

Bericht

des

schweizerischen Konsuls in Marseille (Hrn. Alfred Rosen-
burger, von Basel) für das Jahr 1874.

(Vom 15. Mai, eingegangen 21. Juni 1875.)

An den hohen schweiz. Bundesrath.

Die Schifffahrt im Hafen von Marseille im Jahr 1874.

Im Jahre 1874 sind 439 französische Seefahrer mit einem Tonnengehalt von 202,371 Tonnen und 350 fremde mit 142,346 Tonnen Gehalt in den Hafen eingefahren. Der Verkehr unter französischer Flagge hat sich um 52 Schiffe und um nahezu 12,000 Tonnen, der Verkehr unter fremder Flagge um 94 Schiffe mit 54,000 Tonnen vermehrt. Ausgelaufen sind: Seefahrer unter französischer Flagge 433 mit 195,947 Tonnen Gehalt und unter fremder Flagge 363 Schiffe mit 146,401 Tonnen Gehalt. Es haben daher im Jahre 1874 die auslaufenden Schiffe im Verhältniß ebenso zugenommen als die einlaufenden. Es sind 60 Schiffe mit 20,000 Tonnen Gehalt unter französischer Flagge und 111 Schiffe mit 60,000 Tonnen Gehalt unter fremder Flagge mehr ausgelaufen als im Vorjahre.

Die Küstenschifffahrt weist dagegen ganz entgegengesetzte Ergebnisse auf. Sie hat überall abgenommen. Im Jahre 1874 sind nur noch 4694 Schiffe anstatt 5080 eingelaufen und der Tonnen-Gehalt sank von 1873 auf 1874 von 1,375,468 Tonnen auf 1,334,662 Tonnen. Es ist dies der Antheil der französischen Flagge. Die

Küstenschiffahrt unter fremder Flagge ist von 3519 Schiffen mit 804,935 Tonnen Gehalt auf 2995 Schiffe mit 744,548 Tonnen Gehalt gesunken. Ausgelaufen sind unter französischer Flagge nur noch 4733 Schiffe mit 1,332,500 Tonnen Gehalt anstatt 5075 Schiffe mit 1,374,747 Tonnen Gehalt im Jahre 1873. Die ausländischen Marinen haben 3112 Schiffe mit 793,593 Tonnen Gehalt gestellt, während es im Jahre 1873 3501 Schiffe mit 774,820 Tonnen Gehalt waren. Es wird jedenfalls auffallen, daß die Küstenschiffahrt unter fremder Flagge beim Auslaufen das bemerkenswerthe Resultat liefert, daß obgleich die Zahl der Schiffe abgenommen hat, der Tonnengehalt im Gegentheil eine Zunahme aufweist. Es ist aber dieser Unterschied nicht etwa einer größeren Ausdehnung der Küstenschiffahrt unter ausländischer Flagge zuzuschreiben. Die Erklärung findet sich in der für den Hafendienst angenommenen Klassifikation. Ein Schiff, welches von Batavia kommend bei Marseille anlegt, wird in das Verzeichniß der Seefahrer eingetragen, während es von Marseille nach Vließingen weiterfahrend als Küstenfahrer angesehen wird. Nun aber sind die Fälle von Flottmachen oder Erfrischen sehr zahlreich gewesen und werden mit jedem Jahre noch zunehmen in Folge der Entwicklung, welche sich in den Beziehungen mit Indien geltend macht.

In zwei Gruppen zusammengefaßt weist der Handelsverkehr bezüglich des Einlaufens der Schiffe in den Hafen von Marseille folgende Zahlen für 1874 auf:

Es liefen ein	8478	Schiffe	mit 2,423,927	Tonnen Gehalt,
wovon	8054	„	befrachtet waren,	
während	<u>424</u>	„	auf Ballast fuhren.	
Es liefen aus	8641	„	mit 2,468,441	Tonnen Gehalt,
wovon	<u>6395</u>	„	befrachtet waren,	
dagegen	2246	„	auf Ballast fuhren.	

Es war also im Jahre 1873, wenn auch die Zahl der ausgelaufenen Schiffe größer war, der Tonnengehalt geringer, verglichen mit dem des Jahres 1874.

Die Angaben der Hafendirektion verzeichnen keinen Seefahrer, welcher unbefrachtet in den Hafen von Marseille eingelaufen wäre. Anders aber verhält es sich mit der Küstenschiffahrt. Im Jahre 1873 liefen 336 französische Küstenfahrer auf Ballast und 45 fremde Küstenfahrer ebenfalls auf Ballast in den Hafen ein. Im Jahre 1874 hat die Zahl der unbefrachtet zurückkehrenden französischen Küstenfahrer etwas abgenommen; sie beträgt nur 312, dagegen beträgt die der fremden Fahrzeuge 112.

Die Angaben über den Auslauf aus dem Hafen von Marseille sind ebenfalls nicht ohne Werth. Im Jahre 1873 waren als Seefahrer 369 befrachtete und 4 auf Ballast fahrende französische Fahrzeuge ausgelaufen.

