von Lissabon :

	eingelaufen		ausgelaufen		zusammen	
	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt
im Jahre 1850 (vor d. Abschlusse des Handelsvertrags) . . .	12	1.695	18	3.633	30	5.328
im Jahre 1852 (nach d. Abschlusse des Handelsvertrags) . . .	12	1.749	31	4.714	43	6.463

Somit brachte der neue Handelsvertrag schon im ersten Jahre seiner Wirksamkeit eine Vermehrung der Schiffahrt zwischen Portugal und Russland um 13 Schiffe und 1.135 Tonnen mit sich, ein Resultat, welches der Nothwendigkeit enthebt, weitere Beweisgründe für die Zweckmässigkeit eines ähnlichen Handels- und Schiffahrtsvertrags zwischen Oesterreich und Portugal anzuführen.

Wenn es ein Land gibt, für dessen Industrie und Handel ein höchst vortheilhafter Markt auf der pyrenäischen Halbinsel sich eröffnet, so ist diess unbezweifelt Oesterreich. Wir haben daher ein dringendes Interesse, von Portugal zu erwirken, dass die Erzeugnisse unseres Gewerbflusses, welche auf der Donau und der Elbe dem Meere zugeführt werden, in portugiesischen Häfen ganz so zugelassen und behandelt werden mögen, als würden sie direct aus einem österreichischen Hafen dahin importirt. Wie schon bemerkt wurde, zielt die Haupttendenz der portugiesischen Handelspolitik darauf ab, den directen Import aus dem ursprünglichen Bezugslande jeder Waare zu begünstigen. Ein Grund mehr für Oesterreich, diese Tendenz nach dem Beispiele Russland's durch besondere Vertragsbestimmungen so auszubeuten, dass die Concurrrenz anderer fremder Flaggen sich wesentlich erschwert findet.

Die Concurrrenz der portugiesischen Flagge ist an und für sich so wenig gefährlich, dass ungeachtet der Begünstigungen, deren sie in Folge des Vertrags vom 28. Februar 1851 in russischen Häfen genießt, während des ganzen Jahrs 1852 nur ein portugiesisches Fahrzeug von 132 Tonnen aus Lissabon nach St. Petersburg absegelte und ein anderes von 134 Tonnen aus St. Petersburg nach Lissabon kam.

Die Regelung der Schiffahrtsgelder ist Gegenstand mehrfacher Conventionen geworden, welche Portugal mit fremden Staaten abgeschlossen hat, wobei das Gesetz vom 25. Juli 1849 massgebend war.

In diesem Gesetze, welches dem benachbarten Spanien bei der Promulgation der bekannten königlichen Decrete vom 17. December 1851 und 3. Januar 1852 als Muster diente, wird das Princip der Reciprocität proclamirt, zufolge dessen in Bezug auf Hafen- und Tonnengelder seitens der portugiesischen Regierung allen jenen Staaten, welche die Gleichstellung der portugiesischen Flagge mit der eigenen in ihren Häfen förmlich anerkennen, die gleiche Begünstigung in Portugal zugestanden wird.

Solche Vereinbarungen Portugal's bestehen zur Stunde bereits mit Belgien, Brasilien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Hannover, den Hansestädten, dem

Kirchenstaate, Meklenburg, den Niederlanden, Oldenburg, Preussen, Russland, Sardinien, Schweden und Norwegen, Spanien, der Türkei und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Dass auch in dieser Beziehung ein Uebereinkommen zwischen Oesterreich und Portugal wünschenswerth erscheint, sollen nachstehende Daten beweisen, welche die in portugiesischen Häfen zu entrichtenden Schiffahrtsgelder specificiren.

Kauffahrer, welche entweder leer oder im Ballast ankommen, zahlen:

	(für die portugies. Tonne)
wenn sie unbeladen absegeln . . . . .	500 Reis
beladen mit portugiesischen Erzeugnissen . . . . .	200 „
„ „ fremden Waaren (Wiederausfuhr) . . . . .	500 „

Nur wenn sie ganz oder zu zwei Drittheilen des Tonnengehalts mit Salz, Getreide, Mehl, Wein oder Olivenöl befrachtet absegeln, sind sie vom Tonnengelde frei.

Kauffahrer, welche beladen ankommen, zahlen:

	(für die portugies. Tonne)
wenn sie unbeladen absegeln . . . . .	500 Reis
beladen ganz mit portugiesischen Erzeugnissen . . . . .	300 „
„ mit fremden Waaren (Wiederausfuhr) . . . . .	500 „
„ ganz od. zu $\frac{2}{3}$ d. Tonnengehalts mit Salz . . . . .	100 „

Besteht die Ladung theils aus portugiesischen, theils aus fremden Erzeugnissen, so wird für die ersteren ein Tonnengeld von 300 und für die letzteren von 500 Reis behoben; besteht die Ladung ganz oder zu  $\frac{2}{3}$  aus Getreide, Mehl, Wein und Olivenöl, so entrichtet sie nur ein Tonnengeld von 100 Reis.

Dampfschiffe haben in der Regel nur  $\frac{2}{3}$  der von den Segelschiffen in gleichem Falle zu leistenden Tonnengebühren zu entrichten <sup>1)</sup>.

Nebst den eigentlichen Tonnengebühren werden in Portugal Zusatzgelder gefordert. Im Jahre 1848 wurden letztere von 5 auf 15 Percent erhöht; der neueste Tarif vom Jahre 1853 hat dieselben um 2 Percent ermässigt, so dass sie heutigen Tages noch 13 Percent ausmachen. Davon werden 10 Percent zur Tilgung der Noten der Bank von Lissabon und 3 Percent zur Besoldung der Beamten der königlichen Zollämter verwendet.

Die National-Flagge, sowie jene Flaggen, deren Regierungen die Reciprocität adoptirten, zahlen nur die Hälfte der festgesetzten Tonnengelder.

Obgleich bei der complicirten Art und Weise, in welcher die Tonnengebühren in Portugal bemessen werden, keine bestimmte Durchschnittsziffer sich aufstellen lässt, kann man annehmen, dass dermalen die Tonnengelder, welchen die portugiesische Flagge in österreichischen Häfen unterliegt, sich so ziemlich mit jenen ausgleichen, welche die kaiserliche Flagge in Portugal zahlt. Ein Schiff von 200 Tonnen

<sup>1)</sup> Diese Begünstigung bildet einen Grund mehr, um die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd zu bestimmen, eine directe Verbindung zwischen Triest und Lissabon zu etabliren. Die Vortheile davon sind in meiner Darstellung der ökonomischen Zustände Spaniens näher angedeutet worden.

z. B. wird unter österreichischer Flagge in Portugal ein Maximum von 113.000 Reis oder 251 fl. an Tonnengebühren zu entrichten haben: da nun ein portugiesisches Fahrzeug von gleicher Tragfähigkeit in österreichischen Häfen 243 fl. (1 fl. 13 kr. per Tonne) zahlt, besteht in der wechselseitigen Behandlung beider Flaggen thatsächlich kein namhafter Unterschied.

Durch die Annahme der Reciprocität zwischen beiden Ländern würde allerdings in der wechselseitigen Behandlung der respectiven National-Flaggen der Unterschied sich als ein erheblicherer herausstellen. Denn während ein österreichischer Kauffahrer von 200 Tonnen in portugiesischen Häfen dann noch einem Maximum von 125½ fl. unterliegen könnte, würde ein portugiesisches Schiff von gleicher Tragfähigkeit in österreichischen Häfen kaum 46½ fl. an Tonnengeld entrichten.

Daraus darf jedoch keineswegs gefolgert werden, dass die Gleichstellung beider Flaggen mehr der portugiesischen als der österreichischen Flagge frommen würde. Der Zweck, welchen alle Seestaaten bei der Regelung ihrer Handels-Interessen mit andern Staaten verfolgen, liegt wohl in der möglichsten Förderung des wechselseitigen directen Verkehrs. Das Princip der Reciprocität in Betreff der Entrichtung der Schifffahrtsgelder, welches zu diesem Zwecke führt, darf in seiner vollen Tragweite nicht nur darnach bemessen werden, ob die Nation, welche dasselbe adoptirt, die nämliche numerische Reduction der Tonnengelder wie die andere, deren Gleichstellung sie anerkennen soll, gegenseitig erlangt, sondern vor Allem muss ermittelt werden, ob die Opfer, welche die Reciprocität mehr oder weniger mit sich bringt, mit den Vortheilen, welche aus der Reciprocität zu erwarten stehen, im Einklange stehen oder nicht. Im vorliegenden Falle darf unbedingt mit Ja geantwortet werden.

Wie wir schon gesehen haben, beruht ja die Handelspolitik Portugal's eben darauf, den directen Import unter der National-Flagge des betreffenden Bezugslands zu fördern. Wenn nichtsdestoweniger der directe Verkehr zwischen Oesterreich und Portugal, anstatt sich zu heben, eher abgenommen hat, liegt wohl die Ursache darin, dass fremde Flaggen den unregelmässigen Stand unserer Schifffahrts-Interessen in Portugal dazu benützen, um den indirecten Verkehr zwischen beiden Ländern zu unterhalten. So hat sich z. B. im Laufe des Jahrs 1852 die Handelsthätigkeit zwischen Oesterreich und Portugal darauf beschränkt, dass von Lissabon zwei holländische Schiffe nach Triest abgesegelt und aus letzterem Hafen ein römischer und ein sardinischer Kauffahrer in Lissabon angekommen sind. Dadurch, dass Oesterreich in Betreff der Schifffahrtsgelder die Reciprocität noch nicht adoptirte, fördert es, zum Nachtheile der eigenen Flagge, bloss die Concurrenz jener Flaggen, welche, in Portugal die Behandlung der National-Flagge erfahrend, desto leichter den Verkehr zwischen jenem Lande und dem Kaiserstaate sich zuzuwenden vermögen.

Mag man der portugiesischen Flagge in österreichischen Häfen noch so viele Erleichterungen und Begünstigungen gewähren, ihre Concurrenz wird darum unserer Flagge nicht gefährlicher als jetzt werden. Oben wurde nachgewiesen, wie aus dem Abschlusse des Handels- und Schifffahrtsvertrags vom 28. Februar 1851 die portugiesische Flagge thatsächlich keinen, die russische aber desto mehr Nutzen gezogen hat.

Die nämliche Erscheinung wiederholt sich bei dem Handels- und Schiffahrtsvertrage, welcher am 17. December 1850 zwischen Sardinien und Portugal unterzeichnet worden ist. Der Seeverkehr zwischen Portugal und Sardinien während des Jahrs 1852 wurde vermittelt durch 11 Schiffe mit 1.617 Tonnen, welche von Lissabon nach sardinischen Häfen abgingen, und 5 Schiffe mit 852 Tonnen, welche in umgekehrter Richtung ankamen. Darunter zählte die sardinische Flagge 11 Schiffe und die portugiesische nicht ein einziges Fahrzeug. Dergleichen Ziffern bedürfen keines weitem Commentars.

Uebrigens dringt sich, wenn man den früheren Seeverkehr zwischen Oesterreich und Portugal näher prüft, von selbst die Ueberzeugung auf, dass bei der zunehmenden commerciellen Wichtigkeit der pyrenäischen Halbinsel eine bessere Regelung unserer Schiffahrts-Interessen in Portugal die erspriesslichsten Folgen haben müsste.

Zu Folge der amtlichen Ausweise des k. k. General-Consulates in Lissabon waren vom 1. Januar 1839 bis Ende December 1848 (ein Decennium) im Ganzen 73 österreichische Kauffahrer mit einem Gesamtgehalte von 15.304 Tonnen in portugiesischen Häfen angekommen, was im Durchschnitte eine jährliche Mittelzahl von 7 Schiffen und 1.530 Tonnen gibt. Wenn diese Zahl in neuester Zeit fast auf Null herabgesunken ist, so ist die Ursache keine andere, als dass andere Flaggen durch die Begünstigungen, deren sie in Portugal geniessen, unsere Flagge allmählig verdrängt haben. Dem abzuhelpen, gibt es kein wirksameres Mittel, als unsere Flagge in den Besitz der nämlichen Begünstigungen, je früher je besser, zu setzen.

Die Handelsthätigkeit von Lissabon ist schon im Steigen begriffen. Nachstehende Parallele <sup>1)</sup> wird die Sache anschaulich machen.

	Angekommene Schiffe	Abgegangene Schiffe	Tonnengehalt
im Jahre 1850 . . .	783	677	223.844
„ „ 1852 . . .	895	796	293.322
Unterschied zu Gunsten des Jahrs 1852	112	119	69.478

Da die portugiesische Handelsmarine in den letzten Jahren eher ab- als zugenommen hat, so kam die angeführte Vermehrung des Seeverkehrs von Lissabon nicht ihr, sondern jenen Nationen zu Gute, welche sich angelegen sein liessen, durch eine wohlverstandene Regelung ihrer eigenen Handels-Interessen festen Fuss in Portugal zu fassen.

Nicht minder zweckmässig zur Förderung des österreichischen Imports in Portugal erscheint der Abschluss einer besonderen Post-Convention, zunächst wegen der zu erleichternden Sendung von Mustern, indem die meisten Bestellungen seitens der Häuser in Lissabon und O'Porto auf Muster zu geschehen pflegen.

Die britischen Fabricanten scheuen keine Kosten, um mit möglichster Schnelligkeit die neuesten Muster dahin zu senden, wozu die zweimal des Monats O'Porto und

<sup>1)</sup> Mit Ausschluss der Küstenfahrt (*cabotage*).

Lissabon berührenden Dampfer der „Peninsular-Steaming-Company“ ein eben so bequemes als rasches Mittel darbieten.

Der Schnelligkeit halber könnten zwar auch österreichische Muster über Southampton mit diesen Dampfbooten nach Portugal gesendet werden; allein damit die Pakete nicht in London, wo sie Behufs der Beförderung nach Portugal dem Francaturzwang unterliegen, aufgehalten werden, müssen sie an ein dortiges Haus empfohlen sein, eine Bedingung, welcher jene österreichischen Fabricanten, die mit London keine Geschäfts-Verbindungen unterhalten, sehr schwer nachzukommen im Stande sind.

Da Oesterreich kürzlich eine Post-Convention mit Spanien abgeschlossen hat, so ist damit unseren Fabricanten die Sendung von Mustern nach Portugal nicht nur wesentlich erleichtert, sondern täglich gesichert. Allein damit nicht die portugiesische Post-Verwaltung dergleichen Muster-Sendungen gleich Briefschaften taxire, wird unerlässlich, dass der österreichischen Regierung durch eine besondere Post-Convention das Recht eingeräumt werde, die aus Oesterreich kommenden, nach Portugal bestimmten Briefschaften und Muster-Sendungen in geschlossenen Paketen durch Spanien gehen zu lassen, so wie, dass für die Muster-Sendungen jene Postporto-Erleichterungen eintreten mögen, welche Belgien mittelst der am 2. Mai 1852 abgeschlossenen Post-Convention von Portugal bereits erwirkt hat. Da ferner seit dem Herbst 1853 am 15. jeden Monats ein Dampfer aus Nantes direct nach Lissabon fährt, und das französische Post-Felleisen dahin befördert, liesse sich diese Gelegenheit zur Sendung von österreichischen Mustern benützen. Doch auch in diesem Falle müssten vertragsmässig von der portugiesischen Regierung den durch Frankreich transitirenden Muster-Sendungen aus Oesterreich die erforderlichen Begünstigungen förmlich gesichert werden, weil sie sonst zweifelsohne als Briefschaften behandelt würden und demnach ungemein hohe Posttaxen zu tragen hätten.

In allen Handels- und Schiffahrtsverträgen, welche Portugal bisher mit fremden Staaten abschloss, behielt es sich die Befugniss vor, die bezüglich des Handels mit Douro-Weinen und des Exports von Setubal-Salz bestehenden Vorschriften aufrecht zu erhalten. Ebenso bleiben die k. portugiesischen Staatsmonopole in Bezug auf den inneren Verschleiss von Tabak, Seife und Schiesspulver von den fraglichen Stipulationen unberührt.

Darum ist es hier am Platze, die erwähnten Vorschriften und Staatsmonopole näher zu erklären, um daraus die besondere Eigenthümlichkeit der portugiesischen Handels-Zustände recht klar hervortreten zu lassen.

Bei weitem das wichtigste Erzeugniss Portugal's ist Wein. Derselbe gedeiht vorzüglich in der Provinz Entre-Douro-e-Minho, und wird auch nach derselben im Lande selbst benannt. Da der Exporthandel davon in O'Porto sich concentrirt, so pflegen die Engländer ihn lieber Porto-Wein zu nennen, unter welchem Namen er gemeinlich in anderen Ländern bekannt ist.

Das Monopol der Douro-Weine befindet sich in Händen einer eigenen vom Marquis Pombal im Jahre 1756 gestifteten und mit grossen Vorrechten ausgestatteten Gesellschaft. Der Zweck, welchen Pombal bei der Errichtung dieser Gesellschaft

sich hauptsächlich vorgesteckt hatte, ging dahin, den Ruf der Douro-Weine auf den Welt-Märkten ungeschmälert zu erhalten, indem der Gesellschaft strenge verwehrt blieb, andere als Weine von anerkannt ausgezeichneter Qualität auszuführen.

Das Monopol sollte durch die den auswärtigen Consumenten von der Gesellschaft zu leistenden Garantien in Betreff der Echtheit und Güte der Weine gemeinnützig wirken.

In der That, kaum war diese Garantie in Folge der spätern Abschaffung des Monopols der Gesellschaft verschwunden, als die Speculation die ordinärsten Douro-Weine in den Export-Handel zu bringen nicht ermangelte, und dadurch der Blüte dieses Handels einen so tiefen Schlag versetzte, dass die Regierung sich bemüssigt fand, im Jahre 1843 wieder das Monopol einer Gesellschaft zu überlassen, welche nach dem Vorbilde der vom Marquis Pombal creirten Compagnie hergestellt wurde.

Indessen erholen sich die Douro-Weine nur langsam von dem Misscredit, in welchen kurzsichtige Speculanten während der Zeit der Freigebung des Handels sie gerathen liessen. Als die vom Marquis Pombal errichtete Gesellschaft ins Leben trat, betrug die jährliche Ausfuhr an Douro-Weinen durchschnittlich 24.000 Pipen <sup>1)</sup>, wovon bekanntlich der grösste Theil in Grossbritannien consumirt zu werden pflegt. Obgleich seitdem die Bevölkerung Grossbritanniens sich beinahe verdoppelt hat, erreichte der Export vom Jahre 1848 bis 1851 durchschnittlich nur die Ziffer von 26.000 Pipen. Dass im Laufe beinahe eines vollen Jahrhunderts sich eine so unbedeutende Vermehrung der Consumption von Douro-Weinen in Grossbritannien herausstellt, ist erklärlich, weil in dem Grade, als der Ruf jener Weine durch die Betrügereien einer gewissenlosen Concurrenz gefährdet ward, die Briten die edlen Weine des benachbarten Spanien vorzuziehen angingen. Wirklich ist diesem Umstande zuzuschreiben, dass der früher jenseits des Canals weniger geschätzte Xeres-Wein auf der Tafel der bemittelten Stände Grossbritanniens nicht mehr fehlen darf.

Wenn auch die Privilegien und Begünstigungen der im Jahre 1843 hergestellten Gesellschaft den Umfang, wie jene der zu Pombal's Zeiten bestandenen, nicht mehr haben, verdienen sie immer noch bedeutend genannt zu werden, und beweisen, dass die portugiesische Regierung keine Opfer scheut, um diesem für die Nation so wichtigen Verkehr den verlorenen Glanz wo möglich wieder zu geben.

Ausser dem Alleinhandel mit Douro-Weinen, welchen die Gesellschaft besitzt, wird ihr vom Staate eine jährliche Subvention von etwa 400.000 fl. C.M. gewährt. Ferners bezieht die Gesellschaft von den im Inlande consumirten Weinen eine Steuer von 3 Gulden für die Pipa, und einen Ausfuhrzoll von 15 Gulden für die Pipa von den nach dem Auslande verfrachteten Weinen. Dafür ist die Gesellschaft verpflichtet, dem inländischen Producenten den erfechtesten Wein zweiter Qualität zu 40 Gulden und dritter Qualität zu 30 Gulden für die Pipa abzunchmen, sowie nach den wichtigsten Städten von Europa und Amerika jährlich Muster von Douro-Weinen zu senden <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Pipa = 7·7 W. Eimer.

<sup>2)</sup> Dieser Obliegenheit kömmt allerdings die Gesellschaft nur in sehr unvollständiger Art nach. Statist. Mittheil. 1854. V. Heft.

Da die auserlesensten Sorten nicht jährlich gedeihen, konnte man nicht füglich auch für dieselben den Preis feststellen, um welchen die Gesellschaft sie vom inländischen Producenten zu erstehen hat.

Mehrfache klimatische und geognostische Umstände vereinen sich, um die Erzeugung des Salzes an den südwestlichen Küsten von Portugal ausserordentlich zu begünstigen.

Das an der Mündung des Rio-Sadaõ (vom Hafen Setubal bis nach Olea Cerdosal hin) gewonnene Salz gilt mit Recht für das beste in der Welt. Der Rio-Sadaõ hat zwar ein geräumiges Bett, aber ein seichtes Wasser, — zwei Thatsachen, welche die Concentration und Krystallisation des Salzes ungemein fördern, während die starke Strömung des Tajo, Douro, Mondego und anderer Flüsse, welche dem Meere grosse Massen Wasser zuführen, eher hinderlich dafür wirkt. Wenn der Absatz die Production mehr ermunterte, könnte man leicht in den Salz-Morästen von Setubal jede Woche zweimal ernten. Da jedoch eine zweimalige Ernte im Jahre schon weit mehr abwirft, als an den Mann gebracht werden kann, verwenden die Eigenthümer jener Salz-Moräste eine besondere Sorgfalt auf die Trocknung und Erhaltung ihrer Erzeugnisse.

Die Herrschaft der trockenen Winde von Norden und Nord-Osten an der westlichen Küste der pyrenäischen Halbinsel erleichtert schon an und für sich die Trocknung des Salzes in vorzüglichem Grade. Längs der Bucht von Setubal gebraucht man überdiess die Vorsicht, das in Form von Pyramiden aufgeschichtete Salz mit dicht geflochtenen Binsen zu bedecken, eine Vorsicht, welche weder in Spanien noch in Sicilien angetroffen wird, und dem Salz von Setubal, abgesehen von seiner specifischen Güte, in Grossbritannien so starken Absatz sichert. Denn obgleich die Briten selbst ungemein viel Seesalz erzeugen, verwenden sie für ihre grosse Fischerei meistens nur Salz von Setubal.

Kürzlich wurden in Setubal Salz-Mühlen errichtet, um dem Salze jeden Grad der Feinheit, welchen der Handel nur wünschen mag, zu verleihen. Damit wird dem Salze von Cadix der einzige Vorzug benommen, welchen es vor dem Salze von Setubal noch bewahrte. Um so eher wird letzteres die Concurrenz des sicilianischen aus dem Felde schlagen.

Obgleich die Erzeugung des Salzes und der Handel mit demselben in Portugal Jedem frei steht, hat die Regierung für den Hafen Setubal eigene Vorschriften erlassen, welche die Förderung der Salz-Ausfuhr aus jenem Stapelplatze bezwecken und desshalb auch in jedem Handels- und Schiffahrts-Vertrage mit anderen Staaten ausdrücklich gewahrt werden.

Im ganzen Umfange des Königreichs Portugal, die überseeischen Besitzungen inbegriffen, bildet die Fabrication und der Verkauf von Tabak, Seife und Schiesspulver ein Monopol der Regierung, welche aber dasselbe nicht in eigener Regie ausübt, sondern gegen ein bestimmtes jährliches Entgelt einer Gesellschaft verpachtet. Die Dauer des Pacht-Contracts wird in der Regel auf zwölf Jahre festgesetzt.

Das Privilegium der gegenwärtigen Gesellschaft wird mit Ende des Jahrs 1858 erlöschen. Doch hat sie bis zur Stunde den Verschleiss des Schiesspulvers factisch

noch nicht in den Händen, indem die Regierung aus politischen Gründen denselben zeitweilig sich vorbehält und dafür der Gesellschaft eine Geld-Entschädigung gewährt.

Die Gesellschaft zahlt der Regierung einen jährlichen Pachtzins von 1.521 Contos de Reis (beiläufig 4 Millionen Gulden C.M.), wovon  $\frac{2}{3}$  in Gold und Silber und  $\frac{1}{3}$  in Kupfermünze an die Staatscasse in monatlichen Raten abzuführen ist. Die Gesellschaft haftet für die Erfüllung der übernommenen Obliegenheiten mittelst einer Caution von 200 Contos de Reis.

Die General-Verwaltung der Gesellschaft muss in Lissabon ihren Sitz haben, damit die Regierung besser in den Stand gesetzt werde, ihre Buchführung zu überwachen. Sie unterhält in den Provinzen mehrere Agentien, deren Beamte von der Gesellschaft selbst ernannt werden. Da jedoch diese Beamten in mehrfacher Beziehung ausgedehntere Vorrechte geniessen, als selbst die Staatsbeamten, darf ihre Zahl ein gewisses Maximum nicht überschreiten. Zu jenen Vorrechten gehört die Befugniss, Jeden, der auf betrügerische Art die Interessen der Gesellschaft zu verkürzen trachtet, zu jeder Stunde und überall arretiren zu lassen. Die Agenten der Civil- und Militärgewalt sind verpflichtet, ihnen dabei hilfreiche Hand zu leihen <sup>1)</sup>.

Die Gesellschaft kann Jeden, der einen offenen Laden hält, zwingen, zugleich für ihre Rechnung Tabak und Seife zu verschleissen. Wer sich dessen weigert, muss sein Gewölbe schliessen, und die Municipalbehörde bleibt dann verpflichtet, Jemand ausfindig zu machen, der im Umfange ihres Amtsbezirks den Verschleiss besorgt.

Die Gesellschaft ist zwar verpflichtet, bei der Fabrication der Seife nur einheimische Urstoffe zu verwenden; wenn jedoch letztere im Inlande fehlen, wird der Gesellschaft nicht nur gestattet, dieselben vom Auslande zu beziehen, sondern auch schon fabricirte Seife einzuführen. Nur muss dazu jedesmal die Erlaubniss des Tribunals des königlichen Staatsschatzes (Fiscus) vorläufig eingeholt werden.

In ganz Portugal besteht eine einzige Seifen-Fabrik (unweit Lissabon), welche kaum 50 Arbeiter beschäftigt. Da die Bevölkerung Portugal's auf 4 Millionen Menschen angeschlagen werden kann <sup>2)</sup>, springt von selbst in die Augen, dass diese einzige Fabrik nicht den Bedürfnissen der inneren Consumption Genüge zu leisten vermag. Auch soll durch den Schleichhandel mehr ausländische Seife auf den Markt geworfen werden, als die ganze einheimische

<sup>1)</sup> Während meines Aufenthalts in Lissabon wurden zwei Matrosen eines fremden Kriegsschiffs arretirt, bloss weil sie am Ufer mit der vom Bord mitgebrachten Seife ihre Wäsche zu waschen beabsichtigten. Die Agenten der Gesellschaft bestanden darauf, jene Seife als Schmuggelwaare zu betrachten. Es bedurfte aller Energie des Commandanten des fremden Kriegsschiffs, um den arretirten Matrosen die Freiheit wieder zu verschaffen.