Neben der stets gestellten aber noch nicht gelösten und übrigens nie ganz zu lösenden Aufgabe, betreffend die Zunahme der Ausfuhrmiete in den französischen Häfen, besteht noch eine andere gegenwärtige und nicht weniger oft diskutirte Frage. Ich meine die Zunahme der Dampfschiffahrt. In Marseille ist es eine augenscheinliche Thatsache, daß der Dampf mehr und mehr darauf hindrängt, das Segel bei der Fahrt auf dem Mittelländischen Meere und bei der Mehrzahl der Küstenfahrtsverbindungen zu ersetzen. Das Dampfschiff besucht gegenwärtig Gegenden, wo man vor zehn Jahren sein Erscheinen wenig vermuthete und wenn es Plätze gibt, wo es sich noch nicht gezeigt hat, so ist dieses durch besondere Umstände, mangelhafte Hafenanlagen und Gefahren bedingt, denen man so kostspielige Maschinen nicht aussetzen möchte. Seit ungefähr einem Jahre hat man konstatiren können, daß das Dampfschiff nach und nach sein Gebiet erweitert.

Im verflossenen Jahre waren unter den französischen Seefahrern 56 Dampfschiffe mit 75,765 Tonnen Gehalt eingelaufen und 50 „ „ 78,432 „ „ ausgelaufen, was eine kleine Zunahme gegen „ das Jahr 1873 aufweist. Aber diese Zunahme ist das Ergebniß des Verkehrs der Gesellschaften, welche regelmäßige Linien befahren, wie die „Messageries“ und die „Transports maritimes“, zwei französische Gesellschaften, welche Dampfschiffe auf den großen Schiffahrtslinien halten. Einige Veränderungen, welche mit dem Material der nach entfernten Stationen gesandten Schiffe vorgenommen wurden, einerseits, ein regelmäßiger Betrieb des Seeverkehrs nach Südamerika andererseits, erklären diese Zunahme, welche sicherlich nichts Uebertriebenes bietet. Ganz anders verhält es sich mit den fremden Schiffen. Im Jahre 1873 waren deren als Seefahrer 18 Dampfschiffe mit 16,494 Tonnen Gehalt eingelaufen, im Jahre 1874 59 Dampfschiffe mit 57,515 Tonnen Gehalt. Es ist dies eine sehr bemerkenswerthe Zunahme, deren Ursache nachzuforschen nicht überflüssig sein muß. Einerseits wird man sie durch die Entwicklung gewisser italienischer Schiffahrtslinien nach Südamerika, andererseits durch die Errichtung italienischer Dampferlinien, von welchen die eine bis Bombay, die andere bis Calcutta führt, erklären. Auch sah man noch im vorigen Jahre die holländische Ostindienfahrer-Compagnie ihre Schiffe auf der Rückfahrt von Batavia auf Marseille fahren. Es bleibt aber noch ein anderer Grund, um die Zunahme der freiländischen Dampf-

schiffahrt zu erklären: Im Jahre 1873 hat der Hafen von Marseille begonnen, an dem so regen durch die Eröffnung des Suezkanals begünstigten Seeverkehr Theil zu nehmen. Eine Anzahl von Indienfahrern, welche keine regelmäßige Linie befahren, sind nach Marseille gekommen, sie haben Sesam in Bombay, Kurrachee, Calcutta, Kaffee in Batavia oder Ceylon geladen. Suez ist der Hafen, wo sie ihre Ladeordre erhalten, ähnlich wie die Schiffe des Schwarzen oder des Asow'schen Meeres es in Constantinopel thun. Aber wenn sie in Marseille angelangt sind, fehlt ihnen die Fracht zur Rückkehr nach Indien und fast immer fahren sie nach England weiter. Der Beweis für das soeben Gesagte findet sich in der Hafenstatistik vor. Während bei den französischen Dampfschiffen die Ein- und Ausfahrt sich ausgleichen, steht die Einfahrt der ausländischen Dampfschiffe, welche im Jahre 1874 59 Schiffe mit 57,515 Tonnen Gehalt umfaßte, in keinem Verhältniß zur Ausfahrt derselben ausländischen Dampfschiffe als Seefahrer, deren Zahl nur 25 Fahrzeuge mit einem Gehalte von 28,281 Tonnen beträgt. Der Unterschied beläuft sich also auf 34 Dampfschiffe und 29,234 Tonnen Gehalt.

Um über die Dampfschiffahrt zu schließen, bemerke ich, daß die durch französische Dampfschiffe vermittelte Küstenschiffahrt eine geringe Abnahme im Jahre 1874 aufweist; denn es liefen im Jahre 1874 2563 Dampfschiffe mit 1,177,757 Tonnen Gehalt ein, während im Jahre 1873 2624 Dampfschiffe mit 1,207,789 Tonnen Gehalt eingelaufen sind.

Hingegen hat die durch fremde Dampfschiffe vermittelte Küstenschiffahrt zugenommen.

Im Jahre 1873 waren es 595 Dampfer mit 257,008 Tonnen Gehalt,
 „ „ 1874 dagegen 603 „ „ 291,944 „ „

Bei der Seefahrt ist die Segelschiffahrt noch bedeutend vertreten und wird es noch lange bleiben. Sowohl französische als fremde Schiffe haben im Verkehr des Jahres 1874 zugenommen. Die Küstenschiffahrt bietet ein entgegengesetztes Ergebnis, nämlich Abnahme bei allen Flaggen in Bezug sowohl auf die Schiffszahl als auf den Tonnengehalt.

Im Jahre 1874 waren von fremden Fahrzeugen 657 Schiffe mit 69,268 Tonnen Gehalt und 4168 Köpfen Bemannung weniger eingelaufen.

Was hauptsächlich in gewissen Jahren den Tonnengehalt der in den Hafen von Marseille einlaufenden fremden Schiffe vermehrt, sind die großen Getreideeinfuhren. In den Jahren, in welchen gute Ernten stattfanden, wie z. B. im letzten, und in welchen solche

Einführen nicht stattfinden, ist es auch nicht zu verwundern, wenn der Verkehr der fremden Schiffe in Bezug auf Tonnengehalt sinkt.

Es besteht jedoch die Eigenthümlichkeit, wenn man den Verkehr der fremden Schiffe in den letzten beiden Jahren mit einander vergleicht, daß während die italienischen Schiffe im Jahre 1874 gegen das Vorjahr um 66,000 Tonnen Gehalt abnahmen, die englischen Schiffe dagegen um mehr als 55,000 Tonnen zunahmten.

Was die schwedischen und norwegischen Schiffe betrifft, so sind sie in den zwei letzten Jahren mit demselben Tonnengehalt aufgeführt, nämlich 10,000 Tonnen für die erste und 20,000 Tonnen für die zweite der genannten Nationen.

Die spanischen Schiffe haben im Jahre 1874 um 16,000 Tonnen abgenommen und die russischen um mehr als 25,000; aber während die österreichischen Schiffe ebenfalls um 24,000 Tonnen abnehmen, vermehren sich die griechischen Schiffe um 10,000.

Der Tonnengehalt der im Jahre 1873 eingelaufenen Schiffe unter argentinischer Flagge betrug 9793 Tonnen, im Jahre 1874 hat er sich verdoppelt, er erreichte nämlich 18,691 Tonnen.

Während der letzten zehn Jahre hat der Schiffsverkehr zwischen Marseille und Algier sich mehr als verdreifacht.

Diese Vermehrung ist nicht allein der regelmäßigen und steigenden Entwicklung der Handelsbeziehungen mit der algerischen Kolonie zuzuschreiben, sondern auch den zahlreichen Transporten von Vieh und Eisenerz, welche Marseille seit einigen Jahren aus dieser Gegend bezieht.

Der Verkehr mit Algier wird fast in seiner Gesamtheit durch Dampfschiffe vermittelt. Man muß hinzufügen, daß der zwischen dieser Kolonie und Marseille bestehende Schiffsverkehr in Bezug auf Wichtigkeit obenan steht, während Italien erst in zweite Linie zu stehen kommt.

Nächst dem Hafen von Algier ist der von Bona für den Verkehr der wichtigste. Die Segelschiffahrt findet hauptsächlich zwischen den kleinen Häfen statt; jedoch beträgt sie sicherlich nicht den sechsten Theil des gesammten Schiffsverkehrs mit Algier.

Außer Vieh und Eisenerz, welche, wie oben gesagt, diese Stadt in großen Mengen aus Algier bezieht, führt sie ebenfalls aus dieser Kolonie Wolle, Häute, Oele, Tabak und Waldprodukte aus.

In Betreff der Ausfuhrartikel muß man Weine, Spirituosen, Wollen- und Baumwollengewebe, Werkzeuge und Metallarbeiten, raffinierten Zucker, Kaffee und Zucker obenan stellen.

Man sieht also, daß die Hauptartikel, welche nach Algier spedirt werden, hauptsächlich Marseiller Industrieerzeugnisse sind, woraus für unsere Stadt eine wirkliche Ausnahmesituation geschaffen wird. Ihre Wohlfahrt scheint eng mit der der algerischen Kolonie verbunden zu sein. Der Handelsverkehr des Hafens von Marseille mit allen italienischen Häfen entwickelt sich fortwährend und der Stillstand, welchen der Krieg und die politischen Ereignisse von 1870 und 1871 in den Verkehr mit dieser Macht gebracht hatten, hat nicht fortgedauert, wie man es eine Zeit lang befürchten konnte.

Im Laufe des Jahres 1874 sind in den Hafen von Marseille, von Italien kommend, 1449 Schiffe mit 260,089 Tonnen Gehalt eingelaufen, und von Marseille sind ausgelaufen mit Bestimmung nach italienischen Küstenpunkten 1870 Schiffe, welche ein Effektiv von 429,788 Tonnen repräsentiren. Die Gesamtsumme ein- und ausgelaufener Schiffe wäre also 3319 Schiffe mit 689,877 Tonnen Gehalt.

Wenn man acht Jahre zurückgreift, also auf das Jahr 1867, welches bereits ein sehr günstiges Jahr war, so kann man zu Gunsten des Jahres 1874 eine Vernehrung um 167,946 Tonnen, d. h. nahezu um ein Viertel, konstatiren.

Dieses Ergebniß ist um so bemerkenswerther, als die ganze Zunahme sich auf Ausfuhr aus Frankreich erstreckt.

Da es hauptsächlich Marseiller Erzeugnisse sind, welche der italienische Konsum absorhirt, so ist dieses ein vorzüglicher Umstand zu Gunsten der Industrie unserer Stadt.

Die letzte Zahl, welche über den allgemeinen Handelsverkehr zwischen Frankreich und Italien bekannt geworden ist, steigt in Zahlen ausgedrückt im Jahr 1873 auf Fr. 789,896,608, wovon Fr. 436,677,825 auf die Einfuhr und Fr. 353,218,783 auf die Ausfuhr kommen.

Frankreich nimmt den ersten Rang im internationalen Verkehr mit dem Königreich Italien ein, nach ihm kommt England und danach die Schweiz und die Türkei.

Der Viehhandel in Marseille.

Bis zum Jahre 1862 besaß die Stadt Aix das fast ausschließliche Monopol für den Handel mit Schlachtvieh, welches in der Provence konsumirt wird. Da die Einfuhr von ausländischem Vieh untersagt war, so wurde die Mehrzahl der Küstenstädte am Mitteländischen Meere von den bergigen Departements der Alpen und

des Innern versehen. Aix lag am Wege, den die damals zu Fuß reisenden Händler benutzten und bot ihnen eine Mittelstation zwischen Marseille und Toulon, den Hauptcentren des Konsums der Provence.