<sup>2)</sup> Ein genauer Census, um die Gesamtbevölkerung zu ermitteln, ist seit vielen Jahren nicht vorgenommen worden. Nimmt man jedoch die Zahl der besteuerten Feuerstellen (897.590) als Basis, und rechnet man durchschnittlich  $4\frac{1}{2}$  Personen auf die Feuerstelle, so erhält man eine wahrscheinliche Bevölkerung von 4.039.155 Seelen.

Production beträgt, was bei den hohen Preisen der Seife in Portugal leicht begreiflich ist <sup>1)</sup>).

Der Anbau des Tabaks auf dem portugiesischen Continente ist strengstens untersagt. Der gesammte Bedarf muss aus fremden Ländern (Brasilien, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Niederlande, Cuba u. s. w.) eingeführt werden. Um jedoch die Cultur des Tabaks auf den Inseln des grünen Vorgebirgs zu begünstigen, ist der Gesellschaft die Verbindlichkeit auferlegt, jährlich ein Minimum von 5.000 Arrobas <sup>2)</sup> von dort zu beziehen, wofür sie auch nur  $\frac{1}{3}$  des niedrigsten Einfuhrszolls zu entrichten hat.

Die Gesellschaft darf so viel Tabak in Blättern und Cigarren einführen, als ihr convenirt. Nur müssen die Kisten, worin die Cigarren verpackt sind, wenigstens 4 Arrobas wiegen, damit das Zollamt den Schmuggel hierin leichter überwache. Der Zoll, welchen die Gesellschaft im Laufe eines Jahres zu zahlen pflegt, erhebt sich auf 120 Contos de Reis. Sie unterhält in Lissabon eine Fabrik mit 1.600 Arbeitern, wo der importirte Tabak die nothwendige Zubereitung erhält.

Die Preise des Rauch- und Schnupftabaks für das Publikum werden bei jeder Erneuerung des Pacht-Contracts von der Regierung festgesetzt. Die Gesellschaft darf dieselben unter keiner Bedingung überschreiten, mit Ausnahme des nach Macao bestimmten Tabaks, bezüglich dessen ihr unbenommen ist, die Preise nach den Umständen und nach ihrem eigenen Ermessen zu ändern und zu erhöhen.

Der Gesellschaft steht das Recht zu, nicht nur auf offenem Felde, sondern auch in umzäunten Gärten Untersuchungen anzustellen, ob nicht etwa Tabak oder andere aromatische Pflanzen, welche den Tabak ersetzen oder dessen Gewicht und Volumen zum Nachtheile der Regie verfälschen könnten, angebaut werden. Jede diessfällige Uebertretung wird als factischer Schmuggel betrachtet und schwer geahndet.

Der eines Schmuggels Schuldigbefundene verfällt nicht nur in die Strafe der Confiscation des inermirten Gegenstands und des Transportmittels, welches zum Schmuggel gedient hat, sondern muss noch eine Geldbusse im Betrage des dreifachen Werths der eingeschwärzten Waare erlegen. Niemals darf diese Geldbusse unter 100.000 Reis (250 Gulden C. M.) ausfallen, mag die Quantität der Waare noch so gering sein. Nach den Umständen kann sogar eine Arreststrafe von 1 bis 4 Jahren gegen ihn verhängt werden. Der Schmuggel von Tabak, Seife und Schiesspulver zieht nebstbei die Unfähigkeit nach sich, ein Civil- oder Militär-Amt zu bekleiden.

Ist Jemand nicht in der Lage, die oberwähnte Geldbusse zu leisten, so wird er zur Galeerenstrafe oder zur Deportation nach einer afrikanischen Strafcolonie auf 3 bis 6 Jahre verurtheilt. Im Wiederbetretungsfalle wird das zweite Mal die Dauer der Galeerenstrafe oder der Deportation verdoppelt, das dritte Mal verdreifacht.

<sup>1)</sup> Die Preise lauten gegenwärtig:

Auf dem Continente:

harte Seife, ein Arratel (20 Loth) . . . . 200 Reis

weiche " " " " . . . . 140 "

Auf den benachbarten Inseln:

harte Seife, ein Arratel (20 Loth) . . . . 220 Reis

weiche " " " " . . . . 160 "

<sup>2)</sup> Die portugiesische Arroba (der vierte Theil eines Quintals) = 26·227 W. Pfunden.

Ausser der Belohnung, welche dem Denuncianten gesichert bleibt, ist die Gesellschaft, um den Eifer ihrer Agenten anzufeuern, berechtigt, ausserordentliche Prämien für dergleichen Entdeckungen auszuschreiben.

Es schien mir nicht überflüssig, die Strenge der portugiesischen Schmuggelgesetze durch solche Details zu beleuchten, damit österreichische Schiffe, welche in portugiesischen Häfen landen, die schweren Folgen kennen mögen, welche der geringste Versuch, Tabak oder Seife dort einzuschwärzen, nach sich zieht. Die Intervention des Consuls vermag um so weniger, fremde Seeleute der Rache der Gesellschaft zu entziehen, als Uebertretungen dieser Art von eigenen Richtern (*juizes privados*), welche auf Vorschlag der Gesellschaft von der Regierung bestellt sind, abgeurtheilt werden.

### Elemente des ökonomischen Lebens Portugal's.

Portugal, nebst Algarbien und dem Archipel der Azoren, umfasst nach Balbi einen Flächenraum von 1.822 Quadratmeilen. Gegen Norden und Osten gränzt es an die spanischen Provinzen Galicien, Valladolid, Zamora, Salamanca, Estremadura und Sevilla. Im Süden und Westen wird es vom atlantischen Ocean bespült.

Da die Gebirge Portugal's nur die Fortsetzung der Ketten des hesperischen Systems sind, welches die spanische Monarchie durchschneidet, so hat das Land eine doppelte Abdachung, nach Westen und Süden, in welcher doppelten Richtung die aus Spanien kommenden Flüsse Minho, Lima, Douro, Tajo und Guadiana dem Meere zufließen.

Was ich im Eingange dieser Darstellung über den Einfluss der geologischen Configuration eines Landes auf die Entwicklung seines commerciellen Lebens andeutete, erklärt am Besten, woher es kömmt, dass die Handelsthätigkeit Portugal's nur an der Mündung jener Flüsse, die aus Spanien herüberkommen, sich dauernd erhalten hat. Lissabon an der Mündung des Tajo und O'Porto an der Mündung des Douro haben den ganzen auswärtigen Verkehr dieses Reichs in Händen, und mit Ausnahme von Setubal, wo die schon erwähnten klimatischen Verhältnisse die Salz-Erzeugung so ungemein begünstigen, werden die übrigen Häfen Portugal's selten von fremden Kauffahrern besucht <sup>1)</sup>, ausser um während des stürmischen Wetters einen Schutz zu suchen.

Ebenso trifft man nur in Lissabon und O'Porto und deren Umgebung noch Spuren von den Bemühungen Pombal's, eine National-Industrie in's Leben zu rufen. Im übrigen Lande beschränkt sich der einheimische Gewerbefleiss nur auf die Befriedigung der dringendsten Bedürfnisse des gewöhnlichen Lebens.

Mit richtigem Blicke hat die portugiesische Regierung vermieden, auf Kosten des Ackerbaus, in welchem die volkwirthschaftlichen Interessen der pyrenäischen Halbinsel stets ihren eigentlichen Schwerpunct haben werden, eine nicht natur-

<sup>1)</sup> In Folge der letzten Missernte in Frankreich und Grossbritannien erschienen jedoch während des Jahrs 1833 viele Schiffe dieser beiden Nationen in den Häfen von Viana, Caminho und Vallongo, um Getreide und Schlachtvieh zu laden.

wüchsige Industrie improvisiren zu wollen, wie diess im benachbarten Spanien versucht worden ist.

Nachdem, wie schon gesagt worden ist, Portugal bei dem directen Import keine Differenzialzölle kennt, — was jedenfalls von einer freisinnigen Handelspolitik zeugt — hat es im neuesten Tarif vom 1. Januar 1853 die meisten Einfuhrzölle herabgesetzt <sup>1)</sup>.

Nicht nur der portugiesische Consument hat dabei seine Rechnung gefunden, sondern noch mehr der Staatsschatz, dessen gedrückte Lage nur durch Vermehrung der Einkünfte des Zollamts einige Linderung erfährt. In Folge des neuen Zolltarifs hat der britische Schleichhandel wesentlich abgenommen, zum Beweise, dass in letzter Instanz hohe Zölle sich immer als Prämie des Schmuggels herausstellen.

Ein lebendiges Beispiel, wie übertriebene Zölle, anstatt gemeinnützig, oft schädlich wirken, liefert uns die Gesellschaft, welche seit 15 Jahren das Monopol des Stockfischfangs in Portugal besitzt.

Im 15. Jahrhunderte pflegten die meisten Nationen ihren Bedarf an Stockfisch aus Portugal zu beziehen; jetzt müssen die Portugiesen selbst davon für 800 bis 900 Contos de Reis (2 bis 2½ Millionen Gulden) aus Grossbritannien und Norwegen jährlich einführen. Zur Förderung der grossen Fischerei unter der National-Flagge hat die Regierung einer Compagnie gleichsam die zollfreie Einfuhr des Stockfisches, welchen letztere mit eigenen Schiffen fängt, gewährt und dafür den Import von Stockfisch unter fremder Flagge mit 2.000 Reis (5 Gulden) für den Quintal <sup>2)</sup> besteuert. Was ist nun die Folge davon?

Da die Compagnie den inneren Bedarf so wenig decken kann, dass O'Porto und Viana zusammen 8 bis 9 Millionen Kilogramme Stockfisch aus anderen Bezugsquellen verbrauchen, so tragen die schweren Zölle, womit dieser Einfuhr-Artikel belegt ist, nur dazu bei, eines der gewöhnlichsten Nahrungsmittel <sup>3)</sup> zum Nachtheile der arbeitenden Classen zu vertheuern. Der Preis des Stockfisches wechselt zwischen 5.000 bis 6.000 Reis für den portugiesischen Quintal, also 20 bis 30 Gulden für 100 Kilogramme <sup>4)</sup>.

Wie ein Missbrauch selten allein besteht, sondern immer andere nach sich zieht, so hat sich neben der Compagnie eine Association von Grosshändlern gebildet, welche alle Zufuhren von Stockfisch unter fremder Flagge aufkauft, um die Preise nach den Umständen hinaufzuschrauben. Die Staatsverwaltung ist zu schwach, um einem so scandalösen Wucher wirksam Einhalt zu thun; sie muss ruhig zusehen, wie die Agiotage ohne Vortheil der Compagnie, welche das Monopol in Händen hat, eben den ärmsten Theil der Bevölkerung ausbeutet.

Ungeachtet solcher einzelner Uebelstände, die sich unmöglich lange in einem Lande erhalten werden, wo die Grundsätze einer rationellen Volks-Oekonomie

<sup>1)</sup> Gehörigen Orts sollen die Zoll-Reductionen specificirt werden, welche zunächst unsere Industrie berühren.

<sup>2)</sup> Der portugiesische Quintal = 104·9 W. Pfunden.

<sup>3)</sup> Während der Ernte und der Weinlese nähren sich die Schnitter und Winzer in Portugal hauptsächlich vom Stockfisch.

<sup>4)</sup> Kilogramm = 1·786 W. Pfunden.

immer mehr sich Bahn brechen, kann man sagen, dass das physiokratische System entschieden die Grundlage der heutigen Handelspolitik Portugal's bildet, indem es dort keinen Staatsmann mehr gibt, — wenigstens der diesen Namen verdient, — welcher noch träumen würde, im Treibhause des Schutzzoll-Systems eine erkünstelte National-Industrie mühsam heranzuziehen.

Diess vorausgeheikt, erhellt von selbst, dass die Quellen des National-Reichthums von Portugal, so wie die Elemente seines Verkehrs, ausschliessend zu suchen sind in seiner

### Boden-Production.

Portugal gehört zu den gesegnetsten Ländern. Von den köstlichen Früchten Spanien's und Italien's bis zu den herrlichen Erzeugnissen der Tropen gedeiht hier Alles in mannigfaltiger Pracht und in üppiger Fülle. Die Vegetation entwickelt sich so rasch, dass es nichts Seltenes ist, Steppen binnen weniger Jahre in duftende Pomeranzen-Haine verwandelt zu sehen. Was die alte Mythe von den Hesperiden-Gärten erzählt, findet sich auf den reizenden Hügeln, welche die Thäler von Cintra krönen, verwirklicht. Bei jedem Schritte fühlt man den Zauber der Worte Göthe's:

„Kennst du das Land, wo die Citrone blüht,  
Im dunklen Laub die Gold-Orange glüht?“

Gewiss ist es, dass nirgends die Citronen jene Grösse erreichen und jenen Reichthum an Saft enthalten, wie hier. Neben den wegen ihres balsamischen Dufts weltbekannten Portogalli (Pomeranzen, welche dicker sind als die stärkste Männerfaust) findet man hier die wegen ihrer feinen Schale und ihres zarten rosenrothen Fleisches so sehr geschätzten Mandarinen <sup>1)</sup>.

Selbst die Kornfrucht ist hier schöner und ergiebiger als in anderen Gegenden Europa's <sup>2)</sup>.

Die vielen vortrefflichen Weiden begünstigen ausserordentlich die Viehzucht. Das Kalbfleisch in den Thälern von Cintra gilt als das schmackhafteste, welches man kennt.

Dort, wo der Ackerbau von der Natur weniger begünstigt wird, ersetzt der Fleiss und die Beharrlichkeit der Bevölkerung jenen Mangel. So wenig der Portugiese Sinn für das Leben der Werkstätte hat, so emsig und gerne bestellt er sein Feld. Man sieht diess namentlich in der Provinz Minho, wo der Boden verhältnissmässig undankbar ist, und der Bauer dennoch in der Cultur der Erdbeeren einen sehr lohnenden Ausfuhr-Artikel sich zu ermitteln gewusst hat. Während der schönen

<sup>1)</sup> Die Portogalli werden zur Bereitung von Orangen-Essenzen und Parfümerie-Artikeln von den Franzosen vorzugsweise verwendet; die gedörrten Schalen werden von den Pharmaceuten aller Länder gesucht. Die Mandarinen werden in England und besonders in Russland zu unerhörten Preisen bezahlt, weil ihre Versendung, da die Ernte im December stattfindet, bisher ungemein schwierig war.

<sup>2)</sup> In der Provinz Estremadura liefert bei guten Ernten ein Samenkorn 20 bis 30 Körner, und in gewissen Gegenden, welche, wie Rivera de Sado, Baxo und Santa Caterina, Ueberschwemmungen ausgesetzt sind, ist der Boden so fruchtbar, dass man binnen sieben bis acht Wochen nach der Aussaat ernten kann.

Jahreszeit fährt kein Dampfer von O'Porto nach Grossbritannien, ohne für einige Tausend Gulden Erdbeeren mitzunehmen. Anderseits gehen von hier beträchtliche Ladungen von Knoblauch und Zwiebeln nach Brasilien, und besonders von türkischem Weizen, Bohnen und andern Hülsenfrüchten nach Grossbritannien.

Ueber die Boden-Erzeugung Portugal's besitzt man leider keine genauen Aweise. Die statistischen Daten, welche von Zeit zu Zeit die Regierung darüber veröffentlicht, sind mangelhaft und gewähren niemals eine geordnete Zusammenstellung aller Zweige der Production. Es sind meistens summarische Tabellen über einzelne Producte, planlos und ohne strenge Prüfung der Daten verfasst.

Der mehrmals erwähnte Graf Thomar hatte die Absicht, nach dem Muster anderer Staaten die Central-Verwaltung mit einem statistischen Bureau auszustatten, eine Idee, welche in Folge seines Austritts aus dem Ministerium verjagt bleibt.

Bei dem veralteten und unvollkommenen Steuer-System Portugal's, würde es auch der Regierung nicht immer leicht fallen, authentische Daten über die Natur-Production des Landes sich zu verschaffen. Die Alcaden (Bürgermeister), an welche sie sich zu diesem Behufe wenden müsste, würden, da sie selbst Grundbesitzer sind, ein Interesse darin finden, die Production immer zu niedrig anzugeben. Der Landmann lässt es sich nicht ausreden, hinter jedem Census eine drohende Vermehrung der Steuerlast zu wittern, und strebt darum auch immer, sich für ärmer auszugeben, als er in der That ist.

Die von Balbi, Antillon, Bory de S. Vincent, Calderon und andern Geographen oder Oekonomisten gemachten Berechnungen, indem sie nothwendiger Weise mehr auf Vermuthungen, denn auf authentischen Zahlen beruhen, sind jedenfalls eher zu niedrig als zu hoch.

In dem vom Herrn Calderon an den französischen Minister des Handels und des Ackerbaus im Jahre 1849 gerichteten Memoire — einem sehr schätzenswerthen Beitrag zur Landeskunde von Portugal — wird die gesammte Boden-Production dieses Reichs auf 36.000 Contos de Reis (etwa 86 Millionen Gulden) angeschlagen. Doch hält der Verfasser selbst diese Werthschätzung für ungenügend und meint, man müsse sie um wenigstens 20 Percent erhöhen. Mir scheint selbst eine Erhöhung um 50 Percent nicht ausreichend.

Bei der Erhöhung jener Ziffer um 20 Percent würden nach der eigenen Berechnung des Herrn Calderon auf jeden Einwohner Portugal's täglich vom Ergebnisse der Boden-Production kaum 15 Centimes ( $4\frac{1}{2}$  kr.) entfallen. Herr Calderon gesteht freilich, dass diese Ziffer sehr gering zu nennen sei; er glaubt indessen, dass der Portugiese, welcher mässiger lebt als der Spanier, damit auslangen könne.

Mässig ist allerdings der portugiesische Bauer, wie überhaupt der Südländer; allein er ist gewöhnt, sich besser zu nähren, als der spanische Landmann, und verwendet auf seine Kleidung mehr Sorgfalt, als diess, mit Ausnahme von Andalusien, Arragonien und Catalonien, unter dem Bauernstande in Spanien zu geschehen pflegt. Schon die angeborne Gastfreundlichkeit des Portugiesen — eine Tugend, worin der Spanier ihm sehr nachsteht — macht es, dass selbst der gemeine Portugiese in seinem häuslichen Leben mit einem gewissen Comfort sich einrichtet, dessen

Genuss man kaum unter den besseren Ständen Spanien's, und auch diess erst seit wenigen Jahren, zu würdigen anfängt.

In der vom Herrn Calderon angenommenen Ziffer von 36.000 Contos de Reis, welche den Gesamtwert der Boden-Production Portugal's darstellen soll, sind folgende Hauptartikel enthalten:

	Reis.
Olivenöl . . . . .	für 2.000,000.000
Palmöl . . . . .	250,000.000
Feigen . . . . .	300,000.000
Mandeln . . . . .	100,000.000
Orangen und Citronen . . . . .	300,000.000
Getreide . . . . .	4.631,760.000
Gerste . . . . .	1.050,660.000
Mais . . . . .	7.872,195.000
Roggen . . . . .	2.327,556.000
Bohnen . . . . .	594,070.000
Erbsen . . . . .	149,988.000
Erdäpfel und Pataten . . . . .	1.929,872.000
Reis . . . . .	467,760.000
Gemüse jeder Art . . . . .	200,000.000
Wein . . . . .	5.243,916.000
Weinessig . . . . .	11,792.000
Weingeist verschiedener Art . . . . .	243,840.000
Weinstein . . . . .	100,000.000
Holz . . . . .	2.026,591.000
Korkholz . . . . .	200,000.000
	30.000,000.000

Wie unvollständig diese Werthschätzung an und für sich ist, geht schon daraus hervor, dass selbst wichtigere Ausfuhr-Artikel, wie Wachs, Wolle, Farbeflechte (Orseille) u. s. w. darin gar nicht begriffen sind.

Bloss aus dem Hafen von Lissabon wurde im Laufe des Jahres 1852 für 1,736.400 Franken Wachs (nach Sardinien, Brasilien und Oesterreich) und für 651.080 Franken Farbeflechte ausgeführt.

Die Schafzucht wird besonders in den Provinzen Beira-Baixa, Tras-os-Montes, Alemtejo und Estremadura getrieben. Sie liefert für den Export jährlich an 2.400 Ballen, wovon das Meiste nach Frankreich geht. Ueber O'Porto werden feinere Gattungen ausgeführt, welche in den Gegenden von Pinhel und Almeida gewonnen werden und die sich ihres weichen langen Vliesses wegen sehr gut kämmen lassen. Die allgemein geschätzte K. C. Wolle, welche die Spanier als eigenes Erzeugniss zu verkaufen pflegen, wird aus Portugal und zwar aus der Provinz Alemtejo nach Spanien eingeschwärzt.

Ebenso übersieht Herr Calderon gänzlich die Seiden-Production, die sich, obwohl langsam, vom Verfall, in welchen sie durch die politischen Wirren gestürzt wurde, zu erholen anfängt.

Um die Seidenzucht zu fördern, hatte Pombal durch besondere Gesetze jeden Grund-Eigenthümer verpflichtet, eine im Verhältniss zu seinen Besitzungen bestimmte Anzahl von Maulbeerbäumen jährlich zu pflanzen und zu erhalten, wobei Jenen, welche die grösste Quantität der Cocons oder die beste Qualität der Seide produciren würden, eigene Belohnungen zugesichert waren. Die Folge dieser patriotischen Massregeln war, dass binnen weniger Jahre die Provinzen Tras-os-Montes, Beira-Alta und ein Theil von Estremadura mit üppigen Maulbeerbäumen bedeckt wurden, so dass es Besitzungen gab, welche über eine Million solcher Bäume aufzuweisen vermochten.

Pombal liess mit grossem Kostenaufwande aus Piemont und der Lombardei die gewandtesten Werkmeister behufs der Anlegung von Magnanerien und Seidenspinnereien kommen. Die nach dem Tode Pombal's eingetretenen Verhältnisse liessen die Quelle dieser herrlich sich entfaltenden Industrie so rasch versiegen, dass im Jahre 1841 nicht eine einzige Magnanerie in ganz Portugal zu finden war.

Unter solchen Umständen kam in jenem Jahre Herr Finelli als General-Consul der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika nach O'Porto. Als geborner Italiäner mit der Seidenzucht genau vertraut, erkannte er, wie sehr sie unter dem portugiesischen Himmel gedeihen müsste, und verlegte sich zuerst selbst auf die Pflege der Maulbeerbäume; nachdem die ersten Versuche vom günstigsten Erfolge gekrönt worden waren, liess er im Jahre 1843 ein gediegenes Handbuch über die Seidenzucht erscheinen, worin die Vortheile des Systems Dandolo so klar und anschaulich gemacht wurden, dass unverweilt mehrere Grund-Eigenthümer, seinem Beispiele folgend, sich angelegen sein liessen, Maulbeerbäume zu pflanzen und Magnanerien zu gründen.

Obwohl die bisher gewonnene Seide nur ordinärer Gattung ist, indem sie sogar jener von Persien und Beirut nachsteht, zeugt es dennoch von der Thätigkeit und Intelligenz des portugiesischen Landmanns, dass schon im Jahre 1848 die Seiden-ernte 57.000 Kilogrammes abwarf. Approximativ gerechnet, hat die jährliche Seiden-Erzeugung Portugal's einen Werth von 5 bis 6 Millionen Gulden.

Aus dem bisher Gesagten erhellt zur Genüge, dass ohne Uebertreibung die Boden-Production Portugal's auf 72.000 Contos de Reis (172,000.000 fl. C. M.) angeschlagen werden kann.

Da, wie schon gesagt, Wein und Salz die zwei wichtigsten Handels-Artikel Portugal's bilden, verdienen sie näher beleuchtet zu werden.

Die letzten amtlichen Ausweise, welche die portugiesische Regierung über die inländische Wein-Production veröffentlichte, sind im *Diario do Governo* vom 9. October 1849 enthalten.

Das betreffende Tableau unterscheidet zwischen *Vinho Maduro* und *Vinho verde*. Unter der ersteren Benennung begreift man jene Weine, deren edelste Sorten für die Ausfuhr, die minder edlen für den innern Consumo bestimmt sind. *Vinho verde* im Gegentheil heisst der Wein, der wegen seines säuerlichen Geschmacks entweder nur von der ärmern Volksklasse consumirt, oder zur Erzeugung des Weinsteins verwendet wird.

Da ferner aus beiden Weingattungen sowohl Branntwein als Essig bereitet werden, liefert das nachstehende Tableau die synoptische Darstellung dieser verschiedenen Elemente der Weincultur nicht nur im eigentlichen Königreiche Portugal, sondern auch auf der Insel Madera und den Azoren.

**Portugal.**

Ort der Production	Vinho maduro	Vinho verde	Branntwein	Essig
	Pipe			
Viana do Castello . . . . .	—	64350	104	—
Braga . . . . .	—	125463	126	—
O'Porto . . . . .	18	57144	288	15
Villa Regal . . . . .	69832	9840	76	—
Braganza . . . . .	25317	—	185	—
Aveiro . . . . .	28605	26785	—	3
Coimbra . . . . .	44596	102	180	—
Viseu . . . . .	47144	20707	—	—
Guarda . . . . .	28211	650	1227	422
Castello branco . . . . .	16746	1664	46	—
Leiria . . . . .	32370	—	8	—
Lissabon . . . . .	107100	—	1123	613
Santarem . . . . .	73640	—	553	267
Porto allegre . . . . .	3412	—	201	7
Evora . . . . .	6811	—	581	4
Beja . . . . .	8919	—	—	—
Faro . . . . .	9316	—	148	143
Zusammen . . . . .	502037	306905	4846	1474
<b>Madera und Azoren.</b>				
Angra . . . . .	5370	—	54	28
Funchal . . . . .	13969	—	—	—
Horta . . . . .	8410	—	6	8
Ponta del gado . . . . .	6981	—	37	130
Zusammen . . . . .	34730	—	97	166
Totale von Portugal . . . . .	502037	306905	4846	1474
	536767	306905	4943	1640

Die Gesamt-Production von Salz lässt sich zu 320.000 Tonnen annehmen, und vertheilt sich, wie folgt:

Setubal . . . . .	184.000 Tonnen.
Lissabon . . . . .	72.000 „
Figueira, Aveira, Porto und Viana } (Nord-Provinzen)	52.400 „
Algarbien . . . . .	11.600 „
Zusammen	320.000 Tonnen.

Hiervon wurden im Jahre 1852 ausgeführt:

aus Setubal . . . . .	68.000 Tonnen.
„ Lissabon . . . . .	39.200 „
„ d. Nord-Häfen . . . . .	13.600 „
„ Algarbien . . . . .	8.800 „
Zusammen	129.600 Tonnen.

Die fremden Staaten, welche davon das Meiste verbrauchen, und die Durchschnittsziffer ihrer respectiven Consumption sind:

Schweden . . . . .	38.000	Tonnen.
Vereinigte Staaten von Nordamerika . .	18.000	„
Grossbritannien . . . . .	10.000	„
Preussen und hanseatische Städte . . .	9.000	„
Russland . . . . .	8.000	„
Niederlande . . . . .	6.000	„
Frankreich . . . . .	4.000	„
Portugiesische Besitzungen und Brasilien	36.600	„

Zusammen 129.600 Tonnen.

Sonach erübrigen für den innern Consumo 190.400 Tonnen, die bei einer Bevölkerung von 4 Millionen Seelen, welche Portugal zählt, nicht weniger als 47 Kilogrammes Salz für den Kopf abwerfen, eine Ziffer, welche den wirklichen Bedarf eines jeden Individuums weit überschreitet. Da man anderseits in Portugal das Salz weder zur Düngung der Felder, noch zur Mästung des Viehs verwendet, müssten jährlich bedeutende Quantitäten verloren gehen, wenn nicht glücklicher Weise der Fischfang einen grossen Theil dieses Ueberflusses an Salz benützte. Seit einigen Jahren wurden mehrere Fabriken zur Erzeugung der künstlichen Soda und des Chlors angelegt, welche bei der beispiellosen Wohlfeilheit des Salzes in Portugal natürlich sich sehr gut rentiren.

Das Salz wird in Portugal nach dem Moyo <sup>1)</sup> verkauft, welcher, wenn das Salz gehörig getrocknet ist, 800 Kilogrammes wiegt. Die Tonne von 1.000 Kilogrammes kostet zu Setubal, am Bord des Schiffs gestellt und alle Spesen eingerechnet, zwischen 12 und 12½ Franken. In Lissabon ist der Preis für die Tonne um 1½ bis 2 Franken niedriger, aus dem speciellen Grunde, weil mit dem Salze von Setubal ein anderes, selbst das in den übrigen Gegenden Portugal's gewonnene, sich nicht messen kann.

Längs des mittelländischen Meers, und mit Ausnahme von Setubal auch auf der pyrenäischen Halbinsel, pflegt man bei der Erzeugung des Salzes, nachdem man im Reservoir die erste condensirte Schichte gewonnen hat, dieselbe alle drei bis vier Tage in dem Maasse von 0·15 mit frischem Salzwasser zu alimentiren. Man erzielt dadurch wöchentlich zwei Ernten; aber, je häufiger die Ernten, desto minder die Güte des Salzes. In Setubal hingegen lässt man das Salzwasser so vollkommen ausdünsten, dass man sich mit zwei Ernten im Jahre begnügt. Das so gewonnene Salz wird überdiess in eigenen Tennen vollends getrocknet, bevor man es einbringt. Daher die ausserordentliche Vortrefflichkeit des Salzes von Setubal, welchem von allen Nationen, die den grossen Fischfang an den Küsten von New-Foundland und in anderen transatlantischen Gegenden sich widmen, unbedingt der Preis zuerkannt wird.

Das Salz von Lissabon dient mehr für die kleinere Fischerei, wie z. B. für die Einsalzung des Thunfisches und der Sardellen. Zu dem nämlichen Gebrauche

<sup>1)</sup> Der Moyo = 13·5 W. Metzen.

wird das Salz aus Algarbien verwendet, welches erst in dritter Linie und mithin noch billiger als jenes von Lissabon zu stehen kömmt. Mit demselben wird auch ein starker Schleichhandel nach Spanien getrieben.

Zwei andere Natur-Producte, Oel und Reis, deren Erzeugung rasch zunimmt, versprechen eine grosse commercielle Wichtigkeit zu erlangen, wenn nur erst mittelst der Eisenbahnen die Communication zwischen dem Innern des Landes und dem Hafen von Lissabon erleichtert worden sein wird.

Die Provinz Estremadura, durch welche die Eisenbahn von Lissabon nach der spanischen Gränze laufen wird, ist buchstäblich mit Oelbäumen bedeckt. Im Allgemeinen wird das in Portugal gewonnene Olivenöl dem gleichen Producte Spaniens vorgezogen, weil man in ersterem Lande die Oelbereitung sorgfältiger vornimmt. Das Oel von Santarem und Beira-Baixa liesse sich durch eine bessere Klärung so veredeln, dass es den Vergleich mit den geschätzteren Sorten Frankreich's und Italien's aushielte.

Reis ist die Hauptnahrung des Portugiesen. Der Bedarf musste bis in die neueste Zeit ganz durch die fremde Einfuhr gedeckt werden, an welcher besonders Sardinien sich noch jetzt sehr thätig betheiliget. Erst vor einigen Jahren verfiel man auf den Gedanken, Reis-Pflanzungen anzulegen, welche in den Provinzen von Coimbra, Alentejo, Estremadura und in Algarbien sich täglich mehr ausbreiten. Obgleich der in Portugal gebaute Reis bei Weitem nicht so schön als der italiänische ist, hat er dennoch einen guten Geschmack. Kürzlich wurden die ungeheueren Besitzungen des Marquis Loulé (in der Provinz Algarbien) auf zwölf Jahre von einer Compagnie gepachtet, um sie nach dem piemontesischen und lombardischen System durchgehends in Reisfelder umzuwandeln. Schon im zweiten Jahre war die Compagnie im Stande, 15.000 Säcke Reis nach Lissabon zu senden.

### Mineral-Production.

Obgleich Portugal nicht jenen unermesslichen Reichthum an Metallen jeder Art, wie das benachbarte Spanien, in seinem Schoosse birgt, kann es noch immer in dieser Beziehung von der Natur begünstigt genannt werden.

Im District Vallongo (unweit O'Porto) bestehen Goldgruben, die schon von den Römern ausgebeutet wurden und lange Zeit hindurch den Schatz der maurischen Könige füllten. Man findet in der Sierra von Santa Justa tiefe Schachte, welche seit Jahrhunderten verlassen stehen, aber in den Händen einer umsichtigen Regierung noch recht fruchtbringend werden könnten. Die meisten Flüsse Portugal's enthalten Goldsand; am reichsten daran ist der Mondego bei Coimbra. Einige Meilen von Lissabon entfernt erheben sich Sandhügel, in welchen häufig dieses edle Metall angetroffen wird.

Silber-Bergwerke bestanden ebenfalls zur Zeit der saracenischen Herrschaft bei Vallongo, die sehr ergiebig gewesen sein sollen. Heutigen Tags werden nur die Silber-Gruben von Sierra-Estrella ausgebeutet, ohne erhebliche Resultate zu liefern.

In der Mitte der Stadt O'Porto wurde eine Ader von natürlichem Quecksilber entdeckt, welche aber unbenützt bleibt.

Eben so wenig werden die Kupfer-Bergwerke in Algarbien ausgebeutet, deren Anlegung von den Römern herrührt.

In Bracal (zwischen O'Porto und Lissabon) gibt es Bleiwerke, welche zwar vortreffliches Erzeugniss liefern, aber den innern Bedarf nicht zu decken vermögen. Jährlich muss aus Spanien für 40 bis 50 Contos de Reis von diesem Metalle eingeführt werden.

Zinn wird in Reverdito (bei Vallongo) und in Rebordaza (bei O'Porto) gewonnen.

Ungeachtet Eisenerz in allen Provinzen Portugal's zu finden ist, und darunter manches von ausgezeichneter Qualität, trifft man nicht einen einzigen Hochofen im Lande. Alle Versuche, eine einheimische Eisen-Industrie ins Leben zu rufen, sind längst gescheitert. Grossbritannien und Schweden besorgen fast ausschliessend den diessfälligen Import, der jährlich auf 400 Contos de Reis (fast eine Million Gulden C.M.) sich belaufen mag. Doch hat, wie wir später sehen werden, der österreichische Stahl auf dem portugiesischen Markt seinen lange begründeten Ruf ungeschmälert erhalten, und würde, wenn man den directen Bezug desselben aus Oesterreich regelmässig sichern könnte <sup>1)</sup>, gewiss keine fremde Concurrrenz zu scheuen brauchen.

Reichhaltige Steinkohlenlager warten nur auf die Hand des Menschen, um gehörig ausgebeutet zu werden. In der Umgebung von O'Porto hat sich eine französische Compagnie gebildet, welche aus den dortigen Kohlen-Bergwerken das Brennmaterial für die in O'Porto anlangenden Dampfer schöpft und damit gute Geschäfte macht. Andere Bergwerke dieser Art werden erst durch die Eisenbahn von Lissabon nach der spanischen Gränze den erwünschten Impuls erhalten.

Die Bergrücken bei O'Porto enthalten Granitfelsen ganz ordinärer Gattung, welche aber einen nicht unansehnlichen Ausfuhr-Artikel nach Bahia liefern, indem die daraus gehauenen Blöcke zum Häuserbau in Brasilien verwendet werden. Man sendet von dort die ganze Planzeichnung des Hauses, und da die Granitblöcke darnach geschnitten und mit den betreffenden Nummern versehen sind, braucht man an Ort und Stelle nur die Steine in der vorgezeichneten Reihenordnung aufzurichten, und das Haus steht vollendet da.

Zu den Mineralien, welche ebenfalls ausgeführt zu werden pflegen, gehören endlich Feldspath und Kaolin, wovon ersterer in Viana, Leiria und Ovar, der andere aber in O'Porto und Aveiro reichlich vorkömmt. Sendungen von Feldspath gehen häufig nach Triest. Der Kaolin ist wegen seiner Güte in Frankreich sehr geschätzt.

## Industrie.

Ungeachtet die Thätigkeit des portugiesischen Gewerbsfleisses sich auf Lissabon und die Provinz von O'Porto beschränkt, fehlt es an sicheren Daten, um einen Gesamt-Ueberblick der einheimischen Industrie gewähren zu können. Weder die Regierung

<sup>1)</sup> Man bezieht dormalen den österreichischen Stahl nur durch Vermittlung der Handlungshäuser von Gibraltar, Marseille, Genua und Livorno.

noch die Handelskammern haben sich bisher angelegen sein lassen, eine geordnete Zusammenstellung der Thätigkeit der verschiedenen Gewerbszweige zu veranstalten. Um so weniger ist es dem fremden Beobachter möglich, zuverlässige Erkundigungen darüber einzuziehen. Nicht selten geschieht es sogar, dass eine von der Regierung veröffentlichte Angabe über die Fortschritte oder Leistungsfähigkeit dieser oder jener Industrie von den betreffenden Industriellen förmlich in Abrede gestellt wird, sei es um eventuelle Reductionen des Zolltarifs, sei es um Erhöhungen der indirecten Steuern im Voraus zu bekämpfen.

So wenig auch die Leistungen des portugiesischen Gewerbfleisses numerisch sich nachweisen lassen, steht es ausser Zweifel, dass sie in höchst ungenügender und unvollständiger Weise den Bedürfnissen der innern Consumption entsprechen, und dass mithin Portugal nothwendig einen lohnenden Markt für jene Nationen bildet, welche möglichst directe Verbindungen mit demselben zu unterhalten und zu pflegen bedacht sind. Competente Männer haben mich versichert, dass bloss der britische Schleichhandel jährlich Waaren für 6 bis 8 Millionen Gulden nach Portugal einschwärzt, darunter, mit Ausnahme der Baumwollzeuge, lauter Artikel, in welchen Oesterreich um so leichter concurriren kann, als in Folge des neuen Tarifs vom 1. Januar 1853 eben diese Artikel bedeutende Zollermässigungen erfuhren.

Die gewerbliche Thätigkeit von Lissabon umfasst folgende Fabriken:

	Fabriken		Fabriken
Ordinäres Glas . . . . .	2	Tabak . . . . .	1
Fayence . . . . .	6	Seife . . . . .	1
Töpferwaaren . . . . .	10	Dampf-Sägmühle . . . . .	1
Zucker-Raffinerien . . . . .	1	Männerhüte . . . . .	5
Zündhölzchen . . . . .	1	Stearinkerzen . . . . .	1
Schrottgiessereien . . . . .	1	Wachsleinwand . . . . .	3
Metallgiessereien . . . . .	6	Baumwollweberei . . . . .	20
Lohgärbereien . . . . .	11	Baumwollspinnerei . . . . .	3
Schwefelsäure . . . . .	1	Kattun-Druckerei . . . . .	10
Bierbrauerei . . . . .	3	Ordinäre blaue Kattun-Leinwand . . . . .	6
Cremor tartari . . . . .	3	Wollspinnerei . . . . .	1
Bleiweiss . . . . .	3	Tuch . . . . .	1
Chemische Producte . . . . .	1		

Die Gold- und Silberarbeiterkunst abgerechnet, welche in Lissabon sehr viele Werkstätten zählt und die gelungensten Erzeugnisse liefert, haben sich die übrigen dort etablirten Fabriken mit ihren Leistungen bisher kaum zur Mittelmässigkeit erhoben. Ihre Producte werden auch nur von der ärmeren Volkscasse gekauft; die höheren Stände verbrauchen durchgehends ausländische Waare.

Grössere Fortschritte kann die einheimische Industrie in der Provinz O'Porto aufweisen, welche ohne Vergleich die gewerblichste des Landes, ja eigentlich die einzige ist, wo der National-Gewerbfleiss eine gewisse Entwicklung erreichte, ohne dass jedoch seine Werkstätten mit ordentlichen Fabriken, wie solche in Grossbritannien, Frankreich und Oesterreich bestehen, auch nur im Entferntesten sich vergleichen liessen.

## Seiden-Industrie.

Die Seiden-Industrie nimmt den obersten Platz ein. Sie unterhält in der Provinz O'Porto 44 Fabriken, darunter 17 in der Stadt selbst.

Diese 44 Fabriken zusammen besitzen an 300 Webestühle, welche 60.000 Kilogrammes inländischer und 260.000 Kilogrammes auswärtiger Seide verarbeiten. Der Werth ihrer Gesamt-Production wird auf 14 Millionen Franken angeschlagen.

Marquis Pombal hatte auf Kosten des Staates zu Chassim eine Muster-Seiden-Spinnerei errichtet, deren Erzeugnisse so schön und fein ausfielen, dass daraus die reichsten Seidenstoffe, wie Damast, Atlas, Gros de Naples u. s. w., verfertigt werden konnten. Nach dem Tode des Stifters gerieth die Anstalt von Chassim gänzlich in Verfall und mit ihr ging auch die Seidenweberei sehr zurück, so dass heutigen Tags nur mehr höchst ordinäre Zeuge fabricirt werden. Dieselben sind entweder für den Verbrauch des Landvolks oder für die Ausfuhr nach den portugiesischen Colonien berechnet und zerfallen in drei Kategorien: Kopf- und Halstücher, Kleiderzeuge, Bänder und Tressen. Von der ersten Kategorie werden durchschnittlich 20.000 Stück, von der zweiten 12.000 Mètres und von der dritten 70.000 Mètres im Jahre erzeugt.

## Baumwollen-Industrie.

Ein französischer Speculant gerieth vor beiläufig zehn Jahren auf den Gedanken, die Wasserkraft des Flusses Vizelles zur Anlegung einer Baumwollspinnerei in San Thome de Negrelles zu benützen, welche kurz nach ihrem Entstehen schon in der Lage war, 64.000 Kilogrammes guter Garne zu liefern. Allein als die Briten dadurch im Genusse ihres bisherigen Monopols sich gestört sahen, fingen sie an, die Garne von Manchester selbst mit Verlust nach Portugal zu verkaufen. Die Spinnerei von San Thome de Negrelles fristet daher mühsam ihre Existenz und wird früher oder später wieder eingehen müssen.

Die amtlichen Ausweise lassen die Zahl der Baumwollzeug-Fabriken in der Provinz O'Porto auf 62 steigen, woraus man schliessen könnte, diese Industrie habe in jener Provinz einen grossen Aufschwung genommen. Wenn man jedoch diese vermeintlichen Fabriken in der Nähe besieht, findet man, dass die wenigsten darunter mehr als 4 bis 5 Webestühle enthalten. Der Gesamtwert der Production aller 62 Anstalten übersteigt nicht 400.000 Gulden. Verfertigt werden nur grobe Zeuge mit bunten Zeichnungen und hellen Farben, welche ausschliessend beim Landvolke Absatz finden.

Die sogenannten gemischten Zeuge aus Baumwolle und Zwirn, welche zu O'Porto in drei kleinen Fabriken erzeugt werden, ringen vergeblich mit der britischen Concurrency, die bei billigeren Preisen bessere Stoffe liefert. Die inländische Production erreicht nicht den Werth von 100.000 Gulden jährlich.

Nicht besser ergeht es den 15 Fabriken von gemischten Wollen- und Baumwollzeugen, welche in O'Porto für die ärmeren Classen ganz grobe Zeuge verfertigen. Ihre Production verringert sich von Jahr zu Jahr und dürfte in Folge des neuen Zolltarifs vom 1. Januar 1853 bald gänzlich eingehen.

Dagegen scheint die von einem Franzosen in O'Porto neu angelegte Anstalt, in welcher sowohl Kattunzeuge als Wollenstoffe gedruckt werden, ziemlich gut zu gedeihen. Sie beschäftigt schon 300 Arbeiter und führt starke Partien nach den portugiesischen Colonien aus. Eine andere seit vierzig Jahren ebenfalls in O'Porto bestehende Kattun-Druckerei hat es noch nicht so weit gebracht, in ihrer Production den Werth von 40.000 Gulden jährlich zu erreichen.

#### Wollen - Wäscherei.

Die Vortrefflichkeit der Schafwolle, welche in der Umgebung von Pinhel und Almeida gewonnen wird, liess im Jahre 1841 die erste Wollen-Wäscherei an den Ufern des Domo entstehen. Durch ihren Erfolg ermuntert, folgte im Jahre 1845 eine zweite und im Jahre 1846 eine dritte. Alle drei Anstalten gedeihen vortrefflich und tragen den Eigenthümern je 60.000 bis 80.000 Gulden ein.

Die gewaschene Wolle ist ausschliessend für den Export bestimmt, indem mit Ausnahme ganz grober Tücher, welche in Lissabon, Portallegre, Covilha und Govea für das Bauernvolk gewebt werden, Portugal in Betreff seines Tuchbedarfs von jeher dem Auslande zinspflichtig war.

#### Leinen - Industrie.

Sie zählt in ganz Portugal nur eine kleine Flachsspinnerei zu Torres-Novas, und eine Leinwand-Fabrik unweit O'Porto. Die Handspinnerei ist zwar die gewöhnliche Beschäftigung des weiblichen Geschlechts auf dem Lande, aber die aus solchem gewebte Leinwand gehört den ordinärsten Gattungen an, wie sie nur von den unteren Volksklassen verbraucht werden.

#### Glas - Industrie.

Unter der Verwaltung des Marquis Pombal wurde der Versuch gemacht, im Inland Krystall-Glas zu erzeugen. Der Marquis Pombal liess einem Engländer Namens Stephens das hierzu nöthige Geld aus dem Staatsschatze vorstrecken. Auch wurde wirklich unweit Leira eine Glashütte errichtet, welcher das Privilegium zustand, die erforderlichen Steinkohlen zollfrei aus Grossbritannien beziehen zu dürfen.

Dessenungeachtet konnte sich diese Anstalt bei dem hohen Lohne, welchen sie den ausländischen Arbeitern zahlen musste, nur kurze Zeit erhalten, so wie heutigen Tags in Spanien die verschiedenen Versuche dieser Art, nachdem sie bedeutende Capitalien aufgezehrt haben, einer nach dem andern missglückten.

Die hohen Zölle, welche vor dem Tarif vom 1. Januar 1853 auf dem fremden Glas lasteten, machten es einem Franzosen Namens Rousseau möglich, eine Glasfabrik in O'Porto zu gründen, welche Erzeugnisse besserer Qualität, obwohl zu theueren Preisen, liefert. Nachdem jedoch durch den erwähnten Tarif der Einfuhrzoll des ausländischen Glases beiläufig um 100 Prozent herabgesetzt worden ist, wird

die Fabrik des Herrn Rousseau schwerlich die fremde Concurrenz lange ertragen können, besonders wenn die böhmischen Fabricanten die Erleichterungen des neuen Tarifs gehörig ausbeuten wollen <sup>1)</sup>).

#### Gärberei und Handschuhmacherei.

Die grosse Menge von Sumach, welche Portugal theils nach Grossbritannien, theils nach Frankreich ausführt, flossete mehreren französischen Speculanten die Idee ein, denselben im Lande der Erzeugung mit desto grösserem Nutzen zur Hebung der Leder-Industrie anzuwenden. Auf solche Art bildete sich zu O'Porto ein wahres Monopol, welches sich in den Händen von fünf oder sechs französischen Industriellen befindet.

Obgleich die Bereitung des Kalb- und Sohlenleders vieles zu wünschen übrig lässt, ist die Nachfrage nach beiden Artikeln, deren Production einen Werth von 150.000 Gulden erreichen mag, in fortwährendem Steigen begriffen.

Dank den vortrefflichen Ziegenfellen, welche von dem Lande in grosser Menge geliefert und von den erwähnten Franzosen in der zu Grenoble üblichen Art für die Handschuhmacherei präparirt werden, erfreuen sich die Handschuhe von O'Porto eines gewissen Rufs, indem sie, was die Weichheit und Schönheit des Leders anbelangt, den Pariser Erzeugnissen nicht nachstehen. Diese Industrie beschäftigt in O'Porto über 150 Arbeiter, und verdrängt täglich mehr die französische und britische Concurrenz vom portugiesischen Markte. Selbst in Lissabon, wo sonst französische Handschuhe so sehr gesucht waren, wird das Tragen gleicher Erzeugnisse aus O'Porto immer allgemeiner.

#### Papier-Fabrication.

Die portugiesische Regierung hat in früheren Jahren versucht, eine Acriarial-Papier-Fabrik zu gründen, die jedoch kein besseres Loos hatte, als die übrigen von ihr zur Hebung der inländischen Industrie errichteten Anstalten.

Gegenwärtig besteht zu O'Porto eine einzige Papiermühle, welche jährlich etwa 6.000 Riess des gemeinsten Schreibpapiers liefert.

Das feinere Papier kömmt durchgehends vom Auslande. Sonst besaßen die Briten hierin gleichsam ein Monopol, welches aber in neuester Zeit durch die Franzosen gebrochen wurde. Das britische Papier ist verhältnissmässig weit schwerer als das französische, und da der Einfuhrzoll nach dem Gewichte entrichtet wird, zahlt ersteres an Zollgebühren beinahe das Doppelte im Vergleiche zu letzterem, wozu noch kömmt, dass die Preise des französischen Papiers an und für sich billiger sind, als die des englischen.

<sup>1)</sup> Der Zoll auf fremdes Krystall beträgt heute 12.000 Reis per 100 Arratels oder 18 kr. C.M. per Arratel (= 0.82 W. Pfunden). Eine Krystall-Flasche, die in Oesterreich einen Gulden kosten würde, ist in Portugal nicht unter vier Gulden zu haben, obwohl sie, die Transportspesen und den Zoll eingerechnet, um die Hälfte des Preises gegeben werden könnte. Da die hohen Preise die Käufer nicht abschrecken, findet man keinen hinreichenden Grund, dieselben herabzusetzen. Daraus mögen unsere Glasfabricanten ersehen, wie sehr es sich der Mühe lohnt, directe Handelsverbindungen mit jenem Lande anzubahnen.

### Hutmacherei.

Der Marquis Pombal, den man immer nennen muss, so oft des Handels und der Industrie Portugal's Erwähnung geschieht, beabsichtigte auch in diesem Zweige sein Vaterland von der fremdländischen Fabrication unabhängig zu machen. Er errichtete auf Kosten des Staatsschatzes unweit der Stadt Pombal die erste Hutfabrik, welcher die Privat-Industrie eine zweite in Elvas folgen liess. Zugleich wurde die Einfuhr fremder Fabricate mit Verbot belegt. Als jedoch statt der Filzhüte die Seidenhüte in die Mode kamen, welche ihrer Leichtigkeit wegen unter dem heissen Himmel Portugal's bald allgemein beliebt werden mussten, und der Zolltarif vom Jahre 1837 das diessfällige Verbot aufhob, durften die inländischen Fabriken um so weniger daran denken, die fremde Concurrnz zu besiegen, als sie zur Erzeugung der Seidenhüte die Plüschse vom Auslande kommen zu lassen gezwungen waren.

### Gemalte Wachseleinwand.

Zwei Franzosen errichteten vor einigen Jahren eine solche Fabrik in O'Porto, welche vollkommen zu gedeihen begann, als die Eigenthümer es in ihrem eigenen Interesse fanden, dieselbe nach Brasilien zu verlegen, wo dergleichen Artikel mehr gesucht sind. In O'Porto ist seitdem kein ähnliches Etablissement entstanden.

### Lichtgiesserei.

Von den Zeiten der Eroberung Brasilien's her versieht O'Porto jenes überseeische Reich mit Unschlitt-Kerzen, wovon es in erwähnter Stadt wenigstens ein Dutzend grosser Fabriken gibt, die so gute und billige Erzeugnisse liefern, dass selbe auch in Nordamerika und selbst in Grossbritannien willige Abnehmer finden.

Das Gegentheil gilt von der Wachskerzen-Fabrication, welche, obgleich das Land Wachs im Ueberfluss besitzt, schlechte und theuere Waare erzeugt.

### Posamentirer-Waaren.

Diese Industrie, welche mit den Arabern nach Europa eingewandert ist, befindet sich noch heutigen Tags zu O'Porto, ebenso wie in den meisten Ländern des Orients, fast ausschliessend in den Händen der Juden oder der Renegaten. Wer durch die von beiden Classen bewohnten Theile jener Seestadt wandert, stösst bei jedem Schritte auf emsige Arbeiter, welche unter freiem Himmel ihr Handwerk treiben und grosse Fertigkeit in der Ausführung der complicirtesten Arabesken-Zeichnungen entwickeln.

Die Regierung hat im Jahre 1780 eine Muster-Anstalt ins Leben gerufen, welche noch jetzt besteht und in dem grossartigen Palaste ihren Sitz hat, in welchem zur Zeit des Bürgerkriegs abwechselnd Dom Miguel und Dom Pedro ihre Residenz aufschlugen.

### Korkholz-Fabriken.

Bei der Ausdehnung, welche der Weinhandel in der Provinz O'Porto genommen hat, begreift es sich leicht, dass die Erzeugung von Kork-Pfropfen zum Verstopfen der Weinflaschen viele Hände beschäftigt. In dem Districte von Villa-Nova allein

gibt es fünf solche Fabriken, welche nur Korkholz ganz vorzüglicher Qualität verarbeiten.

#### Schrotsgiesserei.

Bis zum Jahre 1847 versahen die Briten ausschliessend den portugiesischen Markt mit Schrott. In jenem Jahre hat ein Franzose zu O'Porto eine Schrott-Mühle angelegt, welche zur Stunde nicht nur für 30.000 Gulden im Inlande absetzt, sondern auch nach den portugiesischen Colonien grössere Partien ausführt.

#### Bijouterie-Waaren.

In der Fabrication der delicatsten Filigran-Arbeiten aus Gold und Silber, — eine Industrie, welche von den Mauren herstammt, — besitzen die Goldschmiede von O'Porto eine besondere Gewandtheit.

Auch ist diess beinahe der einzige Industriezweig, der, einen nationalen Charakter tragend, inmitten aller politischen Stürme eine gewisse Blüte bewahrt hat. Seine Erzeugnisse finden nicht nur starke Abnahme im Inlande <sup>1)</sup>, sondern werden auch nach Brasilien versendet, wo sie dem Geschmacke der dortigen Bevölkerung am besten entsprechen.

Ausserhalb des Bereichs von Lissabon und der Provinz O'Porto würde man vergeblich etwas suchen, was der Manufactur-Arbeit ähnlich sehen würde. Die Provinzen Viana und Cominha, welche an jene von O'Porto stossen, enthalten nur zwei unbedeutende Ledergärbereien und einige Ziegelhütten, wo zugleich die gemeinsten Töpferwaaren gebrannt werden.

So unvollständig auch das Bild sein mag, welches ich von dem einheimischen Gewerbflüsse Portugal's entworfen habe, liefert es hinreichende Belege für die Erspriesslichkeit des Verkehrs zwischen diesem Lande und Oesterreich.