Seit zwölf Jahren hat sich die Lage vollständig verändert. Aix hat, in Folge seiner excentrischen Lage gegenüber der Paris-Lyon-Méditerranée-Eisenbahnlinie, seine ganze Wichtigkeit in Bezug auf Handel eingebüßt, und dasselbe Vieh, das man früher auf diesen Platz trieb, wird jetzt aus ökonomischen Rücksichten direkt nach Marseille mit viel weniger Unkosten als auf jeden andern Punkt der Provence spedirt.

Außerdem wurde seit dem Jahre 1862 in Frankreich die Einfuhr fremden Viehes gestattet und Marseille ist, Dank seiner bewundernswerthen Lage am Meere, für diesen Handelsartikel ein Markt ersten Ranges geworden. In der That betrug die Zahl des auf dem Seewege eingetroffenen Schlachtviehes nur 63,316 Stück, wogegen im Jahre 1873 sie auf 1,054,862 Stück gestiegen war, wovon 221,786 zu Lande und 833,076 zu Wasser spedirt wurden, und aus Allem läßt sich schließen, daß dieser Verkehr noch nicht seinen Höhepunkt erreicht hat.

Und wirklich fehlen unserer Stadt weder die Produktionsländer, noch der Abzug; denn Dank der Dampfkraft liegen heute Afrika, das noch nicht ausgebeutete Marokko vor den Thoren Marseille's. Sardinien, Italien, Spanien, die Donauprovinzen, kurz das ganze Becken des Mittelländischen Meeres trägt zur Verproviantirung seines Marktes bei.

Als natürliche Abzugskanäle besitzt es: zunächst den lokalen Konsum, alsdann das mittägliche und innere Frankreich, die Schweiz, Belgien und selbst Deutschland.

Statistische Uebersicht der Vieheinfuhr in Marseille.

(Nach den aus den Registern des Zoll- und des Oktroi-Amtes entnommenen Angaben.)

Jahre.	Ochsen oder Kühe.			Hammel.			Lämmer.			Schweine.		
	See- Wege.	Land- Wege.	Summe.	See- Wege.	Land- Wege.	Summe.	See- Wege.	Land- Wege.	Summe.	See- Wege.	Land- Wege.	Summe.
1870	7,155	16,310	23,465	220,280	167,189	387,469	3	32,122	32,125	10,727	10,304	21,031
1871	16,809	16,073	32,882	304,533	166,397	470,930	30	35,564	35,594	13,671	9,275	22,946
1872	30,476	16,548	47,024	611,542	167,981	779,523	20	28,681	28,701	16,029	11,333	27,362
1873	42,581	16,619	59,200	773,222	159,965	933,187	31	31,444	31,475	17,242	13,758	31,000
1874	2,634	43,559	46,193	291,416	166,747	458,163	13	50,585	50,598	2,399	20,853	23,252

Die Kaffeeinfuhr in Marseille im Jahre 1874.

Der Kaffeehandel fährt fort, sich in Marseille unter den günstigsten Bedingungen zu bewegen. Die Zahl der in diesem Kolonialartikel gemachten Einfuhren war für 1874 dieselbe wie für 1873.

Es folgt hier die Detailangabe über den Ursprung der Kaffeeinfuhr, welche im Jahre 1874 durch unsern Hafen effektuiert wurde.

England	Kil.	105,560
Belgien	"	20,855
Englisch-Indien	"	1,944,703
Holländisch-Indien	"	2,473,661
Aegypten	"	1,943,411
Venezuela	"	1,040,412
Brasilien	"	10,010,185
Haiti	"	512,689
Cuba und Porto Rico	"	705,309
Andere Länder	"	1,427,305

Zusammen Kil. 20,184,090

Um sich einen Begriff von dem Umfange des Verkehrs, welchen dieses kostbare Produkt auf unserem Platze veranlaßt, zu machen, wird es genügen anzuführen, daß von den 20,184,090 Kil. Kaffee, welche eingeführt worden sind, nur 5,665,489 Kil. dem Konsum überlassen wurden, so daß der Rest also der Gegenstand eines sehr lebhaften und für unsere Stadt sehr vortheilhaften Handels nach Außerhalb wird.

Außerdem ist zu bemerken, daß die Kaffeeinfuhr in Marseille im Jahre 1874 ungefähr den dritten Theil der Gesamteinfuhr dieses Artikels nach Frankreich ausmacht.

Ogleich die Gesamteinfuhr von Kaffee im Jahre 1874 für ganz Frankreich abgenommen hat, ist doch der Einfuhrbetrag für Marseille derselbe geblieben.

Es ist dies ein sicheres Anzeichen, daß der große Markt für diesen Artikel sich mehr und mehr auf unserm Platze befestigt.

Der Weinhandel im Jahre 1874.

Die Ausfuhr von Weinen und andern geistigen Getränken aus dem Hafen von Marseille ist im Jahre 1874 nahezu dieselbe wie im Jahre 1873 gewesen.

Nachstehend die Quantitäten von Wein in Fässern, welche der Marseiller Handel im Jahre 1874 spedirt hat.

England	Liter	97,544
Belgien	"	2,766
Deutschland	"	188,950
Italien	"	520,660
Schweiz	"	38,354
Aegypten	"	3,254,831
Vereinigtc Staaten	"	2,142,830
Brasilien	"	3,286,828
Algier	"	454,133
Andere Länder	"	16,598,982
Zusammen	Liter	26,585,878

Außer diesen Quantitäten in Fässern wurden in's Ausland und in die Kolonien noch 1,275,339 Liter Weine in Flaschen spedirt.

Was die Liqueurweine anbetrifft, so hat sich deren Ausfuhr über mehr als 3 Millionen Liter erstreckt.

Betreffend unsere Liqueurfabriken, so sind dieselben seit länger als Jahresfrist in einer Art von Krisis begriffen, aus welcher sie sich hoffentlich wieder erheben werden. In süßen Liqueuren z. B. macht Holland der Marseiller Industrie eine sehr starke Konkurrenz auf den alten auswärtigen Märkten, die es früher gänzlich inne hatte.

Für die spirituoscn Liqueure hat die Steuererhöhung den Konsum selbst im Innern merkwürdig vermindert.

Nachstehend der Betrag des Weinkonsums nach den Angaben der Oktroi-Verwaltung.

Er war im Jahre 1872	Liter	37,816,670
" " 1873	"	42,353,349
" " 1874	"	44,981,267

Es hat also während dieser drei Jahre eine beständige Zunahme stattgefunden, welche, namentlich im Jahre 1874, durch den reichen Ertrag und den niedrigen Preis dieses Produktes erklärlich ist.

Schließlich repräsentirt der Konsum der Stadt ungefähr das Doppelte der in's Ausland spedirten Quantitäten. Er macht für den auswärtigen und Binnen- sowie Lokalhandel einen Gesamtbetrag von 90 Millionen Liter Wein aus und ist die Veranlassung zu zahlreichen und mannigfaltigen Handelsbeziehungen.

Der Getreidehandel in Marseille.

Laut den Angaben des Zollamtes sollen die Getreideeinfuhren im Jahre 1874 die vom Jahre 1873 um nahe 500,000 Zentner übersteigen.

Thatsächlich wurden im Jahre 1874 zur See eingeführt 4,547,589 Zentner und im Jahre 1873 4,058,850.

Von dem Betrage im Jahre 1874 wurden 417,926 Zentner ausgeführt, wovon 163,671 nach der Schweiz, während im Jahre 1873 die Gesamtausfuhr 147,021 Zentner betrug, wovon 95,904 nach der Schweiz.

Die Einfuhr von Mehl im Jahre 1874 ist unbedeutend, sie erreicht nur 18,627 Zentner, während die Ausfuhr 334,071 Zentner beträgt. In letzterer Zahl ist die Schweiz mit 72,445 Zentner (gegen 112,744 von 1,099,658 Zentnern im Jahre 1873) einbegriffen.

Es wurde außerdem im Jahre 1874 eingeführt:

Roggen	Zentner	66,059
Mais	" "	155,211
Gerste	" "	326,953
Hafer	" "	539,785
Reis in Körnern	" "	9,981,481
Kartoffeln	Kilo	1,507,285
Hülsenfrüchte	" "	9,796,851
Gries und Teigwaaren	" "	693,578

Die Gries- und Teigwaarenfabrikation in Marseille.

Die Griesfabrikation, welche schon so wichtig in Marseille war, hat seit einigen Jahren in Folge der Anwendung von mechanischen Mühlen, welche mehr und mehr vervollkommenet worden sind, eine ganz außerordentliche Ausdehnung gewonnen.

Mit diesem neuen Herstellungsverfahren haben unsere Fabrikanten eine fühlbare Ersparniß der Herstellungskosten des Grieses erreicht und konnten daher ihr Abzugsgebiet ganz bedeutend ausdehnen.

Außer den beträchtlichern Quantitäten von Gries, welche gegenwärtig unter Ausschluß aller andern im Rhonethal und besonders in Lyon verwendet werden, wo zahlreiche Teigwaarenfabriken bestehen, hat die Ausfuhr nach dem Auslande bedeutend zugenommen. Der Beweis dafür findet sich in der Zahlenangabe

der Griesausfuhr, die sich in den zehn ersten Monaten des Jahres 1874 auf 1,858,000 Kilogramm belief, während sie im gleichen Zeitabschnitt im Jahre 1873 nur die Hälfte dieser Quantität erreicht hatte.

Es ist namentlich die Schweiz und ein Theil von Deutschland, wo die Erzeugnisse dieses Gewerbszweiges der Stadt Marseille leichten Absatz finden.

Angesichts dieser neuen Sachlage sind eine ziemliche Anzahl von Mehlgeschäften in Griesfabriken umgewandelt worden.

Es entstanden auch neue Teigwaarenfabriken, deren Produkt mehr und mehr in den Konsum gezogen wird und welche bei der Verproviantirung von Schiffen einen immer größeren Absatz finden.

Die Ausfuhr von Teigwaaren erreichte in den zehn ersten Monaten des Jahres 1874 580,000 Kilo, etwas weniger als in dem entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres.

Die Zuckereinfuhr in Marseille im Jahre 1874.

Die Zuckereinfuhr im Laufe dieses Jahres weist gegen das Jahr 1873 eine nennenswerthe Abnahme auf.

Es wurde eingeführt:

Rohzucker aus den französischen Kolonien		1873.	1874.
		Kil.	
		17,493,892	17,191,719
„	ausländischer	35,192,914	29,672,957
„	aus den französischen Ko-		
	lonien	3,611,240	6,267,190
„	ausländischer	3,044,289	1,387,183
Raffinirter Zucker		78,120	22,140
		Kilo 59,420,455	54,541,189

Im Jahre 1874 also Kil. 4,879,266 weniger.