Da Portugal seinen Bedarf an industriellen Erzeugnissen fast ausschliessend durch Import von Aussen her deckt, hat Oesterreich eine ernsthafte Concurrenz auf dem Felde des Einfuhrhandels nur von Seite Grossbritannien's und Frankreich's zu gewärtigen. Wenn aber, wie ich in meiner Darstellung der Verhältnisse Spanien's mit schlagenden Gründen nachwies, die österreichischen Fabricate nach erfolgter Herstellung unserer directen Handelsverbindungen mit Spanien in diesem Lande keine fremde Concurrenz zu scheuen hätten, würden sie dieselbe noch weniger in Portugal zu fürchten brauchen.

Im letzteren Reiche lasten auf der directen Einfuhr keine Differenzialzölle wie in Spanien. Die Begünstigungen des königlichen Decrets vom 10. December 1832 für französische und britische Waaren, welche unter spanischer Flagge aus Marseille und Gibraltar in spanischen Häfen importirt werden, fallen demnach in Portugal gänzlich weg, zum entschiedenen Vortheile der österreichischen Concurrenz.

Ogleich mit Bezug auf Portugal Frankreich nicht die nämliche vortheilhafte geographische Lage hat, welche seinen Verkehr mit Spanien so ungemein begünstigt,

<sup>1)</sup> Die Bäuerinnen in Portugal pflegen ihre Geld-Ersparnisse am liebsten zum Ankaufe von Geschmeide und Goldschmuck zu verwenden.

wusste es dennoch binnen fünfzehn Jahren seinen Handel mit Portugal zu verdoppeln, ungeachtet der Sturm der Februar-Revolution den Impuls seines commerciellen Unternehmungsgespirts gewaltig lähmte.

In der Lieferung der officiellen *Annales du Commerce exterieur* für December 1853 werden die Fortschritte, welche der französische Handel vom Jahre 1838 bis zum Jahre 1852 gemacht hat, beleuchtet. Zufolge dieser vergleichenden Darstellung, welche von der General-Direction des französischen Zollwesens ausgeht und den Charakter vollkommener Authenticität für sich hat, stieg der Gesamtwertb des Handels zwischen Frankreich und Portugal, der im Jahre 1838 in runden Ziffern 4 Millionen betrug, im Jahre 1852 auf 8 Millionen Franken.

Ueberhaupt ist Frankreich das Land, dessen industrielle und commercielle Entwicklung in ihren Ursachen und Folgen von unsern Industriellen genau studirt zu werden verdient, weil zwischen der französischen und österreichischen Industrie in der Art der Erzeugung eine grössere Analogie besteht, als zwischen dieser und der britischen Fabrication.

In Grossbritannien strebt man dahin, durch die Dampfmaschine den Arbeiter ganz zu ersetzen, ohne zu bedenken, dass der Kunstsinn, womit die Natur den Menschen begabt hat, nicht eine mechanische Kraft ist, die sich durch potenzierten Dampf ersetzen lässt.

Die Dampfmaschine genügt nur so lange als es sich darum handelt, viel und wohlfeil zu erzeugen. Wie aber mit der Verfeinerung der Sitten und den Fortschritten der Civilisation die Industrie das Gebiet der Kunst betritt, da übernimmt der schöpferische Geist und die Gewandtheit des Arbeiters die Hauptrolle. Diess ist so wahr, dass die sogenannte Pariser Industrie, deren Factoren die Handfertigkeit und der Geschmack sind, auf allen Märkten der Welt vor den gleichen britischen Fabricaten den Vorzug behauptet. So erklärt es sich, wie die Production der Pariser Industrie allein, zufolge der neuesten amtlichen Schätzungen, einen jährlichen Werth von 1.500 Millionen Franken erreichen, und der Gesamtwertb des französischen Handels, der im Jahre 1838 nicht 630 Millionen Franken überschritt, laut des *Moniteur* vom 6. Juni 1854 während des Jahrs 1853 zu der ungeheuren Summe von 3.497 Millionen Franken sich aufschwingen konnte, wovon 1.860 Millionen auf den Export und 1.637 Millionen auf den Import kommen. Im Vergleiche zum Jahre 1852 war der Export des Jahrs 1853 um 130 Millionen gestiegen.

Jedem prüfenden Auge dringt sich von selbst die Wahrnehmung auf, dass jenseits der Pyrenäen die französische Industrie die britische Concurrenz immer mehr verdrängt, eine Thatsache, die auf unsere eigenen Industriellen nur anspornend wirken kann. Denn Frankreich fabricirt bekanntlich weit theurer als wir, indem dort alle Urstoffe, welche vom Auslande bezogen werden, schweren Zöllen unterliegen, und der Arbeitslohn verhältnissmässig weit höher als in Oesterreich bemessen ist.

Die österreichischen Fabricanten müssen bei Anbahnung directer Handelsbeziehungen mit Spanien und Portugal darauf bedacht sein, die rechte Mitte zwischen dem britischen und französischen Fabrications-System einzuhalten. Verstehen sie

die Billigkeit der Preise in gehörige Harmonie mit der Güte der Waare zu bringen, dann haben sie sich in den unbestrittenen Besitz des vortheilhaftesten Markts gesetzt, den es gegenwärtig auf dem europäischen Continente gibt.

### Handel und Schifffahrt.

Der auswärtige Seehandel Portugal's concentrirt sich, wie schon bemerkt wurde, in den beiden Häfen von Lissabon und O'Porto. Die britische Flagge nimmt dabei den obersten Rang ein, die National-Flagge kömmt erst in zweiter Reihe. Ja, während die Zahl der britischen in portugiesischen Häfen einlaufenden Fahrzeuge im Steigen begriffen ist, nimmt jene der portugiesischen in Grossbritannien landenden Schiffe vielmehr ab.

So wurde während des Jahrs 1850 der Verkehr von Lissabon mit Grossbritannien durch 605 britische Fahrzeuge mit einem Gehalte von 81.563 Tonnen vermittelt. Im Jahre 1852 war diese Ziffer auf 646 Schiffe und 105.677 Tonnen gestiegen.

Dagegen finden wir bei der Gesamtbewegung der fremden Schifffahrt in Grossbritannien die portugiesische Flagge theilhaftig wie folgt:

		Angekommen:	
		Schiffe	Tonnen
im Jahre	1849 . . . . .	113	10.369
„ „	1850 . . . . .	106	11.682
„ „	1851 . . . . .	72	8.944
		Abgefahren:	
		Schiffe	Tonnen
im Jahre	1849 . . . . .	59	6.480
„ „	1850 . . . . .	62	7.456
„ „	1851 . . . . .	52	7.414

Die Anführung dieser Ziffern ist für Oesterreich insoferne von Interesse, als daraus ein neuer, sprechender Beweis hervorgeht, wie wenig unsere eigene Flagge die Concurrenz der portugiesischen in österreichischen Häfen zu gewärtigen hätte, wenn auch letztere nach dem Gesetze der Reciprocität der kaiserlichen Flagge gleichgestellt würde. Wenn die Thätigkeit der portugiesischen Flagge nach der Abschaffung der britischen Navigations-Acte in den Häfen der drei Reiche eher ab- als zugenommen hat, wird sie um so weniger durch die einfache Gleichstellung mit der National-Flagge in Betreff der Entrichtung der Tonnengelder zu einer grösseren Thätigkeit in der Richtung nach Oesterreich sich angeregt fühlen.

Der Seeverkehr (die Küstenfahrt ausgeschlossen) von Lissabon mit dem Auslande und den portugiesischen Colonien bot während des Jahrs 1850 folgendes Resultat dar:

Angekommen . . . . .	783 Schiffe mit 124.864 Tonnen
Abgegangen . . . . .	677 „ „ 98.980 „
Zusammen . . . . .	1.460 Schiffe mit 223.844 Tonnen.

Nach Ländern zergliedert sich die Hafenbewegung von Lissabon, wie folgt:

Land der Provenienz oder Bestimmung	Angekommen		Abgegangen		Zusammen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Grossbritannien und dessen Colonien . . . . .	387	57.176	218	24.387	605	81.563
Brasilien . . . . .	93	20.719	126	28.889	219	49.608
Frankreich . . . . .	36	5.266	34	4.656	70	9.922
Schweden und Norwegen . . . . .	30	4.898	50	7.428	80	12.326
Niederlande . . . . .	29	2.871	23	3.006	52	5.877
New-Foundland . . . . .	44	5.895	3	416	47	6.311
Vereinigten Staaten von Nord-Amerika . . . . .	18	4.573	13	3.151	31	7.724
Russland . . . . .	12	1.695	18	3.633	30	5.328
Spanien . . . . .	15	1.827	14	1.691	29	3.518
Verschiedene Länder . . . . .	36	1.222	54	8.984	90	10.206
Portugiesische Colonien . . . . .	83	18.722	124	12.739	207	31.461
Zusammen . . . . .	783	124.864	677	98.980	1.460	223.844
Küstenfahrt . . . . .	935	49.340	142	8.465	1.077	57.805
Gesamt-Resultat . . . . .	1.718	174.204	819	107.445	2.537	281.649

Die im Laufe des nämlichen Jahrs entwickelte Handelsthätigkeit von Lissabon umfasste einen Werth von 40,204.000 Franken, welcher sich folgendermassen nach Ländern repartiren lässt:

Land der Provenienz oder Bestimmung	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
	Franken		
Grossbritannien . . . . .	13,770.000	3,605.000	17,375.000
Brasilien . . . . .	6,587.000	1,888.000	8,475.000
Frankreich . . . . .	2,370.000	1,107.000	3,677.000
Sardinien . . . . .	537.000	725.000	1,262.000
Hanseatische Städte . . . . .	845.000	212.000	1,057.000
Russland . . . . .	1,107.000	141.000	1,248.000
Niederlande . . . . .	892.000	216.000	1,108.000
Verschiedene Länder . . . . .	3,426.000	256.000	3,682.000
Portugiesische Colonien			
{ in Asien . . . . .	1,619.000	3.000	1,622.000
{ in Afrika . . . . .	580.000	118.000	698.000
Zusammen . . . . .	31,933.000	8,271.000	40,204.000

Die bisher angeführten Ziffern, sowohl über die Hafenbewegung von Lissabon, als über den Werth des betreffenden Verkehrs, sind den von der französischen Regierung veröffentlichten *Annales du Commerce extérieur* (Jahrgang 1852) entnommen und bilden die neuesten und vollständigsten Ausweise, welche über diesen Gegenstand bisher bekannt gemacht wurden.

Ich versuchte indessen während meines Aufenthalts in Lissabon, mir aus authentischen Quellen neuere und umfassendere Daten zu verschaffen, welche das Jahr 1852 betreffen und, der Ordnung und Klarheit wegen in fünf verschiedenen Tabellen zusammengestellt, hier folgen.

Hafenbewegung von Lissabon während des Jahrs 1852.  
Eingelaufene Schiffe.

Provenienz	Flagge														Hanse- verisch	Zusammen	
	Britisch		Belgisch		Brasilianisch		Dänisch		Spanisch		Nord-amerikanisch		Französisch				
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen			
Grossbritannien nebst Colonien	281	44928	—	—	—	—	8	1015	—	—	—	—	2	156	5	—	—
Oesterreich . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barbaresken-Staaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien . . . . .	—	—	1	396	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brasilien . . . . .	2	2262	—	—	16	3951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
China . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanien . . . . .	3	415	—	—	—	—	—	—	1	38	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Staaten v.N.-Amerika	1	267	—	—	—	—	—	—	—	—	26	7400	2	322	1	—	—
Frankreich . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	2354	1	—	—
Gibraltar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beide Sicilien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugiesische Häfen . . . . .	5	408	—	—	1	260	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugiesische } in Afrika . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Besitzungen } in Asien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preussen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Russland . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sardinien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden und Norwegen . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—
New-Foundland . . . . .	20	2393	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	361	—	—	—
Hanseatische Städte . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	213	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	312	50673	1	396	17	4211	12	1483	1	38	26	7400	28	3193	11	—	—
Küstenfahrt . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

614 Fremde Schiffe . . . . .  
281 Portugiesische Schiffe . . . . .  
1.019 Küstenfahrt-Schiffe . . . . .  
1.914

Provenienz	Flagge														Zusammen							
	Nieder- ländisch		Jerusale- mitisch		Sicilia- nisch		Portugiesisch		Preussisch		Römisch		Russisch			Sardinisch		Schwedisch		Hanseatisch		
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen		Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	
	1434	—	—	—	1	145	29	3736	5	1291	—	—	10	2727	1	195	39	6899	2	445	394	63689
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—																	

H. Helle.  
 Hafenbewegung von Lissabon während des Jahrs 1852.  
 Ausgelaufene Schiffe.

Bestimmung	Flagge														Zusammen
	Britisch		Belgisch		Brasilianisch		Dänisch		Spanisch		Nord-amerikanisch		Französisch		
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	
Grossbritannien nebst Colonien	213	35794	—	—	—	—	—	—	—	1	240	—	—	1	—
Oesterreich . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien . . . . .	—	—	1	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Buenos-Ayres . . . . .	1	278	—	—	—	—	—	—	—	1	430	—	—	—	—
Brasilien . . . . .	24	13755	1	360	14	2408	5	764	—	8	1721	—	—	—	—
Dänemark . . . . .	—	—	—	—	—	—	3	650	—	—	—	—	—	—	—
Spanien . . . . .	1	110	—	—	—	—	—	—	1	59	4	831	—	—	—
Kirchenstaat . . . . .	1	89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Staaten v.N.-Amerika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1923	—	—	—	—
Frankreich . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	2143	—	—
Griechenland . . . . .	2	255	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande und deren Colonien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marokko . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montevideo . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	192	—	—	—
Beide Sicilien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	766	—	—	—
Portugal u. dessen Besitzungen	33	2828	—	—	—	—	—	—	—	—	2	451	—	—	—
Preussen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Russland . . . . .	1	165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Helena . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sardinien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra-Leona . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden und Norwegen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
New-Foundland . . . . .	24	3085	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Toscana . . . . .	3	455	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tunis . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanseatische Städte . . . . .	2	180	—	—	—	—	2	146	—	—	—	—	—	—	—
	305	58994	2	510	14	2408	12	1560	1	59	25	6554	20	2143	10
Küstenfahrt . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

374 Fremde Schiffe . . . . . 104.719 Tonnen  
 222 Portugiesische Schiffe . . . . . 39.631 „  
 89 Küstenfahrt-Schiffe . . . . . 4.754 „  
 885 . . . . . 149.104 Tonnen.

Bestimmung	Flagge														Zusammen
	Britisch		Belgisch		Brasilianisch		Dänisch		Spanisch		Nord-amerikanisch		Französisch		
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	
Grossbritannien nebst Colonien	213	35794	—	—	—	—	—	—	—	1	240	—	—	1	—
Oesterreich . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien . . . . .	—	—	1	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Buenos-Ayres . . . . .	1	278	—	—	—	—	—	—	—	1	430	—	—	—	—
Brasilien . . . . .	24	13755	1	360	14	2408	5	764	—	8	1721	—	—	—	—
Dänemark . . . . .	—	—	—	—	—	—	3	650	—	—	—	—	—	—	—
Spanien . . . . .	1	110	—	—	—	—	—	—	1	59	4	831	—	—	—
Kirchenstaat . . . . .	1	89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Staaten v.N.-Amerika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1923	—	—	—	—
Frankreich . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	2143	—	—
Griechenland . . . . .	2	255	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande und deren Colonien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marokko . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montevideo . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	192	—	—	—
Beide Sicilien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	766	—	—	—
Portugal u. dessen Besitzungen	33	2828	—	—	—	—	—	—	—	—	2	451	—	—	—
Preussen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Russland . . . . .	1	165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Helena . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sardinien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra-Leona . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden und Norwegen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
New-Foundland . . . . .	24	3085	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Toscana . . . . .	3	455	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tunis . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanseatische Städte . . . . .	2	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	305	58994	2	510	14	2408	12	1560	1	59	25	6554	20	2143	10
Küstenfahrt . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

374 Fremde Schiffe . . . . . 104.719 Tonnen  
 222 Portugiesische Schiffe . . . . . 39.631 „  
 89 Küstenfahrt-Schiffe . . . . . 4.754 „  
 885 . . . . . 149.104 Tonnen.

Waaren-Gattung	procenten										procenten										Gesamtwert in Franken		
	Grossbritannien	Oesterreich	Barbarestaaten	Belgien	Brasilien	Dänemark	Spanien	Nordamerika	Frankreich	Portugal	Niederlande	Beide Sicilien	Portugies. Besitzungen		Preussen	Russland	Sardinien	Schweden und Norwegen	New-Foundland	Hanseatische Städte			
												in Afrika	in Asien										
Thiere	1000	—	—	—	3120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58000	62120	
Butter	1640000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16800	1980860	
Bauholz	3500	4000	—	—	58400	3140	4500	330400	—	—	—	2100	2450	3500	55000	—	230500	—	—	—	3200	907710	
Verarbeitetes Holz	550	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250	—	—	—	4220	9160	
Getränke	6850	250	—	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3800	32320	
Kakao	—	—	—	—	75300	—	—	—	—	—	—	1860	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77160	
Kaffee	—	—	—	—	740220	—	—	—	—	—	—	85350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	825570	
Zimmt	650	—	—	—	1380	—	—	—	—	—	—	—	7300	—	—	—	65	—	—	—	—	9395	
Steinkohlen	1120000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5500	—	—	—	—	—	—	1133500	
Wachs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120530	5030	—	—	—	—	—	—	—	—	125560	
Eingemachte Früchte	680	—	—	—	6320	—	—	—	—	—	—	60	75	—	1360	850	—	—	—	—	410	12905	
Baumwolle in Rahmen	—	—	—	—	225300	—	—	1000	—	—	—	1300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	227600	
„ verarbeitet	5980500	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	630	—	—	—	—	—	—	—	50120	6449940	
Messerschmied-Waaren	70100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43350	127250	
Thierhäute, rohe	18090	10000	62500	—	486220	—	—	—	—	—	—	23400	320	—	2000	—	—	—	—	—	2010	605740	
„ appt.	140500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31130	186990	
„ verarb.	68000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1270	76690	
Material-Waaren	120800	—	—	—	7320	—	—	—	—	—	—	10200	1640	—	—	42000	10310	—	—	—	4750	288930	
Verschiedene Fabricate	80560	22150	—	—	1340	—	410	—	—	—	—	350	2300	—	500	500	—	—	—	—	9330	163240	
Mehlteige	970	2100	—	—	135500	—	2680	150	—	—	—	3950	4600	—	—	300	—	—	—	—	240	172620	
Käse	30500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	250	—	—	—	—	60	382155	
Theer und Pech	1050	—	—	—	—	—	—	13000	—	—	—	—	—	—	18000	—	33500	—	—	—	12000	92550	
Verschiedene Oele	75020	—	—	—	5800	—	—	3500	—	—	—	—	—	—	—	—	7000	—	36400	—	140	134720	
Indigo	235000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8530	—	—	—	—	—	—	—	—	—	324180
Musik-Instrumente	10680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44800	59200
Wissenschaftliche Instrumente	4530	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5180
Elfenbein und Schildkröten- schalen roh	6400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66000	3500	—	—	360	—	—	—	—	—	—	76260
Elfenbein und Schildkröten- schalen verarbeitet	1200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	7510	—	—	—	—	—	—	—	840	17260	
Pfriemen-Geflecht	—	—	—	—	—	320	47500	—	—	—	—	840	2100	—	750	—	—	—	—	—	—	—	54780
Wollenstoffe	1860050	—	—	—	140	—	3200	—	—	—	—	—	—	—	2000	—	—	—	—	—	12600	2265190	
Hanf	95030	42000	—	—	5120	—	—	—	—	—	—	—	44200	—	560900	118000	—	—	—	—	—	—	865250
Leinzenge	620140	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89400	—	—	—	—	—	143500	868440	
Bücher	7400	1250	—	32600	300	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	1250	63240	
Maschinen	530750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	635750
Rohe Metalle	580100	12000	—	—	3330	—	136000	—	—	—	—	—	—	—	—	18000	175300	—	—	—	14500	1084380	
Verarbeitete Metalle	368500	—	—	850	160	—	—	10310	—	—	—	—	—	—	—	5850	—	—	—	—	36830	681960	
Mineralien	28500	5600	—	—	—	—	—	—	—	—	6200	—	—	—	—	5300	—	—	—	—	—	—	48440
Stockfisch	15650	—	—	—	—	5200	—	—	—	—	—	—	—	4500	—	—	—	2150000	—	—	—	2217350	
Verschiedene Gegenstände	7550	—	—	—	6110	—	—	2110	—	—	—	760	345	—	2500	2600	635	—	—	—	2990	42450	
Papier und Papendeckel	30670	—	—	1200	—	—	—	—	—	—	—	—	120	—	—	80000	—	—	—	—	2140	154450	
Parfumerie	2000	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	240	—	—	430	—	—	—	—	105	18610	
Edelsteine, Perl. u. Bijouterie	1250	—	—	—	22380	—	—	—	—	—	—	400	2500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35220
Porzellan u. Fayence-Geschirr	120360	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	3400	—	—	—	—	—	—	—	6500	188625	
Chemische Producte	305200	8300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12000	10200	5650	—	—	—	—	—	358000
Quincaillerie	60650	—	—	—	360	—	—	—	—	—	—	—	5300	—	—	1200	—	—	—	—	—	—	188550
Arzneien	18920	—	—	—	8550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3200	12600	—	—	—	—	—	—	62160
Reis	—	—	—	—	688500	—	—	2500	—	—	—	155000	—	—	—	1000	—	—	—	—	—	—	847000
Samen, Früchte und Bäume	650	—	—	—	2170	—	4835	—	—	—	—	—	—	—	38500	600	—	—	—	—	100	—	51525
Rohe Seide	40780	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	266500	—	—	—	—	—	—	789830
Seidenzeuge	80540	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3560	—	—	120	—	—	—	—	—	—	755270
Zucker	80	—	—	—	4220300	—	—	—	—	—	—	—	2200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4223005
Pflanzensäfte	10830	4260	—	—	1600	—	—	—	—	—	4710	—	—	—	—	—	36750	—	—	—	—	—	59810
Tabak	16750	—	—	—	235400	—	24000	475500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	830950
Thee	50520	—	—	—	350	—	—	1800	—	—	—	100	986000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1041770
Gesalzenes Fleisch	6830	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1200	—	—	—	—	—	13280
Glas und Krystall	5330	6850	—	—	1020	—	—	1320	—	—	—	—	—	—	—	—	5300	—	—	—	—	—	18680
<b>Gesamt</b>	<b>14482160</b>	<b>118760</b>	<b>62500</b>	<b>34650</b>	<b>6942960</b>	<b>8660</b>	<b>223125</b>	<b>1041940</b>	<b>2410000</b>	<b>926370</b>	<b>11330</b>	<b>475360</b>	<b>1099700</b>	<b>13500</b>	<b>786110</b>	<b>611575</b>	<b>435895</b>	<b>2186400</b>	<b>540515</b>	<b>33200570</b>			

IV. Tabelle.  
Export von Lissabon während des Jahrs 1852.

Waaren-Gattung	Lissabon							Himmung										Zusammen in Franken
	Gross-britannien	Belgien	Brasilien	Dänemark	Spanien	Nord-Amerika	Frankreich	Portugies. Besitzungen in Afrika	Portugies. Besitzungen in Asien	Preussen	Russland	Sardinien	Schweden und Norwegen	New-Fundland	Oesterreich (Triest)	Hanseatische Städte		
Thiere . . . . .	132	—	58878	—	—	846	—	198	—	—	—	61	—	—	—	—	60115	
Silber verarbeitet oder in Barren . . . . .	210014	—	35966	76	—	—	115	666	—	—	—	—	—	—	—	—	246837	
Möbel-Holz . . . . .	1515	—	18654	—	218	86	—	475	120	250	—	—	—	—	4360	—	25708	
Getränke . . . . .	—	—	319	—	—	—	—	2134	—	—	—	—	—	—	—	—	2453	
Wachs . . . . .	38321	139	818741	—	—	—	110	651	41	—	661141	—	—	—	—	—	1736400	
Eingemachte Früchte . . . . .	35254	97	25654	58	345	2418	110	1240	86	69	—	—	—	948	819	—	67348	
Kattunzeuge . . . . .	8672	—	22805	—	1525	2014	—	978	210	—	—	—	—	—	—	—	36204	
Rohes Thierhäute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64936	
Thierhäute verarbeitet . . . . .	3018	—	61413	—	—	110	96	2054	245	—	23461	940	—	—	4332	—	97979	
Verschiedene Fabricate . . . . .	3518	642	18514	—	—	85	8	1564	—	—	—	—	—	—	—	—	24611	
Fayence-Geschirre . . . . .	820	—	46644	—	—	915	—	874	—	—	—	—	—	—	—	—	49253	
Essenzen . . . . .	1614	33	31468	—	67	—	6674	96	—	—	79	—	—	—	—	—	39079	
FrISChe und getrocknete Früchte . . . . .	264973	205	45681	201	654	22631	2065	860	—	51621	675	270	—	115	23469	—	417871	
Guano . . . . .	2115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1250	—	—	—	—	—	51848	
Gummi und Harze . . . . .	12619	—	275	—	—	35525	1314	—	—	3020	—	—	—	—	—	—	58614	
Verschiedene Oele . . . . .	96635	—	6569	—	—	—	1465	—	64	480	45505	—	2145	—	—	—	153024	
Olivcnöl . . . . .	1186855	—	816156	384	—	271445	654	—	—	974624	320	—	—	—	920600	—	4174486	
Elfenbein . . . . .	200300	—	18888	—	78	—	—	—	—	—	198400	—	—	—	33920	—	792441	
Wollenzeuge . . . . .	2327	—	98634	—	—	693	64525	644	110	—	954	—	—	—	—	—	103820	
Unverarbeitete Wolle . . . . .	752626	—	—	—	—	—	9448	—	—	—	—	—	—	—	—	—	817151	
Korkholz . . . . .	65592	2644	—	4825	—	8464	—	—	—	944	63410	14100	625	—	4568	—	177581	
Leinenzeuge . . . . .	550	—	22362	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22912	
Bücher . . . . .	178	—	210500	—	—	—	—	222	—	—	—	—	—	—	—	—	213741	
Bau-Materialien . . . . .	4802	—	84392	—	—	48263	—	—	—	841	459	—	—	—	—	—	139075	
Maschinen und Instrumente . . . . .	121	—	2516	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	—	—	3137	
Verarbeitete Metalle . . . . .	919	—	63491	—	198	845	—	3469	—	—	318	—	—	—	—	—	69240	
Honig . . . . .	11575	—	335	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12318	
Verschiedene Gegenstände . . . . .	4135	—	24500	435	85	325	94	260	—	69	6605	—	—	—	—	408	40624	
Zwiebel . . . . .	8900	—	263342	33	483	678	—	121	—	—	510	—	—	48	—	—	274694	
Gold in Barren . . . . .	36863	—	98460	—	4473	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	139796	
Orangen und Citronen . . . . .	710319	—	25624	72	64	856	22114	—	—	—	—	—	—	124	—	—	761637	
Farbflchten . . . . .	158523	—	—	—	—	—	28565	—	—	—	250	—	—	—	—	—	651082	
Thierknochen . . . . .	2664	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12035	
Papier . . . . .	18	—	6854	—	—	—	—	1275	—	—	—	—	—	—	—	—	8147	
Gesalzene Fische . . . . .	—	—	210	—	—	—	—	854	—	—	—	—	—	—	—	63	1127	
Erdäpfel . . . . .	3376	—	26864	—	—	—	89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30328	
Chemische Producte . . . . .	92165	—	191372	—	—	92	1848	160	—	—	—	—	—	—	680	—	286335	
Colonial-Producte . . . . .	111	—	2634	—	—	371	—	—	—	—	31320	—	—	—	—	—	34610	
Arzneien . . . . .	96	—	44588	—	—	139	760	894	—	—	—	—	—	—	—	45	46522	
Salz . . . . .	5572	2212	23947	43972	6820	24127	27060	—	—	21622	55840	83987	26675	—	840	—	334336	
Seidenzeuge . . . . .	816	—	63200	—	—	—	—	420	—	—	—	—	—	—	—	—	64436	
Pfriemen-Geflecht . . . . .	1155	—	1415	—	—	841	310	231	—	215	410	—	259	—	—	—	4986	
Thee . . . . .	—	—	—	—	202	552	—	210100	—	—	—	—	—	—	—	—	32	210886
Glas . . . . .	88	—	5664	—	29	240	—	7646	—	—	—	—	—	—	—	—	100	13785
Gesaltes Fleisch . . . . .	975	—	250014	—	—	724	—	3552	—	—	64	—	—	—	—	—	310	255639
Essig . . . . .	—	—	348826	—	30	18	14	1205	—	17	15	—	—	—	—	—	33	350188
<b>Gesamt</b>	<b>3930850</b>	<b>5972</b>	<b>3886369</b>	<b>50056</b>	<b>15301</b>	<b>423303</b>	<b>966996</b>	<b>243343</b>	<b>876</b>	<b>22867</b>	<b>1151090</b>	<b>970862</b>	<b>99297</b>	<b>29898</b>	<b>170251</b>	<b>1035068</b>	<b>13179375</b>	