Oelkuchenhandel in Marseille.

Es gibt vielleicht keinen Handelszweig, der sich in den letzten Jahren in Marseille so entwickelt hätte als der Handel mit Oelkuchen.

Was mächtig zu dieser Entwicklung und zur Vertheuerung dieses in starker Hausse befindlichen Produktes beigetragen hat, ist der mehr und mehr allgemein werdende Gebrauch, den der Acker-

bau in jenen Gegenden von diesem nützlichen und wirksamen Düngmittel macht, seitdem man begriffen hat, daß es nöthig sei, das Erdreich zu kräftigen, da seine Erschöpfung viel zur Verbreitung gewisser schädlicher Insekten beiträgt. Es ist auch nicht zu bezweifeln, wie übrigens die Erfahrung gelehrt hat, daß kranke Weinberge, welche durch gute Düngmittel gekräftigt worden sind, den Verheerungen der Phyloxera viel besser widerstanden haben.

Diese Thatsachen wiesen den Landwirth den einzuschlagenden Weg, und sie betreten ernstlich den Weg des Fortschrittes, indem sie sich Opfer auferlegen, um ihren Boden wieder herzustellen, wodurch bedeutende Nachfrage nach Oelkuchen entstand.

Es sind kaum zehn Jahre her, daß die Oelmühlen von Marseille dem Platzhandel ungefähr 600,000 metrische Zentner Oelkuchen lieferten. Bereits damals bezog England von der Marseiller Industrie Mengen von Oel- und Leinkuchen, welche es als Viehfutter verwendete.

Im Jahre 1874 hat sich die Produktion in Marseille bis zu 1,229,000 Zentner gehoben, d. h. also mehr als verdoppelt, verglichen mit der Produktion im Jahre 1863 und um 66,000 metrische Zentner gegen 1872 vermehrt.

Man ersieht daraus, daß eine stetige Zunahme stattfindet und trotz der eifrigen Produktion ist die Nachfrage so belangreich, daß die Preise sich gut halten.

Nach genauen Angaben haben die im Jahre 1874 produzierten 1,229,000 metrischen Zentner Oelkuchen folgende Bestimmung erhalten:

Nach England	Zentner	185,000
„ den Kolonien, Spanien und Italien	„	80,000
„ Mittel- und Nordfrankreich	„	60,000
„ dem Departement Bouches du Rhône und dem Süden	„	842,000
Vorrath am 31. Dezember 1874	„	62,000
Zusammen	Zentner	1,229,000

Die Marseiller Seifensiederei.

Es ist sehr interessant, nach einer Erfahrung von sechs Monaten zu prüfen, welchen Einfluß die neue Taxe auf den Gang dieses Industriezweiges gehabt hat.

In der Seifensiederpraxis wird die Produktion nach der Zahl der hergestellten Sude geschätzt. Folgende Berechnungen sind für die sechs ersten Monate des Jahres 1874 aufgestellt worden.

Januar	=	275	Sude
Februar	=	252	"
März	=	224	"
April	=	214	"
Mai	=	250	"
Juni	=	268	"

Es entsprechen diese Zahlen einer mittlern wöchentlichen Produktion von:

$68\frac{3}{4}$	Sude im	Januar,
63	" "	Februar,
56	" "	März,
$53\frac{1}{2}$	" "	April,
$62\frac{1}{2}$	" "	Mai,
67	" "	Juni.

Die mittlere Seifenproduktion in Marseille betrug also nach obigen Zahlen während jener sechs Monate 62 Sude per Woche, während sie unter normalen Umständen 90 Sude erreicht. Die Abnahme ist also sehr fühlbar.

Anstatt 2160 in sechs Monaten hergestellter Sude sind es nur 1483, d. h. das Defizit der Produktion beträgt 677 Sude, welche zu 80 Kisten per Sud berechnet 54,160 Kisten ausmachen, oder wenn man die Kiste zu 150 Kilo annimmt 81,240 metrische Zentner weniger betragen. Wenn man den Geldwerth dieses Defizits ausrechnet, so stellt sich heraus, daß die Seifensiederei um mehr als fünf Millionen Franken weniger produziert hat.

Der Fetthandel in Marseille.

Die Einfuhr von Talg und Schweinschmalz war in Frankreich früher sehr beschränkt. Aber vom Jahre 1861 an hat die Fetteinfuhr sich ganz nennenswerth entwickelt. Von 10,714,000 Kilogr., die sie damals betrug, ist sie unter verschiedenen Schwankungen im Jahre 1873 bis auf 36,500,000 Kilogr. gestiegen,

In Marseille umfaßt die Einfuhr dieses Artikels ungefähr ein Drittel der Gesamteinfuhr in Frankreich, wenn man das Jahr 1873 als Rechnungsbasis annimmt, da 1874 kaum die Hälfte des vorjährigen Importes von Marseille erreicht.

Es läßt sich dieses aus nachstehender Tabelle ersehen.

Im Jahre	1864	führte	Marseille	ein	Kil.	10,141,235
"	"	1865	"	"	"	6,313,035
"	"	1866	"	"	"	5,557,494
"	"	1867	"	"	"	11,163,244
"	"	1868	"	"	"	10,035,364
"	"	1869	"	"	"	7,544,458
"	"	1870	"	"	"	7,610,036
"	"	1871	"	"	"	9,377,495
"	"	1872	"	"	"	9,326,505
"	"	1873	"	"	"	10,951,344
"	"	1874	"	"	"	5,584,550

Mit Ausnahme dieses letzten Jahres, in welchem die Produktionsländer (Vereinigte Staaten, La Plata und Uruguay) kaum die Hälfte ihrer gewöhnlichen Lieferungen geschickt haben, hält sich dieser Geschäftszweig in einer beachtenswerthen Höhe, welche einen Werth von mehr als 10 Millionen Franken repräsentirt. Die Marseiller Industrie verbraucht kaum 5 – 600,000 Kilogr. Fett, die anlangenden Quantitäten werden demnach in's Innere oder aber wieder ausgeführt.

Nachstehende Tabelle veranschaulicht nach Zahl und Ursprung die in den Jahren 1873 und 1874 in Marseille eingeführten Fette.

	1873.	1874.
Rußland (Schwarzes Meer)	Kil. 10,050	176,000
Niederlande	"	140
England	" 4,708	1,283
Spanien	" 522	5,711
Italien	" 164,224	37,085
Schweiz	" 24	63
Türkei	" 58	148
Aegypten	" 200	560
Englisch-Indien	" 60	5,800
Vereinigte Staaten	" 7,314,776	4,227,316
Brasilien	" 60,000	
La Plata und Uruguay	" 3,184,890	940,045
Spanische Besitzungen in Amerika	" 205,832	
Algier	"	190,399
Griechenland	" 2,000	

Zusammen Kil. 10,951,344 5,584,550

Früher war es besonders Rußland (Schwarzes Meer), woher Marseille die größten Quantitäten Fett bezog: gegenwärtig sind es

die Vereinigten Staaten, La Plata und Uruguay, welche fast ausschließlich dieses für die Industrie so nöthige Produkt liefern, in welchem umfangreiche und gewinnbringende Geschäfte gemacht werden.

Bleiausfuhr von Marseille im Jahre 1874.

Nachstehend eine Uebersicht der nach Bestimmungsort klassifizirten Bleiausfuhr aus Marseille.

Amerika	Tonnen	950
England	„	2,000
Rußland	„	2,500
Oesterreich	„	1,000
Deutschland	„	1,200
Italien	„	1,250
Schweiz	„	800
Aegypten	„	900
Türkei	„	1,100
Tunis und Marokko	„	150
Holland	„	400
Indien und China	„	700
Rumänien	„	300
Nördliche Häfen von Frankreich	„	3,000
Zusammen		16,250

Man ersieht aus diesen Zahlen, daß Marseille ein wichtiger Handelsplatz für Blei ist und daß die in der ganzen Welt bekannten Hauptmarken dort ihre richtige Würdigung finden. Das kommt zum großen Theil von den neuen Verfahren her, welche die Hüttenbesitzer für Affinage und Behandlung silberhaltigen Bleies anwenden.

Die aus Spanien und Griechenland eingeführten Quantitäten betragen jährlich ungefähr 20,000 Tonnen.

Hierzu muß man die Mengen Bleie rechnen, welche von der Ausschmelzung der Erze herrühren, welche Marseille von Sardinien, Italien, Algier und dem Orient herbezieht und welche man auf jährlich 3000 Tonnen schätzen kann.

Der lokale Verbrauch nebst der Herstellung von gezogenen Röhren, Schrooten und Bleioxyden erreicht ungefähr 8000 Tonnen jährlich.

Als Ausfuhrplatz scheint Marseille täglich an Wichtigkeit einzubüßen. Amerika, einer seiner Hauptabsatzplätze, besitzt in Kali-

fornien neu entdeckte Minen, deren Ertrag den Verbrauch der neuen Welt decken wird. Man darf nicht außer Acht lassen, daß Amerika in Europa alljährlich 60 bis 80,000 Tonnen Blei kauft.

Italien hat gleichfalls seit einiger Zeit große Fortschritte in dieser Industrie gemacht, und die dort errichteten Hüttenwerke liefern bereits bedeutend.

Einfuhr von Oelsaaten im Jahre 1874.

Die Einfuhr von Oelsaaten durch den Hafen von Marseille hat während des letzten Betriebsjahres die enorme Zahl von 79,512,978 Kilogramm erreicht, welche wie folgt sich vertheilen:

Leinsamen	Kilogr.	11,441,526
Sesamsamen	„	57,943,518
Rübsamen	„	9,432,729
Senfsamen	„	443,079
Reppssamen	„	252,126
		<hr/>
Kilogr.		79,512,978.

Einfuhr fetter Oele im Jahre 1874.

Die Menge gereinigter fetter Oele, welche zur See nach Marseille eingeführt wird, hat im verflossenen Jahre eine große Abnahme, nahezu um ein Drittel gegen das Vorjahr, erlitten.

Im Jahre 1873 erreichte sie	. Kilogr.	24,277,552,
während sie im Jahre 1874 nur.	. „	17,372,569
		<hr/>
was eine Abnahme ergibt von	. Kilogr.	6,904,983.

Es folgen hier die näheren Detailangaben für diese beiden Jahre.

	1874.	1873.
Olivenöl	Kilo. 11,578,997	Kilo. 17,498,121
Palmöl	„ 4,110,524	„ 5,392,687
Spinnennußöl	„ 73,629	„ 84,552
Cocusöl und von anderen Oel- früchten	„ 237,843	„ 420,117
Baumwollenöl	„ 1,194,643	„ 674,693
Oel aus anderen Oelsamen .	„ 168,124	„ 197,398
Andere	„ 8,809	„ 29,984
		<hr/>
Zusammen	Kilo. 17,372,569	Kilo. 24,297,552

Coconernte in Frankreich im Jahr 1874.