V. Fr. Velle.  
während des Jahrs 1852.  
Transito-Handel von Lissabon

Waaren-Gattung	Einfuhr										Ausfuhr					Gesamtwert in Franken
	Grossbritannien und dessen Colonien	Oesterreich	Belgien	Brasilien	Spanien und dessen Colonien	Nord- Amerika	Frankreich	Gibraltar	Nieder- lande	Portugiesische Besitzungen		Russland	Sardinien	New- Foundland	Hanseatische Städte	
										in Afrika	in Asien					
Verschiedene Waffen . . . . .	—	—	—	48103	4819	12	—	619	—	207341	—	—	—	—	—	261006
Butter . . . . .	—	—	—	16614	—	15	—	6344	—	16319	—	—	—	—	—	39295
Holz, roh und verarbeitet . . . . .	82	—	—	9512	96	30	—	3739	—	915	347	—	78	—	—	15070
Getränke . . . . .	131	—	—	7854	1819	47	—	816	2413	12443	—	—	—	—	—	25593
Kaffee . . . . .	309151	103408	32444	—	—	110	—	359019	994	—	—	—	353614	—	184601	1532736
Kakao . . . . .	—	32313	—	—	—	—	—	34836	—	—	—	—	49334	—	43718	270509
Wachs . . . . .	18	—	—	1497	—	—	—	200	38	188	—	—	—	—	—	1941
Hörner . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2317	6986
Rohe Baumwolle . . . . .	16205	—	—	—	—	—	—	864	—	—	—	—	—	—	—	17069
Leder und Häute . . . . .	3234	10439	—	18100	854	32	—	901	1100	16412	79	—	24561	—	348	153998
Material-Waaren . . . . .	—	—	—	4152	67	—	—	222	64	2089	—	—	138	—	—	6732
Gold- und Silbermünzen . . . . .	948816	—	—	1224353	4807123	200	—	392107	—	—	—	—	19381	—	—	7391780
Verschiedene Fabricate . . . . .	1913	—	354	2931	4300	50	—	179	675	895	882	76	—	—	869	14173
Mehlteige . . . . .	915	—	—	27628	2518	74	—	1087	10742	4948	87	96	—	—	61	53695
Käse . . . . .	—	—	—	41114	907	18	—	—	—	8318	—	—	—	—	—	51082
Trockene Früchte . . . . .	1515	—	—	1665	—	—	—	—	740	—	—	18415	88	—	128	22740
Gewürznelken, Pfeffer und Zimmt . . . . .	841	—	—	12	209	—	—	—	—	—	—	—	133	—	—	5592
Gummi-Elasticum . . . . .	—	—	—	—	19	—	—	—	—	86	—	—	—	—	36328	39256
Gummi und Harze . . . . .	—	—	—	619	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48113	48818
Verschiedene Oele . . . . .	—	—	—	2886	13	—	—	—	36	1039	—	—	866	—	3749	8589
Schafwolle . . . . .	8368	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21687
Bücher . . . . .	413	—	—	3940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4353
Metalle, roh und verarbeitet . . . . .	2117	—	—	243605	615	31	114	8374	121	8424	—	75	2641	—	—	269166
Verschiedene Gegenstände . . . . .	742	69	68	7621	—	—	—	98	64	694	617	228	7856	—	877	19867
Papier . . . . .	11	—	—	1254	—	—	—	—	—	2216	—	—	—	—	—	3513
Gesalzene Fische . . . . .	—	—	—	6331	—	—	—	—	—	2618	—	—	—	—	—	6331
Chemische Producte . . . . .	751	—	—	18234	—	—	—	—	—	514	—	—	—	—	—	21603
Arzneien . . . . .	43	—	—	8614	—	—	—	—	—	27543	—	—	—	—	—	9198
Reis . . . . .	128	—	69	10120	521	—	—	661	—	—	—	3007	—	—	7322	49371
Racahout . . . . .	1244	—	—	—	—	—	—	5373	—	—	—	32110	6356	—	51819	98523
Sassapariglia . . . . .	620	—	—	—	—	—	—	74618	—	—	—	13628	210101	—	—	338621
Seidenzeuge . . . . .	—	—	—	43517	—	—	—	6324	—	9956	—	—	—	—	—	59797
Pfriemen-Geflecht . . . . .	6832	—	—	918	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6713	—	14463
Zucker . . . . .	—	241597	—	—	—	—	—	78013	24104	14709	—	875	—	8342	98326	465966
Pflanzensäfte . . . . .	—	13	—	2821	—	—	—	—	—	316	—	—	—	—	—	3150
Gemischte Zeuge . . . . .	7345	—	—	63109	8614	—	—	58817	—	2674243	3418	—	—	79	—	2815779
Glas und Krystalle . . . . .	—	—	—	5217	—	—	—	79	—	32276	—	—	—	—	—	37572
Gesalzenes Fleisch . . . . .	—	98	—	9465	—	—	—	—	112	7609	—	—	—	—	—	17743
<b>Gesamt</b>	<b>1311435</b>	<b>387937</b>	<b>32935</b>	<b>1831806</b>	<b>4832494</b>	<b>127</b>	<b>44628</b>	<b>1036600</b>	<b>40903</b>	<b>3052111</b>	<b>5430</b>	<b>68510</b>	<b>675147</b>	<b>15134</b>	<b>478576</b>	<b>14223363</b>

Wenn man die von der französischen Regierung publicirten Ausweise über den Seeverkehr von Lissabon im Jahre 1850 mit den von mir gesammelten Daten für das Jahr 1852 vergleicht, findet man zu Gunsten des letztern Jahrs eine Vermehrung des Verkehrs um 262 Schiffe und 73.016 Tonnen.

Jahr	Ange- kommene Schiffe	Tonnen-Gehalt	Abge- gangene Schiffe	Tonnen-Gehalt	Zusammen	
					Schiffe	Tonnen
1850	1718	174204	819	107445	2537	281649
1852	1914	205361	885	149104	2799	354665
mehr im Jahre 1852	196	31357	66	41659	262	73016

Im Verhältniss dazu hatte sich auch der Gesamtwertb des Verkehrs gehoben. Er betrug:

Jahr	Bei dem Import	Bei dem Export	Zusammen in Franken
1850	31933000	8271000	40204000
1852	33200570	13179375	46379945
mehr im Jahre 1852	1267570	4908375	6175945

Ein genaues Bild vom heutigen Verkehre O'Porto's zu entwerfen, ist schon darum unmöglich, weil die dortigen Zollbehörden seit einigen Jahren mit der Abfassung der betreffenden statistischen Tabellen sich nicht mehr zu beschäftigen scheinen. Nichts fällt den daselbst etablirten fremden Consuln schwerer, als vom Zollamte O'Porto's irgend eine brauchbare Mittheilung dieser Art zu erwirken. Die Auskünfte werden so unvollkommen und mangelhaft ertheilt, dass die Consuln es vorziehen, sich nach muthmasslichen Berechnungen zu richten.

Die vom französischen Consulate zu O'Porto für das Jahr 1848 zusammengestellten Handels-Daten <sup>1)</sup> umfassen zwar elf Flaggen einschliesslich der portugiesischen, allein sie sind ebenfalls unvollständig zu nennen, indem darin z. B. der österreichischen Flagge keine Erwähnung geschieht, obwohl dieselbe bei der Hafenbewegung O'Porto's im Jahre 1848 durch zwei Dreimaster mit einer Tragfähigkeit von 750 Tonnen repräsentirt wurde.

Nach jenen Daten hatte der Verkehr von O'Porto im Jahre 1848 einen Werth von 47,666.000 Franken erreicht, wovon 23,393.000 Franken den Import zum Gegenstande haben und sich in folgender Art auf die Bezugsländer vertheilen:

Grossbritannien . . . . .	mit einem Werthe von 13,692.000 Franken
Brasilien . . . . .	5,159.000 "
Spanien . . . . .	86.000 "
Vereinigte Staaten v. N.-Amerika . . . . .	278.000 "
Frankreich . . . . .	626.000 "
Hamburg . . . . .	43.000 "

<sup>1)</sup> *Documens sur la commerce extérieur*, Jahrgang 1850.

Niederlande . . . . .	mit einem Werthe von	115.000	Franken
Norwegen . . . . .	„ „ „ „	27.000	„
Portugal und dessen Besitzungen . . . . .	„ „ „ „	648.000	„
Russland . . . . .	„ „ „ „	2,243.000	„
Schweden . . . . .	„ „ „ „	476.000	„
		<hr/>	
Zusammen .		23,393.000	Franken.

Die Bestimmungsländer des Exports waren:

Grossbritannien . . . . .	für einen Werth von	17,524.000	Franken
Brasilien . . . . .	„ „ „ „	3,757.000	„
Dänemark . . . . .	„ „ „ „	92.000	„
Spanien . . . . .	„ „ „ „	9.000	„
Vereinigte Staaten v. N.-Amerika . . . . .	„ „ „ „	1,669.000	„
Frankreich . . . . .	„ „ „ „	25.000	„
Hamburg . . . . .	„ „ „ „	394.000	„
Portugal und dessen Besitzungen . . . . .	„ „ „ „	65.000	„
Russland . . . . .	„ „ „ „	383.000	„
Schweden und Norwegen . . . . .	„ „ „ „	90.000	„
Andere Länder . . . . .	„ „ „ „	265.000	„
		<hr/>	
Zusammen .		24,273.000	Franken.

Einer vergleichenden Darstellung der Schifffahrt von O'Porto in den beiden Epochen 1839 und 1848 entnimmt man, dass die Hafenbewegung von einer Epoche zur anderen um 147 Schiffe länger Fahrt sich vermehrte. In dem erstgenannten Jahre war die Zahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe 557, in dem zweiten aber 704.

Auf den ersten Blick scheint es, dass Grossbritannien aus O'Porto mehr Werthe ausführt als dahin einführt, indem sein Export den Import um beinahe 4 Millionen Franken überwiegt. Zu diesem Schlusse würde noch mehr das Factum berechtigen, dass der Import Grossbritanniens, welcher im Jahre 1840 auf 22,572.581 Franken geschätzt wurde, im Jahre 1848 auf 13,692.148 Franken herabgesunken war. Allein es ist nicht minder notorisch, dass Grossbritannien bis zur Promulgation des Tarifs vom 1. Januar 1853 im Wege des Schleichhandels eine stärkere Quantität eigener Fabricate in O'Porto einfuhrte, als die bei dem portugiesischen Zollamte declarirten Waaren ausmachten. Ogleich die Resultate des neuen Tarifs bis jetzt sich nicht genau ermessen lassen, steht so viel fest, dass der britische Schleichhandel im Abnehmen begriffen ist, und die Einkünfte der beiden Hauptzollämter von Lissabon und O'Porto im Verhältnisse zu dem Jahre 1852 bedeutend zugenommen haben, was bei den reducirten Zollsätzen eine sehr entschiedene Hebung des gesetzmässigen Verkehrs voraussetzt.

Eben so wenig gewähren die oben angeführten Ziffern ein genaues Bild des wirklichen Umsatzes zwischen dem nördlichen Portugal und Spanien, indem der Verkehr zwischen beiden Ländern thatsächlich nur auf dem Schmuggel beruht.

Nächst Grossbritannien und Spanien treiben Brasilien und Russland mit O'Porto den meisten Handel. Der Import Brasilien's nach O'Porto erhebt sich alljährlich auf 6 Millionen Franken.

Da in Folge der orientalischen Streitigkeiten die russische Handels-Marine für lange Zeit nicht mehr in der Lage sein wird, den directen Verkehr mit Portugal zu pflegen, erscheint die österreichische Flagge vorzugsweise berufen, ihren Nachlass zu erben, besonders wenn der Schienenweg von Triest mit dem Stromgebiete der Donau und der Weichsel in Verbindung gesetzt sein wird.

Der auswärtige Handel Portugal's im Jahre 1844 umfasste einen Werth von 21.145,167.000 Reis (52,862.917 Gulden) nämlich:

Import . . . . .	12.314,511.162 Reis
Export . . . . .	6.948,416.110 „
Transito . . . . .	1.882,239.728 „

Nach Ländern repartirte sich diese Summe folgendermassen:

	Import.	Export.	Transito.
	Reis.		
Grossbritannien . . . . .	6.527,701.393	3.370,649.370	534,412.018
Brasilien . . . . .	1.796,954.380	1.050,706.402	117,401.830
Spanien . . . . .	273,472.587	641,657.133	447,664.300
Russland . . . . .	702,977.840	320,331.853	15,122.000
New-Foundland . . . . .	720,760.190	33,728.040	1,112.000
Vereinigte Staaten v. N.-Amerika	197,624.127	463,000.530	27,642.600
Schweden und Norwegen . . . .	233,693.710	358,689.953	6,133.000
Frankreich . . . . .	424,969.975	70,507.925	112,485.000
Hamburg . . . . .	255,492.880	202,863.282	154,046.000
Asien . . . . .	257,404.400	20,066.665	526.000
Genua . . . . .	247,205.680	49,101.312	169,261.000
Gibraltar . . . . .	195,046.310	37,408.825	76,186.180
Niederlande . . . . .	197,244.150	166,798.515	38,414.000
Afrika . . . . .	40,868.000	60,852.565	142,870.000
Preussen . . . . .	89,608.500	1,915.000	10.000
Sardinien . . . . .	51,393.400	2,706.295	—
Dänemark . . . . .	18,804.620	27,264.708	2,326.000
Oesterreich . . . . .	26,919.000	11,009.556	8,695.800
Marokko . . . . .	26,759.000	4,201.230	10,882.000
Belgien . . . . .	—	23,713.116	—
Türkei . . . . .	18,825.200	570.000	—
Beide Sicilien . . . . .	2,280.000	18,378.735	17,007.000
Montevideo . . . . .	61.000	8,273.900	243.000
Aegypten . . . . .	4,800.000	—	—
Buenos-Ayres . . . . .	1,200.000	857.600	100.000
Verschiedene Länder . . . . .	2,444.820	3,163.600	—
Zusammen . . . . .	12.314,511.162	6.948,416.110	1.882,239.728

Fünf Jahre später (1849) ergab sich für den Gesamthandel Portugal's ein Werth von 22.139,791.700 Reis (55,349.479 Gulden), d. i. eine Vermehrung von 994,624.700 Reis (2,486.562 Gulden), nämlich:

Import . . . . .	10.805,767.229 Reis
Export . . . . .	8.543,539.702 „
Transito . . . . .	2.790,484.769 „

Die Repartition davon nach Ländern soll uns zeigen, wie durch die Erleichterung der Communications-Mittel der internationale Verkehr eines Volks sich plötzlich heben kann, und wie wahr meine mehrmals aufgestellte Behauptung ist, dass durch die Vollendung des europäischen Central-Eisenbahn-Systems die Strasse des Welthandels unausbleiblich vom Norden nach dem Südwesten unseres Continents gerückt sein wird.

	Import.	Export.	Transito.
	Reis.		
Grossbritannien . . . . .	6.425,516.714	4.891,773.532	1.434,149.765
Brasilien . . . . .	1.664,533.324	1.473,472.619	122,071.530
Belgien . . . . .	16,517.600	33,722.262	—
Bremen . . . . .	—	11,904.371	—
Chili . . . . .	—	40,720.000	—
Dänemark . . . . .	17,586.580	55,696.777	48.000
Frankreich . . . . .	402,152.505	35,057.522	74,799.500
Genua . . . . .	46,784.200	39,646.998	183,635.400
Hamburg . . . . .	169,021.680	171,361.815	24,825.000
Niederlande . . . . .	129,055.225	101,251.076	16,500.000
Insel Madera und Azoren . . .	—	—	66,500.000
Marokko . . . . .	39,713.400	10,353.320	9,012.164
Oesterreich . . . . .	20,735.000	9.360	5,828.000
Portugiesische } in Afrika . . .	66,576.580	47,273.844	387,622.720
Besitzungen } in Asien . . .	146,059.000	13,270.546	280.000
Preussen . . . . .	16,190.000	13,106.503	58.000
Russland . . . . .	485,483.593	268,800.338	19,374.500
Schweden und Norwegen . . .	366,552.193	124,216.164	999.000
Spanien . . . . .	255,468.376	825,520.999	339,157.750
Türkei . . . . .	5,968.000	—	—
Vereinigte Staaten v. N.-Amerika	446,967.489	331,640.065	76,231.090
Verschiedene Länder . . . . .	12,354.288	54,741.591	9,392.350
Depots in den portugies. Häfen .	72,531.482	—	—
Zusammen . . . . .	10.805,767.229	8.543,539.702	2.790,484.769

Bis zum Jahre 1844 nahm der Verkehr Deutschland's mit Portugal hauptsächlich den Weg über Hamburg. Daher figurirt in jenem Jahre Hamburg bei dem Import mit 255,492.880 Reis, bei dem Export mit 202,863.282 und bei dem Transito mit 154,046.000 Reis. Kaum sind jedoch die Eisenbahnen vollendet, welche die Häfen von Antwerpen und Ostende mit dem Stromgebiete des Rhein's in directe Verbindung setzen, so zieht Belgien einen bedeutenden Theil des Handels, welcher ehemals durch Hamburg vermittelt wurde, an sich. So sehen wir Belgien, dessen Einfuhr nach Portugal im Jahre 1844 ganz Null war, dieselbe im Jahre 1849 auf 16,517.600 Reis heben, und seine Ausfuhr von dort binnen der nämlichen Zeit um 10 Millionen Reis vermehren. Der Verkehr von Hamburg mit Portugal hat während der Epoche vom Jahre 1844 bis 1849 um etwa 45 Percent abgenommen.

Auch jener Theil des Verkehrs von Deutschland mit Portugal, welcher vor der Vollendung des belgischen Eisenbahnnetzes über die Schweiz und Genua

stattfand, erlitt im Jahre 1849 eine bedeutende Verminderung. Genua figurirte im Jahre 1844 beim

Import . . . . .	mit 247,205.680 Reis
Export . . . . .	„ 49,101.312 „
Transito . . . . .	„ 169,261.000 „
Zusammen mit 465,567.992 Reis	

Im Jahre 1849 dagegen sank diese Ziffer auf 270,066.598 herab, nämlich:

Import . . . . .	46,784.200 Reis
Export . . . . .	39,646.998 „
Transito . . . . .	183,635.400 „

Und selbst der gegenwärtige Verkehr zwischen Genua und Portugal wird zunächst dadurch unterhalten, dass die sardinische Flagge, besonders bei dem Exporte aus portugiesischen Häfen, die österreichische Flagge zu verdrängen sich angelegen sein lässt.

Unser directer Export, welcher im Jahre 1844 noch 11,009.556 Reis betrug, war im Jahre 1849 auf eine kaum erwähnenswerthe Ziffer gefallen.

Eine bessere Regelung unserer Handels- und Schifffahrts-Interessen in Portugal ist nicht nur aus dem Grunde dringend nothwendig, um den uns gebührenden Antheil am directen Verkehre mit jenem Lande zu erringen, sondern auch um auf dem marokkanischen Markte unseren Erzeugnissen einen vortheilhafteren Absatz zu sichern.

Der Handel zwischen Portugal und Marokko betrug:

im Jahre 1844	{	Import . . . . .	26,759.000 Reis
		Export . . . . .	4,201.230 „
		Transito . . . . .	10,882.000 „
	Zusammen .		41,842.230 Reis
im Jahre 1849	{	Import . . . . .	39,713.400 Reis
		Export . . . . .	10,353.320 „
		Transito . . . . .	9,012.164 „
	Zusammen .		59,078.884 Reis
im Jahre 1844			41,842.230 Reis
„ „ 1849			59,078.884 „
		mehr im Jahre 1849	17,236.654 Reis

Der Umtausch zwischen diesen beiden Ländern wird durch eine Menge kleinerer Fahrzeuge unter portugiesischer Flagge getrieben, welche, wenn sie keine Rückfrachten finden, in der Jeremias-Bai Fischfang treiben. Auf diesem höchst wohlfeilen Wege gelangen jetzt nach den marokkanischen Häfen viele Waaren, welche sonst von Gibraltar dahin verführt zu werden pflegten. Von einem der achtbarsten Handelsleute Lissabon's wurde mir versichert, dass namentlich die sogenannten Conterie-Artikel, Spiegel, Glaswaaren, Wollenzeuge, Tücher und zwar meistens österreichischen Ursprungs in nicht unbedeutenden Mengen von Lissabon nach Tetuan, Tanger, Larache, Saffi und Mogador expedirt werden. Ich habe auch wirklich in allen marokkanischen Häfen, die ich besuchte, österreichische Fabricate in grösserer Anzahl, als ich vermuthete, vorgefunden. Jedoch waren die stärkeren Partien, wie

ich diess genau zu erheben in die Lage kam, eigentlich durch Vermittlung Livorneser Commissions-Häuser angekauft worden.

Den besten und sichersten Anhaltspunct zur Entwicklung unseres directen Verkehrs mit Portugal, unter dem doppelten Gesichtspuncte der Industrie und der Schifffahrt, wird uns die Beobachtung und Zergliederung des steigenden Handels von Frankreich mit dem nämlichen Lande liefern.

Zu diesem Ende wollen wir zwei verschiedene Epochen nach den von der französischen Regierung selbst veröffentlichten „*Tableaux du Commerce général de la France*“ betrachten.

Die erste Epoche begreift die beiden Jahre 1847 und 1848 mit folgenden Ergebnissen:

		Werth	
		Allgem. Handel	Speciell. Handel
		Franken	
Import von Portugal nach Frankreich	1847	2,629.000	1,799.000
	1848	1,542.000	830.000
Export von Frankreich nach Portugal	1847	2,430.000	1,309.000
	1848	2,723.000	1,660.000
Totale des Imports und Exports	1847	5,059.000	3,108.000
	1848	4,265.000	2,490.000

Die vorzüglichsten Artikel des Imports aus Portugal nach Frankreich und deren Werth waren:

	1847	1848
Farbflechte . . . . .	515.000 Fr.	289.000 Fr.
Salz . . . . .	544.000 „	279.000 „
Thierhäute . . . . .	140.000 „	132.000 „
Kaffee . . . . .	89.000 „	160.000 „
Elephantenzähne . . . . .	292.000 „	184.000 „
Getrocknete Früchte . . . . .	243.000 „	124.000 „
Orangen und Citronen . . . . .	155.000 „	51.000 „
Verschiedene Artikel . . . . .	651.000 „	323.000 „
Zusammen . . . . .	2,629.000 Fr.	1,542.000 Fr.

Die vorzüglichsten Artikel des Exports aus Frankreich nach Portugal und deren Werthe waren:

	1847	1848
Wollenzeuge . . . . .	276.000 Fr.	549.000 Fr.
Seidenstoffe . . . . .	231.000 „	511.000 „
Kattunzeuge . . . . .	249.000 „	310.000 „
Papiere, Bücher, Zeichnungen . . . . .	132.000 „	184.000 „
Kurze Waaren und Knöpfe . . . . .	116.000 „	182.000 „
Instrumente und Quincailleries . . . . .	92.000 „	130.000 „
Uhren . . . . .	23.000 „	73.000 „
Glas und Krystall . . . . .	46.000 „	49.000 „
Verschiedene Artikel . . . . .	1,265.000 „	735.000 „
Zusammen . . . . .	2,430.000 Fr.	2,723.000 Fr.

Also ungeachtet des verhängnissvollen Jahrs 1848 wusste Frankreich während desselben seinen Export nach Portugal um 293.000 Franken zu vermehren.

Die nachtheilige Rückwirkung der Februar-Revolution auf den äusseren Verkehr Frankreich's offenbarte sich eigentlich im Jahre 1849, welches Jahr eine Ausnahme bildet und deshalb nicht in den Bereich unserer gegenwärtigen Betrachtungen gehört.

Dasselbe ist vielmehr der Wendepunct der zweiten Epoche, welche die beiden Jahre 1850 und 1851 umfasst.

		Werth	
		Allgem. Handel	Speciell. Handel
		Franken	
Import von	} 1850	2,268.853	1,509.911
Portugal nach Frankreich		1851	1,715.026
Export von	} 1850	4,277.764	2,780.450
Frankreich nach Portugal		1851	5,069.310
Totale des	} 1850	6,546.617	4,290.361
Imports und Exports		1851	6,774.336

Aus diesen Ziffern geht hervor:

1. dass, während der Import aus Portugal nach Frankreich seit dem Jahre 1848 eher eine Verminderung erlitt, der Export aus Frankreich nach Portugal dagegen im raschen Steigen begriffen war und sich von 2,723.000 Franken im Jahre 1848 auf 5,069.310 Franken während des Jahrs 1851 hob;

2. dass in noch höherem Grade der specielle Export aus Frankreich nach Portugal gestiegen war, welcher im Jahre 1848 nur 1,660.000 Franken betrug und im Jahre 1851 schon die Summe von 3,273.067 Franken erreichte.

Damit unsere Handelsleute und Industriellen die Factoren dieser Vermehrung des Verkehrs zwischen Frankreich und Portugal genau kennen und würdigen mögen, folgt die synoptische Darstellung aller Elemente desselben, wie solche unter der doppelten Rubrik des Imports und Exports von Seite der französischen Zollverwaltung, für jedes der zwei Jahre 1850 und 1851 abgesondert, zusammengestellt wurden.