Die Coconernte in Frankreich ist auf Kilo 11,071,694 gestiegen. Diese Cocons rührten von 723,892 Unzen Eiern her, welche zu zwei Drittel aus japanischen oder reproduzirten bestanden, und sich wie nachstehend auf die Departemente vertheilen:

Gard . . .	3,108,597	Kilo frischer Cocons,
Ardèche . . .	2,101,199	" " "
Drôme . . .	2,192,594	" " "
Vaucluse . . .	1,707,883	" " "
Isère . . .	482,222	" " "
Bouches du Rhône	291,952	" " "
Hérault . . .	223,747	" " "
Var . . .	470,859	" " "
Lozère . . .	128,082	" " "
Basses-Alpes . . .	129,676	" " "
Alpes maritimes	46,943	" " "
Savoie . . .	46,403	" " "
Taru . . .	37,854	" " "
Ain . . .	26,982	" " "
Rhône . . .	6,511	" " "
Taru und Garonne	29,162	" " "
Aveyron . . .	14,276	" " "
Hautes Alpes . . .	17,614	" " "
Haute Garonne . . .	2,529	" " "
Loire . . .	6,344	" " "
Haute Savoie . . .	265	" " "

Zusammen Kilo 11,071,694.

Wie man aus dieser Uebersicht ersieht, ist die Seidenproduktion in Frankreich in den vier Departementen Gard, Ardèche, Drôme und Vaucluse centralisirt, welche an sich allein schon $\frac{4}{5}$ der Gesamtproduktion repräsentiren.

Die Ernte im Jahre 1873 betrug 8,360,642 Kilo Cocons, die im Jahre 1872 Kilo 9,871,116.

Allgemeiner und spezieller Handelsverkehr in Frankreich.

Allgemeiner Handelsverkehr.

Vorstehende Angaben veranschaulichen, welchen großen Aufschwung der Handelsverkehr in Frankreich seit 1859 genommen hat.

	Einführen.	Ausführen.	Gesamtsumme.
1859	Fr. 2,345,800,000	Fr. 3,057,100,000	Fr. 5,411,900,000
1865	„ 3,527,400,000	„ 4,086,500,000	„ 7,613,900,000
1869	„ 4,008,700,000	„ 3,993,600,000	„ 8,002,300,000
1873	„ 4,576,400,000	„ 4,822,300,000	„ 9,398,700,000
1874	„ —	„ —	„ —

Spezieller Handelsverkehr.

	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesamtbetrag.
1859	Fr. 1,640,700,000	Fr. 2,266,400,000	Fr. 3,907,100,000
1865	„ 2,641,800,000	„ 3,088,400,000	„ 5,730,200,000
1869	„ 3,153,100,000	„ 3,074,900,000	„ 6,228,000,000
1873	„ 3,554,800,000	„ 3,787,300,000	„ 7,342,100,000
1874	„ 3,748,800,000	„ 3,876,900,000	„ 7,625,700,000

Verein für Entwicklung und Schutz des Handels und der Industrie in Marseille.

Die Gründung dieses Vereins datirt vom Monat März 1869 her, er besteht mithin seit sechs Jahren.

Die Zahl der Mitglieder, welche bei seiner Gründung ungefähr 340 betrug, ist successiv auf 370 gestiegen. Durch die Ereignisse von 1870 und 1871 zeitweilig reduziert beträgt seine Theilnehmerzahl gegenwärtig 300, welche die ursprüngliche Zahl erreichen zu wollen scheint.

Die Syndikatskammer besteht aus 30 Mitgliedern, welche durch die Generalversammlung der Vereinsmitglieder mit absoluter Stimmenmehrheit nach geschehener Präsentation einer jeden Branche des Handels oder der Industrie, welche zu diesem Zwecke zur Vorberathung im Vereinslokal durch die Syndikatskammer versammelt wird, gewählt werden.

Der Verein intervenirt täglich in Fragen betreffend Handelsgebräuche, Abfassung von Verträgen u. s. w., sowohl um sie zu bestimmen als auch um sie in einer der Entwicklung der Handelsbeziehungen günstigsten Weise zu ändern.

Er steht gegenüber den Lokalbehörden und im gegebenen Falle gegenüber den höheren Verwaltungsbehörden als freies Organ der Willensäußerung des Handels und der Industrie in Marseille, deren Bemühungen zu gemeinsamen Zielen er zu vereinigen bestrebt ist.

Folgendes sind die hauptsächlichsten Reformen oder lokalen Verbesserungen, die seiner Initiative zuzuschreiben sind:

Die Gründung einer Kommunalen Disconto-Bank.

Das Projekt eines Generaldepots für Vieh.

Die Revision der Oktroi-Tarife.

Gründung eines Stipendiums bei der höheren Handelsschule, welche die Handelskammer errichtet hat.

Organisation der Schiedsgerichte.

Organisation von Handels- und Industrie-Syndikaten.

Höhere Handelsschule.

Diese unter dem Patronat der Handelskammer von Marseille errichtete Schule besteht seit 1871. Man hat sie der Initiative der hervorragendsten Handelsherren am Platze zu verdanken, welche mit Recht um die grossen Uebelstände besorgt waren, welche dem Lande aus dem Mangel an praktischen Kenntnissen erwachsen.

**Bericht des schweizerischen Konsuls in Marseille (Hrn. Alfred Rosenburger, von Basel) für
das Jahr 1874. (Vom 15. Mai, eingegangen 21. Juni 1875.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1875
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.07.1875
Date	
Data	
Seite	796-815
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 719

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.