### Jahr 1850.

#### I. Import aus Portugal nach Frankreich.

Waarengattung	Allgem. Handel Speciell. Handel	
	in Franken	
Farbfelechte . . . . .	604.947	540.581
Kaffee . . . . .	297.037	14.637
Salz . . . . .	198.945	58.334
Elephantenzähne . . . . .	175.637	163.604
Getrocknete Früchte . . . . .	125.116	123.575
Frische Früchte . . . . .	120.881	120.881
Oelsämereien . . . . .	118.977	118.377
Thierhäute . . . . .	109.749	33.326
Korkholz . . . . .	102.175	102.175
Wein . . . . .	77.816	55.729
Schafwolle . . . . .	67.132	31.294
Trockene Seehundhäute . . . . .	54.300	54.300
Rohes Wachs . . . . .	44.810	2.744
Thierknochen und Hörner . . . . .	31.601	30.125
Sumach . . . . .	26.047	11.440
Verschiedene Artikel . . . . .	113.683	48.789
Zusammen . . . . .	2,268.853	1,509.911

## II. Export aus Frankreich nach Portugal.

Waarengattung	Allgem. Handel Specieil. Handel	
	in Franken	
Wollenzeuge . . . . .	904.703	619.672
Seidenstoffe . . . . .	558.660	549.190
Kattunzeuge . . . . .	759.157	315.453
Papier, Bücher u. s. w. . . . .	336.839	325.347
Kurze Waaren . . . . .	212.004	180.258
Glas und Krystall . . . . .	167.531	128.224
Instrumente und Quincailleries . . . . .	163.381	49.844
Messerschmied-Waaren . . . . .	130.332	12.252
Kupfer . . . . .	91.915	7.465
Maschinen . . . . .	69.663	69.663
Uhren . . . . .	63.319	12.105
Nähnadeln . . . . .	42.800	—
Baumwollgarne . . . . .	40.680	648
Hasen- und Kaninchenhaare . . . . .	33.548	9.468
Ultramarin . . . . .	31.560	—
Möbelholz . . . . .	29.938	1.519
Arzneiwurzel . . . . .	29.262	29.262
Leinwand und Leinzenzeuge . . . . .	25.360	23.921
Gemachte Kleider . . . . .	22.340	18.960
Verschiedene Artikel . . . . .	562.772	427.199
Zusammen . . . . .	4,277.764	2,780.450

## Jahr 1851.

## I. Import aus Portugal nach Frankreich.

Farbeflechte . . . . .	388.942	342.504
Salz . . . . .	324.573	146.769
Elephantenzähne . . . . .	127.806	92.799
Getrocknete Früchte . . . . .	114.872	118.966
Orangen und Citronen . . . . .	111.132	109.643
Oelsämereien . . . . .	99.342	99.342
Thierhäute . . . . .	65.965	47.900
Trockene Seehundhäute . . . . .	63.570	63.570
Wein . . . . .	62.029	59.046
Wachs . . . . .	57.350	6
Zucker . . . . .	49.976	3.439
Kaffee . . . . .	47.337	244
Kakao . . . . .	39.495	105
Korkholz . . . . .	34.290	34.290
Thierschwänze . . . . .	25.796	25.796
Verschiedene Artikel . . . . .	102.551	67.903
Zusammen . . . . .	1,715.026	1,212.322

## II. Export aus Frankreich nach Portugal.

Wollenzeuge . . . . .	903.474	609.786
Seidenstoffe . . . . .	701.182	626.580
Kattunzeuge . . . . .	836.270	227.875
Papier, Bücher u. s. w. . . . .	352.566	335.444
Kurze Waaren . . . . .	317.310	242.638
Glas und Krystall . . . . .	245.820	204.316
Instrumente und Quincailleries . . . . .	178.407	75.600
Messerschmied-Waaren . . . . .	160.956	8.208
Zündhölzer . . . . .	143.250	143.250
Kupfer . . . . .	80.727	6.527
Pfriemengeflecht . . . . .	78.906	70.520
Uhren . . . . .	78.244	21.351
Maschinen . . . . .	68.035	59.485
Gemachte Kleider . . . . .	57.640	54.160

Waarengattung	Allgem. Handel	Speciell. Handel in Franken
Hasen- und Kaninchenhaare . . . . .	54.320	54.320
Regen- und Sonnenschirme . . . . .	49.980	37.280
Baumwollgarne . . . . .	42.216	6.320
Parfümerien . . . . .	33.971	31.710
Baryt-Schwefelsäure . . . . .	32.664	8.376
Mode-Waaren . . . . .	32.254	9.184
Pferdehaar-Gewebe für Möbel . . . . .	30.337	30.337
Stockfische . . . . .	25.933	25.933
Verschiedene Artikel . . . . .	564.648	383.667
Zusammen . . . . .	5.069.310	3.273.067

Nachdem die directen Handelsverbindungen zwischen Oesterreich und Brasilien täglich mehr an Ausdehnung gewinnen, ist es nicht ohne Interesse, einige Worte über den Verkehr Portugal's mit jenem süd-amerikanischen Reiche zu sagen, indem der Umtausch zwischen beiden, sicheren Erkundigungen zufolge, einen jährlichen Werth von 16 Millionen Franken erreicht.

Portugal expedirt nach Brasilien: Wein, Leinwand, Nähseide, Thür- und Vorlegeschlösser, Schinken und gepökelttes Fleisch, Bleiweiss, Schiffsseile, Droguerien, Hüte u. s. w. Es führt dagegen aus Brasilien ein: Reis, Zimmt, Gewürznelken, Sassa-pariglia, Thierhäute, Tapioca, Kaffee, Zucker, Kakao, Baumwolle, Fischbein, Gummi elasticum, Maniok, Muscat-Nüsse, Vanille, Farbhölzer, Möbelholz, abgenützte Kupfermünzen u. s. w.

Auch mit Montevideo unterhält Portugal einen lebhaften Handel, indem Lissabon der grosse Stapelplatz geworden ist, wo sich die aus Montevideo kommenden Ladungen von Ochsenhäuten concentriren, um nach Genua, Marseille, Amsterdam und Antwerpen wieder ausgeführt zu werden.

Ebenso nimmt die Zufuhr von Ochsenhäuten und Unschlitt aus Buenos-Ayres jährlich zu.

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

Gleich Spanien ist Portugal durch seine geographische Lage zunächst auf den Seehandel angewiesen. Selbst nach vollbrachter Verbindung der Mündung des Tajo mit den europäischen Central-Eisenbahnen wird die Schifffahrt der Haupthebel des portugiesischen Handels bleiben. Ja, in dem Grade, als der Umtausch zwischen der alten und neuen Welt dann in Lissabon immer mehr sich concentriren wird, muss der Seeverkehr Portugal's an Ausdehnung und Bedeutung gewinnen.

Die Natur und Richtung des portugiesischen Handels zeichnet uns den Weg vor, den wir zu verfolgen haben, um unseren Verkehr mit jenem Reiche zu heben und zu vermehren. Zu diesem Ende müssen unsere Bestrebungen zuvörderst dahin gerichtet sein, den indirecten Verkehr, welcher gegenwärtig durch fremde Flaggen vermittelt wird, in einen directen, zu Gunsten der kaiserlichen Flagge, umzugestalten.

Beinahe kein Monat vergeht, wo nicht ein sardinischer Kauffahrer in Lissabon einläuft, dessen Ladung entweder aus österreichischen Artikeln besteht, wie Flachs,

Papier, rohe Seide, Reis, Mehl, Daubenholz, Salami, Parmesan-Käse u. s. w., oder aus solchen Producten der Levante und Russland's (Droguerien für Färber und Apotheker, Schwämme, Leinsamen, Unschlitt), welche Triest billiger liefern könnte, als Genua.

Wenn nur erst unsere Fabricate in Portugal besser bekannt und gewürdigt sein werden, dürfte die österreichische Flagge im Inlande hinreichende Elemente einer thätigen Ausfuhr nach jenem Königreiche vorfinden.

Die vorzüglichsten Erzeugnisse Oesterreich's, welche sich zur Ausfuhr nach Portugal eignen, sind:

Stahl, wovon in Lissabon allein jährlich über 1.000 Kisten verbraucht werden. Höchst selten wird derselbe direct aus Triest bezogen, sondern gewöhnlich über Genua, Marseille und Gibraltar, wodurch der Preis der Waare sich nothwendig zum Nachtheile des Bezugslands gesteigert findet.

Die competentesten Fachmänner sind einstimmig der Ansicht, dass der österreichische Stahl auf dem portugiesischen Markte bei dem wohlverdienten Rufe, den er daselbst genießt, keine fremde Concurrenz zu scheuen brauchte, wenn man denselben unter österreichischer oder unter portugiesischer Flagge einfuhrte, indem dann der Differenzialzoll, welchen er bei der indirecten Einfuhr zahlt, wegfiel und die Transportkosten ebenfalls bedeutend billiger sich stellen müssten.

Wollten sich die österreichischen Stahl-Fabricanten dahin vereinigen, um auf gemeinschaftliche Kosten eine wohl assortirte Niederlage dieses Artikels in Lissabon zu etabliren, so würden sie den englischen, schwedischen und französischen Stahl vom portugiesischen Markte verdrängen und den Absatz ihrer eigenen Erzeugnisse binnen Kurzem verdoppeln.

Nach dem neuen Tarife vom 1. Januar 1853 beträgt der Einfuhrzoll des ausländischen Stahls 160 Reis per Arratel mit 13 Percent Zuschlag. Allein das neue Zollgesetz gewährt die namhafte Erleichterung, dass fremde Waaren im Mauthgebäude ein ganzes Jahr deponirt werden können, ohne Lagermiete zu entrichten. Dem Handelsmann steht es frei, aus dem Depot nach dem jemaligen Bedürfnisse kleinere Partien zu beziehen und zu verzollen.

Flachs. Derselbe gelangte bisher aus Oesterreich nur über Genua nach Portugal. Obwohl Russland vom nämlichen Artikel grosse Quantitäten einführt, wird der österreichische mehr gesucht und auch besser bezahlt; der jährliche Verbrauch des letzteren wechselt zwischen 400 und 600 Ballen. Der Zoll wird zu 100 Reis per Arratel bemessen.

Seide. Sowohl Organzini als Trame, von den besseren bis zu den mittleren Sorten, nehmen aus der Lombardie den Weg nach Portugal, theilweise über Genua, theilweise über London! Der Import betrug bisher jährlich etwa 100 Ballen, ist aber jedenfalls eines Zuwachses fähig, weil die Consumption der bunten seidenen Hals- und Kopftücher, Seidenbänder u. s. w., wie sie in O'Porto erzeugt werden, in den auswärtigen Besitzungen Portugal's fortwährend wächst.

Bau- und Daubenholz. Um den cultivirten Boden gegen die sandige Alluvion des Meers zu schützen, liess der König Dionys um das Jahr 1300 den schönen Tannenwald von Leira anlegen, welcher 7 Quadratmeilen bedeckt, und aus Samen von Riga erwuchs. Die portugiesische Regierung bezieht daraus das meiste Bauholz für das Arsenal von Lissabon, indem dieser Wald, dessen Werth auf 12,000.000 Cruzados geschätzt wird, jährlich für eine halbe Million Gulden Bauholz liefern könnte, wenn nicht der Transport bei dem Mangel an fahrbaren Strassen gar so theuer zu stehen käme. Indessen wird für Schiffe langer Fahrt das finnländische und schwedische Bauholz mit Recht vorgezogen. Das österreichische Bauholz wird seiner anerkannten Güte wegen besonders für das Verdeck der Schiffe am liebsten verwendet; nur wird davon so wenig auf directem Wege importirt, dass es den portugiesischen Werften beinahe unzugänglich geworden ist.

Der Schiffbau ist die Lieblingsbeschäftigung der Einwohner von O'Porto, worin sie wirklich excelliren. Durchschnittlich werden im Laufe des Jahrs 25 Kauffahrer von 200 bis 250 Tonnen dort vom Stapel gelassen, meistens auf Rechnung brasilianischer Rheder. Ein solches Schiff kostet kaum 25.000—30.000 Gulden, wobei bemerkt werden muss, dass der Arbeitslohn eines geschickten Schiffszimmermanns höchstens etwa 36 Kreuzer beträgt, und als Bauholz möglichst das einheimische wohlfeilere gebraucht wird. Indessen hat die Erfahrung gelehrt, dass Schiffe aus weicherem Holze, wenn sie einige Male zum Transporte des Seesalzes dienen, eine ungewöhnliche Solidität erlangen. Man sendet also die in O'Porto gebauten Schiffe, bevor sie nach Brasilien abgehen, gewöhnlich nach Setubal, um Salz zu laden.

Seitdem, wie wir gesehen haben, die portugiesische Regierung Alles aufbietet, um den Ruf der O'Porto-Weine zu retten und zu heben, musste sie natürlich der Gesellschaft, zu deren Gunsten sie das Monopol der Douro-Weine herstellte, eine bessere Wahl des Daubenholzes zur Versendung der Weine nach dem Ausland einschärfen. Das sogenannte bosnische (eigentlich österreichische) Daubenholz ist seither in O'Porto immer gesuchter, und man klagt sogar laut über die Seltenheit der Zufuhren, welche völlig aufgehört zu haben scheinen.

Zwei Ursachen mögen zur letzteren Erscheinung beigetragen haben:

1. Eine gewisse Scheu, die viele Schiffscapitäne vor der Sandbank hegen, welche den Eingang zu dem Hafen von O'Porto erschwert; da aber die neuesten hydrographischen Vermessungen und Nachforschungen dieses Hinderniss wesentlich gehoben haben, darf man nur die Dauer der Ebbe und Flut gehörig berechnen, um bei günstigem Wetter mit aller Sicherheit aus- und einlaufen zu können.

2. Die durch den neuen Zolltarif erfolgte Erhöhung des Einfuhrzolls von 8 bis 10 Percent, nach Verschiedenheit der Länge und Breite der Fassdauben; die portugiesische Regierung würde sich aber zweifelsohne geneigt zeigen, im Interesse ihres eigenen Weinhandels diesen Zoll zu ermässigen, wenn zwischen Oesterreich und Portugal Verhandlungen behufs der Abschliessung eines Handels- und Schifffahrts-Vertrags eingeleitet werden sollten.

Wenn man erwägt, dass die jährliche Ausfuhr von Douro-Weinen durchschnittlich 26,000.000 Litres beträgt, erkennt man augenblicklich, dass unser Handel auf diesem Felde eben so lohnend werden, als die kaiserliche Flagge dabei häufige und gute Frachten realisiren könnte.

Reis. Ungeachtet die Cultur dieses Nahrungsstoffs in Portugal grosse Fortschritte macht, muss jährlich, um den inneren Bedarf zu decken, für mehr als eine Million Gulden vom Auslande importirt werden. Genua und Brasilien theilen die Vortheile dieses Handels.

Dass Genua zum grössten Theile lombardischen Reis ausführt, ist eine allgemein anerkannte Thatsache. Nachdem aber, Dank den rastlosen und patriotischen Bemühungen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd, die Schifffahrt auf dem Po jene zweckmässige Umgestaltung erfahren hat, deren sie bedarf, um den Ausfuhrhandel der Lombardei, welchen Genua zu unserem Nachtheile bisher ausbeutete, wieder in unsere Hände zu bringen, bedürfte es wahrlich keiner sonderlichen Anstrengung, um unter kaiserlicher Flagge von Venedig oder Triest aus den portugiesischen Markt mit dem auf unserem Boden erzeugten Reis zu versehen.

Bei den hohen Frachten, welche gegenwärtig für Fahrten zwischen Brasilien und Portugal verlangt werden <sup>1)</sup>, liesse sich nach und nach auch der brasilianische Import durch unsere unmittelbaren Zufuhren völlig verdrängen.

Talg. Die Unschlittkerzen-Fabriken von O'Porto und die Seifenfabrik von Lissabon verbrauchen monatlich 3.000 bis 4.000 Arrobas <sup>2)</sup> Talg. Obwohl die einheimische Production viel davon liefert, kann man annehmen, dass jährlich 20.000 Arrobas vom Auslande benöthigt werden. Nachdem Russland, New-York, Buenos-Ayres und selbst Grossbritannien (welches diesen Artikel von den erwähnten Ländern erst beziehen muss) dabei ihre gute Rechnung finden, dürfte wohl auch der Talg aus Ungarn und den Donau-Ländern die Concurrenz aushalten.

Der gewöhnliche Preis des ausländischen Talgs stellt sich bei dem Mauthamte zu Lissabon auf 2.500 Reis für die Arroba guter Qualität.

Leinsamen. Von demselben wurden aus Russland, Sicilien und Aegypten jährlich 500 bis 600 Tonnen eingeführt; der Leinsamen aus Aegypten dient jedoch nur pharmaceutischen Zwecken.

Da der Verbrauch der besseren Sorte immer mehr steigt, halte ich es für zweckmässig, durch nachstehenden *Conto finto*, wie er mir von einem der ersten Handlungshäuser Lissabon's mitgetheilt wurde, unsere Speculanten in die Lage zu setzen, genau zu berechnen, inwieferne es ihnen conveniren würde, auch in diesem Artikel Geschäfts-Verbindungen mit Portugal anzuknüpfen.

<sup>1)</sup> Wegen des in Brasilien grassirenden gelben Fiebers wird von Lissabon nach Rio-Janciro die Tonne, wofür sonst höchstens 1 Pfund Sterling verlangt wurde, jetzt mit 2 und 2 $\frac{1}{2}$  Pfund Sterling bezahlt.

<sup>2)</sup> Die (Gewicht-) Arroba enthält 32 Arratels.

## Conto finto.

Messina im August 1853.

560. 10. 1 Salmi Leinsamen <sup>1)</sup> zu 160 Tumoli OZ. 4. 1. . . . .	OZ. <sup>2)</sup>	2261	7 — 10
Spesen.			
36 Säcke zu 2½ Tari . . . . .	OZ. 3 —		
63 Strohmatten und			
37 Breter . . . . .	„ 19 14 4	22	14 — 4
<hr/>			
Commission 2 <sup>o</sup> / <sub>10</sub> . . . . .	OZ.	2283	21 — 14
Mäklergebühr und Briefporto . . . . .		43	20 — 4
		4	28 — 2
<hr/>			
	OZ.	2334	10 — —
<hr/>			
oder nach dem Course von 45 grani per Frank . . . . .		31124	45 Franken
<hr/>			
Bank-Commission auf Paris nach dem Course von 530 Reis . . . . .		5316982	Reis
Assecuranz-Prämie zu 1½ <sup>o</sup> / <sub>10</sub> . . . . .		90000	„
Briefporto und kleinere Spesen . . . . .		6018	„
Fracht von Messina nach Lissabon . . . . .		800000	„
<hr/>			
Zusammen bis Lissabon . . . . .		6413000	Reis

Butter und Käse. Befremden muss es, dass man in einem Lande, wo der Ackerbau und die Viehzucht wohl vier Fünftel der Bevölkerung beschäftigen, die gewonnene Milch nicht im Geringsten zu verwerthen weiss, obwohl sie bei den vielen vortrefflichen Weiden nur gut sein kann. Bloss gesalzene Butter wurde während des Jahrs 1850 im Werthe von 2,223.000 Franken nach Lissabon eingeführt, hierunter für 1,499.000 Franken aus Grossbritannien, für 366.000 aus Hamburg und für 301.000 Franken aus den Niederlanden.

Der in Mailand und Lodi fabricirte Parmesan-Käse geht in nicht unbedeutenden Partien über Genua nach allen Häfen der pyrenäischen Halbinsel. Würde er direct aus Oesterreich über Venedig oder Triest dahin versendet, so könnte er billiger bezogen werden, und um so leichter die Concurrenz mit dem englischen Stelton- und Chester-Käse aushalten, welcher gegenwärtig starken Absatz in Portugal findet. Auch unterliegt es keinem Zweifel, dass der ungarische Käse wegen seiner Wohlfeilheit und Güte bei den mittleren und untern Volksclassen Portugal's bald sehr beliebt werden würde, wenn sie denselben nur näher kennen möchten.

Wenn auch diese Aufzählung der Boden-Erzeugnisse Oesterreich's, die sich zum Export nach Portugal qualificiren, unvollständig genannt werden muss, dürfte sie hinreichen, jeden unbefangenen Beobachter zu überzeugen, dass wir mehr Elemente besitzen, als man gemeinlich glaubt, um den directen Verkehr mit jenem Lande zu beleben und auszudehnen.

Diess wird aus der Rundschau jener Producte unseres Gewerbflusses, welche auf dem portugiesischen Markte vortheilhaften Absatz entweder schon finden oder zu finden erwarten können, noch deutlicher hervorgehen.

Glas und Krystall. Seit dem Tarife vom 1. Januar 1853, welcher die betreffenden Zölle wesentlich herabsetzte, hat die Einfuhr des ausländischen

<sup>1)</sup> 100 Rotoli = 159-103 W. Pfunden; 14 Rotoli = 1 Tumolo.

<sup>2)</sup> Sicilische Unze (zu 30 Tari à 20 Grani).

Glases und Krystals, namentlich in den sogenannten Luxus-Artikeln, sehr zugenommen, wobei, wie in Spanien, die Beliebtheit der böhmischen Erzeugnisse vorherrschend ist. Das englische Glas erträgt, seiner massiven Formen und seines specifischen Gewichts wegen, schwer eine Concurrenz, weil der Einfuhrzoll nach dem Gewichte bemessen wird. Der französische Krystall ist zwar leichter als der englische, aber er ist verhältnissmässig theurer als der böhmische. Nur das gepresste französische Glas, welches durch elegante Formen, Reinheit des Gusses und Wohlfeilheit sich besonders auszeichnet, macht unseren Artikeln wirkliche Concurrenz.

Wenn jedoch die böhmischen Fabricanten, anstatt durch Vermittlung der Commissionshäuser von Remscheid und Iserlohn, ihre Waaren direct nach Lissabon zu senden anfangen, so würde der Gewinn, welchen gegenwärtig die preussischen Commissionäre beziehen, zwischen dem Producenten in Oesterreich und dem Consumenten in Portugal sich theilen und uns bald in den Stand setzen, letzteren Markt zu beherrschen.

So viel ich erheben konnte, gibt es dermalen das einzige Haus Josef Conrath in Steinschönau, welches hierin directe Handels-Verbindungen mit Portugal unterhält, obwohl einige böhmische Commissionäre, welche den kleineren Fabricanten die Waare abkaufen, von Zeit zu Zeit Glas-Sendungen nach Lissabon besorgen.

Da die portugiesische Industrie kein feines Glas, geschweige denn Krystall, zu erzeugen vermag, finden alle Glas-Artikel, die sich für den Import nach Süd-Spanien eignen, wenigstens eben so guten Absatz auf dem portugiesischen Markte.

Man scheint in Oesterreich gar nicht zu ahnen, welche Ausdehnung der Handel mit venetianischen Glasperlen und Conterien überhaupt in Portugal seit einigen Jahren gewonnen hat, wozu die gebesserte Lage der portugiesischen Colonien in Afrika mächtig beiträgt. Der jährliche Bedarf übersteigt schon 1.500 Fässchen und verspricht noch zu wachsen. Nichts desto weniger findet man keinen einzigen österreichischen Fabricanten, der sich direct beim Importe betheiligen würde; die Einfuhr liegt ganz in den Händen der Remscheidischen Commissionäre, was nothwendiger Weise den Artikel vertheuert. Dem zu entgehen, hat ein Lissaboner Handels-haus den glücklichen Gedanken gehabt, im Jahre 1853 eine Sendung von 600 Fässchen Conterien direct aus Venedig zu bestellen, und wenige Wochen vor meiner Ankunft in Lissabon war das portugiesische Schiff, an dessen Bord die Waare kam, daselbst eingelaufen. Indem durch den directen Import unter der National-Flagge einerseits die Differenzialzölle und andererseits die Commissionsgebühren der Remscheidischen Häuser wegfielen, lohnte sich die Speculation vortrefflich.

Zu weiteren Geschäften dieser Art wäre es vor Allem erforderlich, dass die österreichischen Fabricanten möglichst vollständige Musterkarten mit den betreffenden Preisen nach Lissabon senden möchten, worauf sie gewiss bedeutende Bestellungen erhalten würden.

Mit der besseren Regelung der wechselseitigen Handels- und Schiffahrts-Verhältnisse zwischen Oesterreich und Portugal wird die Möglichkeit, die Sendungen aus unsern Häfen und mit eigenen Schiffen direct nach Lissabon zu befördern,

sich ohnehin erleichtert finden. Dann werden unsere Glaswaaren den Differenzialzöllen entgehen, welchen sie bei der bisherigen indirecten Einfuhr unterlagen, und unser Glashandel um so mehr an Vortheil und Ausdehnung gewinnen.

Nach dem Zolltarif vom 1. Januar 1853 zahlen:

Krystall-Platten für Spiegel ohne Quecksilber-

folien mit einem Flächenraum von .	101 bis	500 Zoll	300 Reis	für die Platte.
„ „ „ „	501 „	1.000 „	1.000 „	„ „ „ „
„ „ „ „	1.501 „	3.000 „	4.000 „	„ „ „ „
„ „ „ „	3.001 u. s. w.		8.000	„ „ „ „

Versilberte Krystall-Platten (Spiegel) entrichten einen Real mehr für jeden Quadratzoll nach dem eben angeführten Maassstabe.

Spiegel unter 100 Zoll Fläche . . .	2.600 Reis	für 100 Arratel
Krystall in Stücken von jeder Form und Farbe, gepresst . . . . .	12.000	„ „ „ „
Krystall in Stücken von jeder Form und Farbe, geschliffen . . . . .	25.000	„ „ „ „
Glas-Perlen und Conterien . . . . .	2.000	„ „ „ „
Weisses oder gefärbtes Glas in Platten	10.000	„ „ „ „
„ „ in jeder andern Form	12.000	„ „ „ „

Wollenzeuge. Bei der Welt-Industrie-Ausstellung in London zogen die Reichenberger Tücher ganz vorzüglich die Aufmerksamkeit von Lissaboner Handlungshäusern auf sich. In Folge dessen wurde eine directe Probesendung versucht. Da die österreichischen Tücher sofort sowohl in Lissabon als in O'Porto gut placirt wurden, sind weitere und belangreichere Bestellungen erfolgt, so dass man den Absatz dieses Artikels unserer Industrie in Portugal als vollkommen gesichert betrachten kann. Schwarze Tücher conveniren dort am meisten.

Um indessen die Concurrenz der preussischen (Aachener) und belgischen Tücher zu verdrängen, welche in Portugal bisher zahlreiche Käufer fanden, müssen unsere Fabricanten auf die Appretur ihrer Tücher die grösste Sorgfalt verwenden. Ein Tuch, welches viel Glanz hat, schmeichelt dem Auge, besonders jenem des Südländers, mehr.

Auch ist es, um in den feineren Gattungen den Vergleich mit den französischen Tüchern auszuhalten, erforderlich, dass die Wolle unserer Fabricate möglichst fein abgeschoren werde. Die Franzosen wissen ihren Tüchern ein ausgezeichnet schönes Korn (grain) zu geben, indem sie die Fäden, bevor die Wolle abgeschoren wird, recht parallel und gerade zetteln, eine Operation, die man in Oesterreich minder sorgsam vorzunehmen pflegt.

Wenigstens hörte ich aus dem Munde eines der ersten Tuchfabricanten Frankreich's, welcher als Mitglied der grossen Jury der Londoner Ausstellung die daselbst exponirten österreichischen Tücher prüfte, die Meinung aussprechen, dass unsere Fabricanten, indem sie die Gewinnung eines feinen gleichen Korns zu sehr als Nebensache behandeln, die Mitbewerbung anderer Nationen auf einem Felde erleichtern, wo sie wegen der Billigkeit ihrer Preise unerreichbar dastehen könnten.

Als Regel lässt sich aufstellen, dass Tücher von feiner Sorte, bis zu 6 Gulden, oder minder feine, bis zu 3½ Gulden die französische Elle, in Portugal stets willige Abnehmer finden.

Ungeachtet des heissen Klima's, ist die Tuch-Consumtion in Portugal bedeutend, weil die Frauen, vom Bürgerstande bis zu den arbeitenden Volksclassen herab, selbst in der Mitte des Sommers nie anders ausgehen, als in langen Tuchmänteln mit einem breiten Kragen, der ihnen bis über die Hüften herabreicht.

Die gewöhnliche Farbe desselben ist schwarz oder dunkelbraun. Darum werden farbige Tücher im Verhältnisse weit weniger abgesetzt, als in anderen Ländern. Nur dunkelgrün (New-Orleans) und dunkelbraun entsprechen theilweise dem Geschmacke der Einwohner.

Da der Zoll nach dem Gewichte entrichtet wird, muss das Tuch bei der gewünschten Solidität die möglichste Leichtigkeit besitzen, abgesehen davon, dass das Klima es so mit sich bringt.

Schwarze Croisés, Casimire, Satins de laine, zu ähnlichen Preisen wie die schwarzen Tücher, werden sowohl im Winter als im Sommer an den Mann gebracht. Die Aachner und sächsischen Fabriken machen hierin keine unerheblichen Geschäfte. Sie pflegen zweimal im Jahre, im Januar oder Februar für den Sommer und im Juni für den Winter, die Muster den Lissaboner Kaufleuten zukommen zu lassen, wornach diese ihre Bestellungen machen. Sind die Bestellungen einmal erfolgt, lässt sich freilich in der Zwischenzeit nicht so leicht ein Geschäft anbahnen, selbst wenn die Muster schöner und die Preise billiger wären.

Bis zur Londoner Welt-Industrie-Ausstellung waren die österreichischen Fantasie-Casimire zu Hosenzeugen und Westen (Buskings) nur als sächsische Fabricate in Portugal bekannt. Der Chef eines in Lissabon seit vielen Jahren etablirten Handlungshauses, welcher jene Ausstellung besuchte, konnte im Krystall-Palaste mit eigenen Augen den Irrthum wahrnehmen. Um indessen darüber ganz im Klaren zu sein, liess er auf der nächsten Leipziger Messe bei den Herren Gebhart, Agenten der Brünner Handels-Gesellschaft, ein Assortiment kaufen, und benahm sich dadurch den letzten Zweifel. Nach der positiven Versicherung, welche mir der erwähnte Chef des Lissaboner Hauses ertheilte, hegte er die volle Ueberzeugung, dass die österreichischen Casimire und namentlich die der Brünner Handels-Gesellschaft sowohl im Geschmacke als im Preise mit den rheinischen und französischen Artikeln nicht nur concurriren, sondern dieselben leicht verdrängen können.

Nur müssen unsere Fabricanten nicht aus den Augen verlieren, wie nothwendig es ist, zur gehörigen Zeit die Musterkarten nach Lissabon zu senden, wie solches die Rheinländer, Sachsen, Belgier und Franzosen thun. Noch bevor die Stoffe selbst in Deutschland, Belgien und Frankreich zum Verkaufe kommen, werden die Musterpakete an ihre Bestimmung befördert; sie enthalten Muster-Abschnitte ohne Werth, jedoch gross genug, um daraus die Qualität und die Zeichnung erkennen zu lassen. Jedes Muster ist gehörig numerirt und führt die genaue Angabe der Breite der Stoffe, sowie der betreffenden Preise, welche gewöhnlich nach der französischen Elle (*mètre*) berechnet werden. Die Belgier ziehen die Brabanter Elle vor,

weil sie dem portugiesischen Covado <sup>1)</sup> fast gleich kömmt und diese Berechnungsart dürfte auch unseren Fabricanten besonders anzuempfehlen sein. Endlich lauten in den meisten Fällen die Preise franco an Bord des Schiffs in Hamburg oder in Havre und Nantes gestellt, was für die Empfänger eine grosse Erleichterung bildet.

Zweckmässiger als die Musterkarten wäre allerdings eine variierte Sendung von Buskings in Coupons zu einem oder zwei Paar Beinkleider, damit die Mannigfaltigkeit unserer Erzeugnisse in diesem Fache dem portugiesischen Publicum besser anschaulich gemacht würde. Nicht allzu theure und allzu schwere Stoffe wären hierzu am geeignetsten.

Was den Geschmack anbelangt, richtet sich derselbe fast ausschliessend nach den Pariser Moden. Früher haben grosse Dessins und auffallende Farben-Zusammenstellungen angezogen, doch fängt man an, sich den einfacheren wieder zuzuwenden; gestreifte und quadrillirte Zeuge haben immer Absatz, und werden solchen auch behalten.

Gedruckte Wiener Shawls könnten ihrer Billigkeit wegen die französischen Fabricate leicht verdrängen, besonders wenn sie, um dem Geschmace des Landes gehörig zu entsprechen, Zeichnung und Einfassung (*bordures*) im indischen Styl tragen. Dergleichen Shawls werden in Lissabon gewöhnlich zu 12 Cruzados bezahlt, was für gedruckte Wollenzeuge, die nicht einmal Long-Shawls sind, gewiss einen lohnenden Preis bildet.

Auch in den sogenannten Shawls-Imitations-Cachmire d'Ecosse  $\frac{3}{4}$  bis  $\frac{8}{4}$ , wovon die Preise zwischen 2 und 18 Franken für das Stück variiren, liessen sich gute Geschäfte machen. Dabei ist vor Allem die Form der französischen Umhängtücher gleicher Art nachzuahmen, d. h. bei glattem Grunde soll der Shawl eine möglichst reiche Einfassung und gewebte Fransen haben. Im Gegensatz zu den Tüchern sind dergleichen Shawls desto mehr geschätzt, je weniger sie den Glanz der Appretur zeigen. Einige Muster des Herrn Johann Liebig in Reichenberg, welche auf indirectem Wege nach Lissabon gelangten, haben sehr gefallen.

Schottische (quadrillirte) Zeuge, entweder ganz aus Wolle oder mit Baumwolle gemischt, und schwarze Orleans-Stoffe zur Bekleidung des weiblichen Geschlechts sind ein sehr gesuchter Artikel, worin unsere Fabricate unbezweifelt mit Erfolg zu concurriren vermögen.

Der neue Tarif vom Jahre 1853 hat im Allgemeinen den Einfuhrzoll fremder Wollenstoffe um 8 bis 10 Percent ermässigt. Sonach zahlen:

	Reis per Arratel
Tücher, Casimir jeder Art, Castorines u. s. w. . . . .	600
Starke glatte oder gewirkte Zeuge (Croisés, Ser- ges, Molletons) . . . . .	300
Leichte oder durchsichtige Zeuge (Lasting, Barège und Seraphines) . . . . .	400

<sup>1)</sup> Covado = 2.151 W. Fuss.

	Reis per Arratel
Casimir-Zeuge in Form von Shawls, in Stücken oder Coupons . . . . .	2.000
Merinos-Zeuge glatt oder Serges und ähnliche Shawls von einer einzigen Farbe . . . . .	1.000
Merinos-Zeuge und Shawls von mehreren Farben . . . . .	1.500

Seidenzeuge. Die von mir schon erwähnte Erscheinung, dass auf der pyrenäischen Halbinsel die französischen Fabricate entschieden auf dem Wege sind, die britischen Waaren allmählig zu ersetzen, offenbart sich zunächst bei der Einfuhr der Seidenzeuge, welche für Spanien und Portugal gegenwärtig fast ausschliessend aus Paris, Lyon, St. Etienne und Nismes bezogen werden.

Da aber Paris, Lyon, St. Etienne meistens zu ihren Erzeugnissen die lombardische Seide, ein österreichisches Product, verwenden und einen höhern Arbeitslohn, als in Oesterreich üblich, zu zahlen haben, bedarf es keines Beweises, dass unsere Fabricanten, wenn sie die Sache mit Ernst und Beharrlichkeit verfolgen wollten, den französischen Seiden-Artikeln eine gefährlichere Concurrenz bereiten könnten, als diese gegenwärtig den britischen machen.

Die früheren hohen Zollsätze begünstigten ungemein den Schleichhandel, welcher von Saragossa aus über die nördliche und östliche Gränze Portugal's sich nach O'Porto und Lissabon den Weg zu bahnen wusste. Bei weitem der grösste Theil französischer Seidenzeuge, welche Portugal verbrauchte, wurde eingeschwarzet, ohne Zoll zu entrichten und ohne in den Ausweisen der portugiesischen Mauth-Verwaltung zu figuriren. Gering gerechnet betrug der Werth dieses Schleichhandels das Dreifache der gesetzmässig eingeführten Seiden-Waaren, was sich durch den Umstand hinlänglich erklären lässt, dass Seidenstoffe, welche mit einem kleinen Volumen einen grossen Werth vereinen können, unter allen Zeugen am allerleichtesten sich einschwärzen lassen. Darum hat der neue Tarif vom 1. Januar 1853 in diesem Artikel die verhältnissmässig stärksten Zoll-Reductionen eingeführt, welche zwischen 45 und 66 Percent betragen:

Nach diesem Tarife zahlen:

	Reis per Arratel
Seiden-Tulles in Stücken, Tücheln oder Shawls . . . . .	2.000
Seiden-Bänder, glatt mit Zeichnungen oder aus Sammt . . . . .	2.500
Foulards, gedruckt, gefärbt oder damascirt . . . . .	800
Seiden-Plüsch für Hüte . . . . .	2.000
„ „ jeder anderer Gattung . . . . .	3.000
Seidenzeuge überhaupt . . . . .	2.500
Sammt . . . . .	3.000

Leinen-Zeuge. Die irländische Leinwand ist in Portugal zu vollständig eingebürgert, als dass Versuche, sie zu verdrängen, unsererseits mit wirklichem Erfolge sich unternehmen liessen. Nur in jenen Artikeln der Leinen-Industrie, worin die Franzosen sich hervorthun und den Absatz der britischen Fabricanten auf dem portugiesischen Markte täglich mehr einschränken, steht unserer Industrie allerdings

das Feld offen, indem sie zur Stunde schon beinahe ebenso schön und dabei weit billiger erzeugt als die Franzosen.

Auch wäre es unseren Industriellen anzurathen, den sogenannten *Mercerien* (Zwirn zum Nähen, Perlmutter-Knöpfe u. s. w.) Aufmerksamkeit zu schenken, indem hierin gewinnreiche Geschäfte nicht ausbleiben können.

Ein in Lissabon etablirter Oesterreicher hat ein ansehnliches Vermögen darin erworben. Sein Sohn, welcher das Geschäft fortführt, sprach mir das tiefste Bedauern darüber aus, dass er die directen Verbindungen mit Wien zuletzt aufgeben musste, weil keine seiner Bestellungen pünctlich oder vollständig ausgeführt zu werden pflegten. Er sah sich nothgedrungen, zu rheinischen *Commissions-Häusern* seine Zuflucht zu nehmen, um aus Oesterreich zu erhalten, was er braucht. Er wünscht nichts sehnlicher als die alten directen Verbindungen wieder aufzunehmen, um so mehr, da hierdurch eben so sehr für ihn als für den österreichischen Producenten der Gewinn des Geschäfts ergiebiger ausfallen würde.

Die Franzosen und Briten haben sich durch die Erfindung der Hemd-Knöpfe aus Porzellan irre führen lassen, indem sie die Fabrication der Perlmutter-Knöpfe vernachlässigten, worin unsere eigenen Fabricanten es zu einer Billigkeit der Preise brachten, welche dermalen jeder fremden *Concurrenz* unerreicht bleibt.

In Portugal wie in Spanien sind österreichische Perlmutter-Knöpfe ein sehr gangbarer Artikel. Da der Zoll im Verhältnisse zum Werthe der Waare unbedeutend zu nennen ist und netto 226 Reis per Arratel beträgt, aber der Verkaufspreis solcher Knöpfe zwischen 120 bis 500 Reis per Gross (12 Dutzend) je nach der Qualität wechselt, springt der Nutzen, der aus dem directen Import der Waare sich ergeben würde, von selbst in die Augen.

*Alpacca-, Pakfong- und Quincaille-Waaren* österreichischen Ursprungs sind bisher in Portugal wenig bekannt gewesen. Erst bei der Welt-Industrie-Ausstellung zu London wurde die Aufmerksamkeit einiger Lissaboner Kaufleute darauf gelenkt, und es unterliegt keinem Zweifel, dass die meisten Artikel der diessfälligen Wiener Industrie, nachdem sie in Süd-Spanien den britischen Fabricaten vorgezogen werden, einen eben so vortheilhaften Stand auf dem portugiesischen Marke einnehmen würden, wenn durch den directen Import ihre ohnehin billigen Preise um den Betrag der bei indirecter Einfuhr zu zahlenden 20procentigen Differenzialzölle noch vermindert würden.

Unsere Fabricanten müssen darauf bedacht sein, bei der nächstjährigen Welt-Industrie-Ausstellung zu Paris die Fortschritte, welche sie in diesem Gewerbszweige erreichten, gehörig hervortreten zu lassen. Denn da die erwähnte Ausstellung von zahlreichen Kaufleuten der pyrenäischen Halbinsel besucht werden dürfte, wird die Waare dem Kenner-Auge sich von selbst am besten empfehlen.

*Sensen.* Vergeblich haben die Remscheider Fabricanten versucht, die steirischen Sensen zu verdrängen, indem sie ihre eigenen Erzeugnisse mit dem nachgeahmten Zeichen der Sonne nach O'Porto und Lissabon versenden. Die specifische Güte des steirischen Stahls lässt sich durch keine chemische Combination und technische Gewandtheit ersetzen. Der portugiesische Landmann erkannte nach kurzer

Erfahrung den Betrug der Remscheider Concurrenz, und lässt sich gegenwärtig lieber einen höheren Preis gefallen, wenn ihm nur der Detailhändler die Echtheit der steirischen Sense verbürgt.

Gegenwärtig werden jährlich 5.000 bis 6.000 Sensen aus Oesterreich bezogen, und zwar durchgehends durch Vermittlung von Remscheider Commissionären, welche absichtlich die Preise hinaufschrauben, in der Hoffnung, ihre eigenen billigeren Fabricate besser an den Mann zu bringen.

Würden die steirischen Sensen direct von Triest nach den portugiesischen Häfen expedirt, sie möchten *ipso facto* die Remscheider Concurrenz verdrängen und um so mehr den eigenen Absatz steigern.

Feine Messerschmied - Waaren. In meiner Darstellung der Zustände Spaniens habe ich gezeigt, wie es den Remscheider Fabricanten gelungen ist, auf dem spanischen Markte die britischen Rasirmesser, Scheeren, Federmesser und andere dergleichen Artikel so zu verdrängen, dass der betreffende Import von Grossbritannien beinahe völlig aufgehört hat.

Das Geheimniss des Erfolgs liegt in der Geschicklichkeit, womit die Remscheider Messerschmiede die berühmtesten Fabriksmarken britischer Häuser und die Form ihrer Manufacte nachahmen und sie *en gros* um 15 bis 20 Percent billiger als die Briten verkaufen.

Da die Remscheider Messerschmiede gerade dazu die besten Sorten des österreichischen Stahls verwenden, liegt offen am Tage, dass es keiner sonderlichen Anstrengung unserer eigenen Fabricanten bedürfte, um ihrerseits die Remscheider Contrefaçon aus dem Sattel zu heben.

In der Erzeugung von Reise-Necessaires nach britischen Mustern, worin die Remscheider Fabricanten immer stärkere Bestellungen aus Spanien und Portugal empfangen, wäre es den Wiener Fabricanten gar leicht, die Oberhand zu behaupten.

Musik-Instrumente und Claviere. Das Beispiel des benachbarten Spaniens, wo die Militär-Musiken aller Waffengattungen nach österreichischem Systeme reorganisirt und mit Instrumenten aus unseren Fabriken versehen wurden, hat den Wunsch einer ähnlichen Reform auch in den Reihen des portugiesischen Heers reg gemacht. Allerdings zählt die portugiesische Armee im Ganzen nur 24.000 Mann; da aber die meisten Regimenter kaum aus 1.200 Mann bestehen, und jedes Regiment, ja selbst gewisse Bataillone ihre eigene Musik-Bande besitzen, liesse sich jedenfalls von Seite unserer Industriellen manches lohnende Geschäft hierin anbahnen.

Ein noch mehr gangbarer Artikel wären unsere Claviere, indem seit einigen Jahren selbst Leipziger und Lübecker Fortepianos mit den britischen und französischen dort gut concurriren. Ihrer billigen Preise wegen würden unsere Fabricate bald die gesuchtesten werden.

Demzufolge wäre zu wünschen, dass auf der grossen Industrie-Ausstellung in Paris dieser Zweig, worin Wien eines europäischen Rufs sich erfreut, besser repräsentirt werden möchte, als diess im Krystall-Palaste zu London der Fall war, wo die fremden Kaufleute unmöglich einen genauen Begriff von der Güte unserer Claviere zu gewinnen

vermochten. Es wäre ein sehr grober und unglücklicher Irrthum, den Vergleich mit den britischen und französischen Clavieren zu sehr zu scheuen. Weit entfernt, die Vortrefflichkeit und Eleganz derselben zu läugnen, gestehe ich gerne, dass sie als Luxus-Gegenstände von den reicheren Classen aller Länder immer vorgezogen sein werden. Dafür aber sind die österreichischen Claviere durch ihren Preis anderen Classen zugänglicher und eignen sich darum im Allgemeinen mehr für den Export als die ersteren. Das grösste Problem der Industrie ist ja kein anderes, als das rechte Ebenmaass zwischen der Qualität der Waare und dem Preise derselben dem Käufer einleuchtend zu machen. So ausgezeichnet auch die französischen und britischen Claviere sein mögen, ist die Differenz ihrer Güte im Vergleiche zu den unserigen bei weitem geringer, als jene der Wohlfeilheit, welche die österreichischen Fabricate im Vergleiche zu allen anderen für sich haben.

Der Einfuhrzoll auf ausländische Claviere wurde in Folge des neuen Tarifs vom 1. Januar 1853 in Portugal wesentlich ermässigt und beträgt gegenwärtig 20.000 Reis (50 Gulden) für das Stück.

Kutschen. Was ich über die unvollkommene Vertretung unserer Clavier-Industrie im Krystall-Palaste von Hyde-Park so eben bemerkte, lässt sich mit noch grösserem Grunde auf unsere Kutschen-Fabrication anwenden, welche, besser gekannt, auf der pyrenäischen Halbinsel viel Absatz finden möchte.

Abgesehen davon, dass die in Grossbritannien und Frankreich gebauten Kutschen weit theurer als die Wiener Fabricate zu stehen kommen, wird in den beiden ersten Ländern, wo nicht so grosser Holzreichthum als bei uns herrscht, das Holz, ohne Jahrzehnte lang getrocknet zu haben, zur Kutschen-Fabrication verwendet. In dem heissen Klima von Spanien und Portugal können die aus solchem Holze verfertigten Kutschen unmöglich jene Solidität bewahren, als wenn das Holz durch langjährige Lagerung, wie in Oesterreich, vor der Einwirkung der Elemente gehörig geschützt wird.

Da die inländische Industrie in diesem Zweige weit unter der Mittelmässigkeit steht, ohne hoffen zu dürfen, dieselbe bald zu überschreiten, so hat der Tarif vom Jahre 1853 den diessfälligen Einfuhrzoll um 50 und 100 Percent nach Verschiedenheit der Form der Wagen herabgesetzt. Vierrädrige Kutschen zahlen freilich noch je 300.000 Reis (750 Gulden), dagegen die zweirädrigen Cabriolets nur je 100.000 Reis (250 Gulden).

Bekanntlich ist Lissabon wie Rom auf Hügeln gebaut, mit dem Unterschiede, dass, während in der Weltstadt zwischen einem und dem andern Hügel breite Flächen und geräumige Plätze sich ausdehnen, hier Anhöhe an Anhöhe sich reiht, so dass die Strassen der portugiesischen Hauptstadt wellenförmig bald aufsteigen bald sich niedersinken. Um das Fahren zu erleichtern, gebraucht man fast nur zweispännige Cabriolets zu zwei Rädern ohne Bock, indem der Kutscher, anstatt zu sitzen, reitet. Selbst die öffentlichen Wagen sind gemeinlich so eingerichtet.

Dergleichen Eigenthümlichkeiten, indem sie bei möglichster Leichtigkeit die grösste Solidität der Wagen erheischen, qualificiren unsere Kutschen-Industrie ganz besonders zur Concurrrenz, indem hinlänglich bekannt ist, dass sie in ihren

Fabricaten die Dauerhaftigkeit mit der Leichtigkeit meisterhaft zu vereinbaren versteht.

Ohne die Nomenclatur aller jener österreichischen Industrie-Erzeugnisse, welche in Portugal nur bekannt zu sein brauchten, um currente Handels-Artikel zu werden, weiter zu verfolgen, glaube ich durch das bisher Gesagte satzsam bewiesen zu haben, dass unser Export dahin in vielfacher Beziehung eines mächtigen Aufschwungs fähig ist, welcher die österreichischen Mercantil- und Schiffahrts-Interessen gleichmässig fördern würde.

Zur thätigen und dauerhaften Begründung des directen Verkehrs zwischen Oesterreich und Portugal ist es wesentlich erforderlich, dass die kaiserliche Flagge, nachdem sie in portugiesischen Häfen ihre Ladung gelöscht hat, auf vortheilhafte Rückfrachten zählen könne. Auch in dieser Beziehung eröffnet sich unserer Handelsmarine ein weites Feld.

Die Ausfuhr von Colonial-Waaren aus Lissabon nach den verschiedenen Häfen Europa's beschäftigt eine grosse Anzahl fremder Schiffe.

Nach den amtlichen Ausweisen des Zollamts von Lissabon wurde aus dem letzteren Hafen vom Juni 1852 bis August 1853 (binnen vierzehn Monaten) expedirt:

Zucker . . . . .	2.110	Kisten
„ . . . . .	13.268	Säcke
„ . . . . .	3.839	Fässer
Kaffee . . . . .	23.120	Säcke
Kakao . . . . .	613	„
Copal-Gummi . . . . .	6.619	„
„ „ . . . . .	234	Fässer
Farbflechte . . . . .	26.149	Ballen
Wachs . . . . .	5.480	Colli
Sassapariglia . . . . .	1.647	„
Terra Oriania . . . . .	1.499	„
Cocusschale . . . . .	123	„
Elephantenzähne . . . . .	5.716	Stück
Trockene Häute . . . . .	26.257	„

Mit Ausnahme des Copal-Gummi, wovon 5.725 Säcke und 189 Fässer nach Nord-Amerika bestimmt waren, sind die angeführten Colonial-Waaren unter sardinischer, toscanischer, niederländischer, französischer, britischer Flagge u. s. w. nach Triest, Venedig, Genua, Marseille, Malta, Gibraltar und Cadix versendet worden.

Kein Zweifel, dass unsere Marine den grösseren Theil dieses Transports an sich ziehen könnte, nachdem selbst in Grossbritannien die Klugheit, der Muth und die Biederkeit unserer Schiffscapitäne so geschätzt wird, dass man gar oft dort bei Verfrachtungen der österreichischen vor der britischen Flagge den Vorzug gibt.

Seit der Entdeckung der Goldschätze in Australien befasst sich die britische Handelsmarine, indem sie ihre ganze Thätigkeit in jener Richtung entwickelt, weit weniger als sonst mit dem Transporte von Douro-Weinen aus O'Porto nach Grossbritannien, so dass unsere Fahrzeuge vortheilhafte Frachten in dieser Richtung jeder-

zeit zu finden sicher sind. Andererseits können unsere Kauffahrer jederzeit darauf rechnen, von Grossbritannien aus zum Transporte von Steinkohlen nach irgend einem Hafen des mittelländischen Meers schnell wieder verwendet zu werden. Ebenso fehlt es nie an Frachten in Lissabon zum Transporte von Setubal-Salz, sei es nach Grossbritannien, sei es nach Brasilien oder Buenos-Ayres, und zwar zu sehr vortheilhaften Bedingungen, indem die Frachtsätze immer höher steigen.

Zu den mannigfaltigen Natur-Erzeugnissen Portugal's, welche an und für sich den Seehandel nähren und unterhalten, gesellt sich ein Product des grünen Vorgebirgs, welches zu häufigen Frachten nach Marseille und Genua Stoff liefert, nämlich die Ueberreste der wilden Ricino-Beere (Purgueira), welche vortrefflich zum Düngen der Felder dienen. Französische Schiffe fahren meistens aus Lissabon nach Marseille mit solchem Ballast und realisiren dabei recht gute Frachten. Ein österreichischer Kauffahrer von 150 bis 200 Tonnen dürfte darauf zählen, jeden Monat eine solche Ladung von Lissabon nach Marseille zu erhalten.

Noch erübrigt mir, jene Handlungshäuser zu Lissabon namhaft zu machen, an welche sich unsere Rheder und Industriellen mit vollem Vertrauen wenden können, um so mehr als dieselben schon in Geschäfts-Verbindung mit Oesterreich gestanden sind oder noch stehen, und nach dem Zeugnisse des k. k. Consuls Crillanowich, Verwesers des österreichischen General-Consulats zu Lissabon, welcher durch seinen ausgezeichneten Diensteifer und lange Erfahrung hierin die beste Autorität bildet, zu den am meisten geachteten Firmen der portugiesischen Handelswelt gehören.

Sämmtliche besitzen überdiess Filialen in O'Porto und einige sogar in Setubal, wodurch unsere Handelsleute der Mühe überhoben werden, mit den beiden letztgenannten Seeplätzen besondere Verbindungen erst anzuknüpfen.

Die Firma Schindler, welche mit Oesterreich häufig Geschäfte macht (sie hat während des ersten Halbjahrs 1853 bloss an Wachs im Werthe von 120.000 Cruzados für eigene Rechnung nach Triest gesendet), arbeitet vorzüglich in Colonial-Waaren: Zucker, Kaffee, Kakao u. s. w. Man könnte den österreichischen Kauffahrern keinen bessern Consignatar anempfehlen.

Die Firma Scholtz besorgt gewöhnlich die Zucker-Ankäufe für Rechnung der Herren Reyer et Schlick in Triest. Sie unterhält zahlreiche Verbindungen mit Brasilien und es wären besonders an dieselbe unsere Kauffahrer zu adressiren, welche vortheilhafte Rückfrachten nach Süd-Amerika zu erhalten wünschen.

Die Firma O'Neill-Torlades hatte einen geborenen Oesterreicher, der mit dem Tode abging, zum ursprünglichen Chef. Ihre bisherige Specialität war der Stahlhandel, und zwar fast ausschliessend mit österreichischen Erzeugnissen, namentlich in den Sorten 0, 00, 000. Sie schickt sich jedoch an, den Import aller jener Artikel aus Oesterreich zu fördern, welche mit den britischen und französischen in Concurrenz treten können, und wünscht sich besonders mit der Einfuhr von Wiener Wagen zu versuchen, worin nach ihrer Ansicht viele und gute Geschäfte sich unternehmen liessen. Sie besitzt eine Filiale in Setubal.

Das Haus Kreibich (österreichischen Ursprungs), mit einer Filiale in O'Porto, verdient die Aufmerksamkeit aller österreichischen Fabricanten, denn es gibt kaum

einen Industrie-Zweig, worin dasselbe nicht Geschäfte unternimmt. Dieses Haus war es, welches die schon erwähnten Versuche, unsere Tücher und Wollenstoffe einzuführen, anbahnte und im steigenden Maasstabe fortsetzt. Es bestrebt sich ferner, den Remscheider Commissionären den Handel mit böhmischen Glas-Perlen aus den Händen zu winden, und unterhält zu diesem Ende einen eigenen Agenten in Prag, welcher die Muster bei den böhmischen Fabricanten wählt und nach Lissabon regelmässig sendet. Diesem Hause verdankt man es zunächst, wenn die steirischen Sennen endlich die rheinische Concurrenz aus dem Felde schlugen. Kurz, das Haus Kreibich, wenn es von unsern Fabricanten, wie zu hoffen steht, gehörig unterstützt wird, kann, da es schon gegenwärtig ebenso viel Solidität, als zahlreiche Geschäfts-Verbindungen in Portugal und dessen Colonien besitzt, im echten Sinne des Wortes mit der Zeit das Karavanserai unserer Industrie daselbst werden.

Herr Aldover, ein geborner Tiroler, hat es durch Fleiss und Beharrlichkeit dahin gebracht, gleichsam das Monopol des böhmischen Krystall-Handels in seinen Händen zu concentriren. Seine Magazine in Lissabon enthalten das vollständigste Assortiment der böhmischen Glas-Fabrication vom einfachen Juden-Spiegel bis zu den reichsten Krystall-Serviceen. Seiner Meinung nach haben die böhmischen Fabricanten weder die Mitbewerbung der Briten noch der Franzosen ernstlich zu fürchten. Nur sollten sie im eigenen Interesse die wohlgemeinten Winke nicht vernachlässigen, die Herr Aldover ihnen zuweilen gibt, um sie auf jene Artikel und Formen, welche dem portugiesischen Geschmacke besser zusagen, aufmerksamer zu machen. Wenn er sich die Kosten besonderer Zeichnungen zur bessern Versinnlichung der gangbarsten Formen nicht verdriessen lässt, darf er wenigstens erwarten, dass die von ihm eingesandten Zeichnungen nicht unberücksichtigt bleiben.

Zu dem Krystall-Handel hat Herr Aldover in letzter Zeit eine neue Speculation gesellt. Er übernimmt in Commission Claviere von Lübecker und Leipziger Fabriken. Um so eher, meint er, würde sich der Import österreichischer Fabricate lohnen.

Herr Drivel, der Sohn eines geborenen Oesterreichers, steht an der Spitze eines Etablissements, welches in kurzen Waaren, Quincaillerien und Pakfong-Artikeln vielleicht die meisten Geschäfte macht. Er hat mir offen gestanden, schon vor Jahren jede Bestellung aus Oesterreich aufgegeben zu haben, weil er nie das Gewünschte zu empfangen sicher war. Er versprach mir indessen, zur Pariser Industrie-Ausstellung persönlich zu kommen, um die Fortschritte unserer Industrie dort gehörig kennen zu lernen, sowie um die abgebrochenen Geschäfts-Verbindungen — sie waren bei Lebzeiten seines Vaters beträchtlich — mit seinem ursprünglichen Vaterlande wieder anzuknüpfen.

Endlich verdienen die drei Häuser F. J. Colares, Seruja und Amkalak erwähnt zu werden, welche sich mit der Versendung von böhmischen und venetianischen Conterien nach den portugiesischen Besitzungen befassen.

Meine Nachforschungen und Erkundigungen, deren Resultat in der gegenwärtigen Darstellung niedergelegt ist, beschränkten sich nothwendiger Weise auf die heutigen commerciellen Zustände Portugal's, weil nur positive Thatsachen und wirkliche Ergebnisse unseren Industriellen und Rhedern eine practische Anschauung dessen,

was sie auf jenem Markte erzielen könnten, zu gewähren vermögen. Wenn man jedoch aus dem Gebiete der Gegenwart den Blick in die Zukunft wirft und berücksichtigt, dass Portugal durch Eisenbahnen in einen engen Verband mit den Handelsstaaten Mittel-Europa's zu treten im Begriffe ist, auf dem andern Continente aber eine doppelte Verbindung des atlantischen Ocean's mit dem stillen Meere <sup>1)</sup> binnen weniger Jahre zu erwarten steht, erkennt man auf der Stelle, dass es kein Land gibt, welches durch seine Lage geeigneter erscheint, die Pulsader des allgemeinen Welthandels zu werden, als Portugal.

Wird die Verbindung zwischen dem atlantischen Ocean und dem stillen Meere hergestellt, so bildet Portugal nicht nur den natürlichsten Kettenring des Umtausches zwischen Europa und Amerika, sondern auch der Verkehr von Australien und China, ja selbst von Ost-Indien muss dann eine nach Portugal convergirende Richtung nehmen, weil der Handel immer die kürzesten und sichersten Wege sucht, und die Schifffahrt zwischen heiden Hemisphären schon heute von Portugal aus am schnellsten und bequemsten sich bewerkstelligen lässt.

Die unausbleibliche commercielle Regeneration Portugal's sollte besonders uns anspornen und ermuntern, schon jetzt daselbst festen Fuss zu fassen, wozu die Möglichkeit und die Mittel aus dem bisher Gesagten sich leicht entnehmen lassen. Je frühzeitiger die Saat, desto ergiebiger wird die Ernte sein.

### Portugiesische Besitzungen ausserhalb Europa's.

Indem Oesterreich selbst keine Colonien hat und dennoch unter allen Continental-Staaten verhältnissmässig am meisten Colonial-Waaren entweder selbst verbraucht oder den benachbarten Ländern zuführt, gewährt es sowohl Spanien als Portugal günstigere Bedingungen des wechselseitigen Austausches, als solche Grossbritannien und Frankreich, welche den diessfälligen Bedarf zuvörderst aus ihren eigenen Besitzungen zu decken angehalten sind, ihnen je darbieten können.

Die unmittelbare Folge davon ist, dass eben zwischen Oesterreich und Portugal der vortheilhafteste und dauerhafteste directe Verkehr sich allmählig anbahnen und begründen liesse. Zu diesem Ende glaube ich die Darstellung der ökonomischen und merkantilen Zustände Portugal's durch einen Ueberblick der Bedeutung und Thätigkeit seiner überseeischen Besitzungen ergänzen zu müssen.

Obschon die politischen Wirren, denen Portugal bis in die neueste Zeit ausgesetzt war, die Verwaltung seiner Colonien, wie leicht zu denken, ungemein blossstellten, tragen die vorzüglichsten Besitzungen dem Mutterlande die jährliche Summe von 714,000.000 Reis (1,785.000 Gulden) ein, nämlich:

Grünes Vorgebirge . . . . .	78,400.000 Reis
Insel St. Thomas und del Principe . .	7,500.000 „
Angola . . . . .	235,000.000 „

<sup>1)</sup> Durch die Ausdehnung der nordamerikanischen Eisenbahnen bis nach Californien und durch den Durchstich des Isthmus von Panama, oder wenigstens durch Anlegung einer Eisenbahn auf dieser Landenge.

Mozambique . . . . .	78,400.000	Reis
Goa . . . . .	277,300.000	„
Macao . . . . .	31,500.000	„
Timor und Solar . . . . .	5,900.000	„
	<hr/>	
	714,000.000	Reis

Ohne der Blüte, welche diese portugiesischen Besitzungen noch unter Pombal's Verwaltung aufweisen konnten, sich zu nähern, scheinen sie für die Krone Portugal's, ungeachtet durch den bekannten Handels-Vertrag mit Grossbritannien vom Jahre 1810 der Verkehr des Mutterlands mit den portugiesischen Colonien vollends den Briten preisgegeben wurde, eine immer reichere Ressource werden zu wollen.

So viel ist gewiss, dass der Export Portugal's nach seinen Colonien, welcher im Jahre 1796 einen Werth von 2.442,600.000 Reis erreichte und in Folge des erwähnten Handelsvertrags und der neuen Verhältnisse Brasilien's zum Mutterlande auf 38,960.000 Reis herabsank, während der Epoche vom Jahre 1819 bis 1830 einen namhaften Aufschwung nahm, der sich glücklicher Weise erhält.

Er betrug

im Jahre 1819 . . . . .	124,270.000	Reis
„ „ 1830 . . . . .	888,756.000	„

Durch die Zergliederung des Verkehrs der einzelnen Besitzungen, welche gehörigen Orts geschehen soll, wird der heutige Gesammthandel der portugiesischen Colonien am besten anschaulich gemacht werden.

Ogleich Portugal den grössten und schönsten Theil seiner überseeischen Eroberungen nach und nach wieder verloren hat, umfassen die in seinem Besitze gebliebenen Colonien einen Flächenraum von beiläufig 780.000 Quadrat-Kilomètres <sup>1)</sup>, d. i. zehnmal mehr als der Flächeninhalt des Mutterlands beträgt. Nach approximativen Schätzungen enthalten sie eine Bevölkerung von 1,620.000 Seelen, darunter 1,080.000 Eingeborne, 400.000 Portugiesen und 140.000 Slaven <sup>2)</sup>.

Sie lassen sich in zwei Haupt-Gruppen abtheilen:

- I. Besitzungen, welche ihrer Lage nach zum afrikanischen Continente gehören;
- II. Besitzungen in Ostindien.

### I. Colonien in Afrika.

Die Azoren. Ueber diese herrlichen Inseln äussert sich Herr Caleb Cushing <sup>3)</sup> in folgenden Ausdrücken:

„Das Klima dieser Inseln ist äusserst milde; die Erzeugnisse der Tropenländer und die Früchte gemässigter Regionen gedeihen in gleicher Fülle. Ich habe neben dem Muscat- und Zimmtbaum den orientalischen Kampherbaum unter freiem Himmel wachsen gesehen. Man findet hier, gleichwie auf den kanarischen Inseln, eine für die Industrie höchst wichtige Pflanze (*roccella tinctoria*, *Oricello*, *Orseille*), welche

<sup>1)</sup> Der Quadrat-Kilomètre = 173 75 n. ö. Jochen.

<sup>2)</sup> Diese Ziffern sind einem Memoire des Herrn Famin, Kanzlers der französischen Gesandtschaft in Lissabon, entlehnt, wurden jedoch offenbar zu niedrig angesetzt.

<sup>3)</sup> Bekannt durch die diplomatische Sendung, welche er im Auftrage der Regierung von Washington in China erfüllte.

eine wunderschöne Violetfarbe liefert und so selten ist, dass die Tonne davon in London mit 200 bis 300 Pfund Sterling bezahlt zu werden pflegt; in manchen Fällen wurde sie sogar zu 1000 Pfund Sterling gekauft. Entweder daraus oder aus einer ähnlichen Pflanze (*lecanora tartarea*) gewinnt man den Stoff zur Färbung des Lackmus, der in der Chemie eine so bedeutende Rolle spielt.“

Der Archipel der Azoren zählt etwa 2.400 Quadrat-Kilomètres und 214,000 Einwohner. Nicht nur die britischen und französischen Wallfischfahrer pflegen hier anzulegen, sondern da in jenen Gewässern jährlich 13.000 bis 14.000 Schiffe passieren, bieten ihnen die Azoren einen erwünschten Ankerplatz während des schlechten Wetters dar. Gegen die stark herrschenden Süd-Ost-Winde gewährt der Hafen von Fayal, wohin auch wirklich im Laufe des Jahrs 200 bis 250 Kauffahrer sich retten, den sichersten Hort.

Der Verkehr der Azoren beläuft sich, bei Zusammenrechnung der Ein- und Ausfuhr, alljährlich auf 40.000 bis 50.000 Tonnen, welche einen Werth von 1.320,000.000 bis 1.500,000.000 Reis repräsentiren.

Die Ausfuhr besteht in Orangen (180.000 Kisten), Cerealien (150.000 hectolitres <sup>1)</sup>), Weinen (17.000 hectolitres), Thierhäuten, Farbeflechten (*Orseille*) u. s. w. Eingeführt wird Alles, was zur Verproviantirung der Schiffe dient; dann Zucker, Kaffee, Reis, Salz, Fassdauben und Manufacturen. In Wollen- und Leinen-Waaren hebt sich der Import immer mehr, und übersteigt gegenwärtig den Werth von einer halben Million Gulden.

Unter den Azoren ist die Insel S. Miguel wegen der Fruchtbarkeit ihrer Orangen-Wälder bemerkenswerth. Man findet daselbst Orangen-Bäume, welche in ergiebigen Jahren 30.000 Früchte liefern. Sie führt durchschnittlich 150.000 Kisten aus, kaum zwei Drittel ihrer wirklichen Fechsung. Die volle Kiste, an Bord gestellt, kostet zwischen 1.200 und 2.000 Reis provinciales (45 kr. bis 1 Gulden 15 kr. <sup>2)</sup>).

Madera und Porto Santo mit einer Bevölkerung von 120.000 Einwohnern und einem Flächeninhalt von 700 Quadrat-Kilomètres liefern den berühmten Madera-Wein, wovon jährlich 9.000 bis 10.000 Pipe meistens nach Grossbritannien ausgeführt werden.

Dass die britische Flagge, welche für etwa 6,000.000 Franken Weine exportirt, mit ihren Industrie-Erzeugnissen die beiden Inseln fast ausschliessend versorgt, ist leicht erklärbar. Indessen gelang es den Genuesen sich die Lieferung sämtlicher Cerealien, welche daselbst verbraucht werden (im Werthe über 2,000.000 Franken), zu sichern. Auch führen sie das nöthige Daubenholz zu, welches sie aus Oesterreich beziehen. Sie müssen ihre gute Rechnung dabei finden, indem ihnen Alles in klingender Münze bezahlt wird. Nebstbei werden die Frachten so hoch bemessen, dass die Genuesen, obwohl sie immer mit Ballast zurückkehren, gerne die Fahrt nach Madera unternehmen.

Der Archipel des grünen Vorgebirgs besteht aus zehn grösseren und kleineren Inseln. Kriegsschiffe und Kauffahrer, welche nach dem stillen Ocean

<sup>1)</sup> Der Hectolitre = 1.62 W. Metzen.

<sup>2)</sup> 4 Reis provinciales machen 1 Reis fuerte oder den gewöhnlichen Reis aus.

segeln, pflegen hier anzuhalten, um mit Trinkwasser und frischen Lebensmitteln sich zu versehen, indem der Boden alle Arten von Gemüse und die mannigfaltigsten Früchte im Ueberflusse liefert. Der Verkehr beschränkt sich auf die Einfuhr der nothwendigsten Industrie-Erzeugnisse unter portugiesischer Flagge, welche für die Rückfahrt Kaffee, Zucker, Farbeflechte und wilde Ricino-Beeren (*Purqueira*) ladet.

Die Kaffee- und Zucker-Pflanzungen, welche in Folge der grossen Sterblichkeit der beiden Epochen 1775 und 1832 sehr herabgekommen waren, fangen an, sich wieder zu erholen. Im Jahre 1852 wurden über 20.000 Arrobas Zucker und 800 Säcke Kaffee guter Qualität nach Lissabon expedirt. Ebenso hat der Export der wilden Ricino-Beeren von 552 Moyos im Jahre 1843 auf 3.756 Moyos im Jahre 1852 sich gehoben. Aus dieser Pflanze wird in Lissabon das Ricino-Oel gepresst und die Ueberreste in Form von Oelkuchen (*tourteaux de graine oléagineuse*) nach Frankreich und Genua versendet, wo sie als Dünger sehr gesucht sind.

Das portugiesische Guinea, welches zum Gouvernement der Inseln des grünen Vorgebirgs gehört, verlor seine ganze Bedeutung als Colonie, seitdem es der Mittelpunkt des Sklavenhandels zu sein aufhörte. Sein Verkehr würde heute fast ganz Null sein, wenn nicht die Einfuhr der venetianischen und böhmischen Glasperlen, welche von hier bis in das Innerste von Afrika versendet werden, sich gehoben hätte.

Die Inseln S. Thome und del Principe im Golf von Guinea wurden durch Joao de Santarem im Jahre 1470 entdeckt. Vor dem 16. Jahrhunderte waren ihre Zuckerpflanzungen so blühend, dass die Insel S. Thome allein 150.000 Arrobas ausführen konnte. Die schlechte Verwaltung, der Aufstand der Neger, die feindlichen Einfälle, die innern Kämpfe, liessen nach und nach diese reiche Erwerbsquelle versiegen. In neuerer Zeit hat man sich auf die Cultur des Kaffees verlegt, welche dermalen 30.000 Arrobas dem Mutterlande zusendet. Auch beginnt man die Zuckerpflanzungen herzustellen.

Angola und Benguela bilden heutigen Tags die ausgedehntesten und wichtigsten Besitzungen der Portugiesen. Sie umfassen einen Flächenraum von 600.000 Quadrat-Kilomètres mit einer Bevölkerung von 500.000 Seelen, darunter 1.417 Weisse, 5.300 Mulatten, 380.400 freie Neger, 112.000 schwarze Sklaven<sup>1)</sup>. Die von der Krone Portugal's unabhängigen Enclaven enthalten etwa 400.000 Schwarze. Zum Schutze und zur Erhaltung dieser Besitzungen unterhält Portugal eine Streitmacht von 5.200 Mann, meistens aus Eingebornen bestehend.

Nachstehende Tabelle resumirt die vorzüglichsten Producte, welche von Angola und Benguela im Laufe des Jahrs 1852 nach Lissabon, ausgeführt wurden.

		Gewicht	Werth
Kaffee . . . .	7.906 Säcke . . . .	31.624 Arrobas	101,196.800 Reis
Farbeflechte .	19.181 „ . . . . .		230,172.000 „
Copal-Gummi .	1.712 „ . . . . .		} 48,750.000 „
„ „ .	142 Fässer . . . . .		

<sup>1)</sup> Nach dem Werke „*Apontamentos d'una Viagem de Lisboa a China, por D. Carlos Jose Caldeira 1853.*“

		Gewicht	Werth
Wachs . . . .	5.000 Kisten . . .	1,000.000 Arrateles	270,000.000 Reis
Elephantenzähne	7.928 Stück . . .	103.394 „	103,394.000 „
Thierhäute . .	13.285 „ . . . . .		16,199.120 „
Zusammen .			769,711.920 Reis

Ausserdem wurden starke Partien von Wachs und Palmöl nach Brasilien, und von Farbeflechte nach Grossbritannien expedirt.

Die Farbeflechten von Angola wachsen nicht, wie ähnliche Moose in Europa und selbst auf der Insel Madera, an Felsen, sondern an den Bäumen, und gewinnen dadurch einen besonders reichhaltigen Farbestoff. Ein unternehmender Handelsmann von Lissabon war es, welcher zuerst die Farbeflechte von Angola im Jahre 1832 auf den britischen Markt brachte, wo sie so sehr anzogen, dass er binnen achtzehn Monaten für 160,000.000 Reis nach Liverpool zu senden in die Lage kam. Jetzt beschäftigt der Transport dieses Artikels von Angola nach Europa jährlich 20 bis 25 Kauffahrer.

In dem Grade, als dadurch der Verkehr von Angola sich hebt, steigt dort der Bedarf an europäischen Erzeugnissen, z. B. weisse und gefärbte Kattunzeuge, leichte Wollenstoffe, Droguerien, böhmische und venetianische Conterien, Sensen, Gewehre, Eisen-Instrumente, Messer, Papier, Schuhe, Oel u. s. w. Da der Import davon fast ausschliessend von Lissabon aus besorgt wird, verspricht die zunehmende Wohlfahrt dieser Besitzungen, bei zweckmässiger Regelung unserer Handels-Interessen mit Portugal, unsern Markt auch in jener Richtung zu erweitern.

Die herrliche Insel Mozambique wurde am 1. März 1497 von Vasco da Gama entdeckt, der die gleichnamige Hauptstadt gründete, welche später von Affonso d'Albuquerque zum Stapelplatze des Seehandels zwischen Europa und Asien gewählt wurde.

Die Gesamtbevölkerung wird auf 350.000 Seelen geschätzt, wovon 69.000 auf die Provinz Mozambique kommen.

Kaum ein Zehnthheil der Einwohner ist frei. Portugal hat sich zwar Grossbritannien gegenüber durch einen förmlichen Vertrag zur Unterdrückung des Selavenhandels verpflichtet, allein bei der grossen Ausdehnung der Insel (sie zählt 12.000 Quadrat-Kilomètres) wären die Local-Behörden bei dem besten Willen unermöglich, den Selavenhandel auszurotten, der hier Jahrhunderte lang im ausgedehntesten Maassstabe getrieben wurde. Um so lieber drücken sie die Augen zu, wenn der Selavenhändler sie im Voraus durch gewisse unwiderstehliche Argumente für seine Interessen gewinnt.

Zur Zeit, als der Selavenhandel erlaubt war, zog die freie Bevölkerung von Mozambique einen zu grossen Gewinn daraus, um in der Cultur ihres von der Natur so sehr begünstigten Bodens, wo die Baumwollstaude, das Zuckerrohr, der Kaffee und der Indigo-Baum vortrefflich gedeihen würden, die Quellen eines dauernden Wohlstands zu suchen.

Der Handel beschränkte sich auf die Ausfuhr von Schildkrötenschaalen, Goldstaub und Elfenbein, womit die Körperschaft der Baneanes sich befasste. Seitdem durch den Vertrag vom 26. August 1840 die Vereinigten Staaten Nord-Amerika's die

Befugniss erwirkten, mit den portugiesischen Colonien zu verkehren, ist auch dieser Zweig des Verkehrs für die Eingeborenen verloren gegangen und befindet sich in den Händen der Nord-Amerikaner, welche ihrerseits den Import dessen besorgen, was Mozambique verbraucht.

## II. Colonien in Asien.

In einer Entfernung von etwa 900 Seemeilen, wenn man von Mozambique nach Osten steuert, stösst man zwischen  $14^{\circ} 53'$  und  $15^{\circ} 44'$  nördlicher Breite und  $73^{\circ} 41'$  bis  $74^{\circ} 23'$  westlicher Länge (nach dem Meridian von Greenwich gerechnet) auf die einst so berühmte *Factorie* *Goa*, die Haupt-Niederlassung der Portugiesen in Ostindien. Sie umfasst einen Flächenraum von 62 geographischen Quadratmeilen mit 363.788 Einwohnern <sup>1)</sup>.

Das Land wird von acht grösseren Flüssen durchschnitten, welche zwanzig verschiedene Inseln bilden und hierdurch die innere Communication ungemein erleichtern.

Ogleich Goa von seiner früheren Thätigkeit wenige Spuren mehr aufweist, scheint in Folge der besseren Verwaltung der letzten Jahre sich der Verkehr, der sonst mit Bombay sehr lebhaft war, etwas zu heben. Die vorzüglichsten Ausfuhr-Artikel sind: Cocusnüsse, Salz, Reis, Salpeter und Gewürze. Dagegen werden eingeführt: Kattunzeuge aus Grossbritannien, Seidenstoffe aus China, Goldstaub aus Mozambique. Jährlich segeln 6 bis 8 Kauffahrer von Goa nach Lissabon mit den schon erwähnten Natur-Erzeugnissen und laden für die Rückfahrt Douro-Weine und europäische Manufacturen aus dem Entrepôt von Lissabon.

Die Insel *Timor* im Archipel von Malasien, mit einer Bevölkerung von 125.000 Seelen (die wenigen Behörden und einzelne Kaufleute des Mutterlands ausgenommen, lauter Eingeborene), bietet das seltene Schauspiel des ursprünglichen Umtausches dar, wie er vor der Einführung des geprägten Gelds gepflogen wurde. Jährlich kommen mehrere malasische Jonquen und niederländische Kauffahrer und bringen Waffen, Messer, Eisen-Instrumente, Zucker, Branntwein u. s. w.; da die Eingeborenen den Gebrauch des Gelds entweder gar nicht kennen oder nicht sich aneignen wollen, tauschen sie gegen die eingeführten Waaren ihre eigenen Naturproducte ein, wie Kaffee, Reis, Mais, Büffel und sogar Pferde.

*Macao* verdankte seine frühere Blüte zunächst dem Umstande, dass der Verkehr mit dem himmlischen Reiche fremden Nationen gesperrt war. Seine unmittelbare Nähe förderte ungemein den Schleichhandel mit China und als gar der lockende Gewinn der Opium-Einfuhr eintrat, war es den Briten höchst erwünscht, einen so bequemen Stapelplatz für ihren unerlaubten Verkehr zu finden.

Von dem Tage an, wo Grossbritannien die Eröffnung der fünf chinesischen Häfen erzwang, verlor *Macao* die meisten Vortheile seiner günstigen Lage, welche hauptsächlich mehr von den Briten als von den Portugiesen ausgebeutet worden war.

Der Hof von Peking, welchem das Treiben der in *Macao* etablirten Handelsleute von jeher ein Dorn im Auge war, benützte den Abschluss des Friedens mit

<sup>1)</sup> Laut der amtlichen Zählung, welche am 31. October 1851 von der dortigen Verwaltung publicirt wurde.

Grossbritannien, um an Macao Rache zu nehmen. Geheime Agenten zettelten im Jahre 1852 unter der chinesischen Bevölkerung von Macao eine Verschwörung an, welche dahin zielte, die portugiesische Herrschaft daselbst zu stürzen. Obgleich der Gouverneur von Macao selbst als Opfer fiel, gelang es den portugiesischen Behörden, den Schlag glücklich abzuwehren, um so mehr, als die gleich darauf in China selbst ausgebrochene Insurrection, welche fort dauert und zunimmt, den Hof von Peking zwang, zuvörderst auf seine eigene Sicherheit bedacht zu sein.

Diese Umstände verfehlten nicht, dem Handel von Macao einen schweren Stoss zu versetzen. Indessen darf der gegenwärtige Zustand keineswegs als massgebend gelten, da die Anzeichen einer entschiedenen Tendenz zur Besserung sich bereits zu offenbaren anfangen.

Denn obgleich der Kaiser von China fünf seiner Häfen dem fremden Handel geöffnet hat, ist es den Europäern nicht gestattet, dort, wo sie ihre Factoreien unterhalten, zugleich ihre Familien wohnen zu lassen, abgesehen davon, dass der Kampf, welchen die Dynastie der Tataren mit den chinesischen Insurgenten auszufechten hat, den Aufenthalt in den fünf Häfen minder sicher macht.

Was immer das Endresultat des Kampfs sein möge, lässt sich mit gutem Grunde annehmen, dass unter der gewaltigen Erschütterung, die zur Stunde das himmlische Reich erfährt, die morschen Schranken, welche die ängstliche Politik der Regierung von Peking dem ausländischen Verkehre entgegenzusetzen unablässig bemüht war, vollends einbrechen werden.

In dem Grade, als sich dann der europäische Handel dort ausbreiten und mit den verbesserten und beschleunigten Verbindungen der Zufluss fremder Kaufleute steigen wird, hebt sich die Wichtigkeit Macao's als Freihafen, wo natürlich alle Fremden, die nicht zum permanenten Aufenthalte auf chinesischem Boden absolut gezwungen sind, schon darum gerne wohnen werden, weil die lange und milde Herrschaft der Portugiesen dieser Colonie einen Anstrich europäischer Cultur und Gesittung zu geben wusste, deren Werth man erst ganz würdigen lernt, wenn man auch nur kurze Zeit auf dem Gebiete des himmlischen Reichs gelebt hat.

Wird gar durch die Vollendung des nordamerikanischen Eisenbahnnetzes die Verbindung zwischen dem stillen Ocean und dem atlantischen Meere hergestellt und der chinesische Handel in dieser Richtung nach unserer Hemisphäre geleitet, so wird der Freihafen Macao durch die Gewalt der Dinge zum Haupt-Entrepôt des Verkehrs mit China, Japan und Ost-Indien.

So schliesst sich Glied an Glied in der Kette der Eventualitäten, welche dem Königreiche Portugal eine grosse commercielle Zukunft verheissen.

Wien am 31. Juli 1854.

**Aloys Debrauz,**

k. k. Sectionsrath im Handels-Ministerium.