

EINE REISE  
DURCH  
**PORTUGAL**

MIT EINER  
GEOLOGISCHEN KARTE

VON  
F. G. MÜLLER-BEECK.



HAMBURG  
VERLAG VON L. FRIEDERICHSEN & CO.  
1883.



## Vorwort.

---

Die kleine Zahl wissenschaftlicher Arbeiten über Portugal, sowie die geringe Kenntniss, welche die Portugiesen von ihrem Lande haben, sind die Veranlassung geworden, meine Reisenotizen der Oeffentlichkeit zu übergeben.

Ich habe bei Anfertigung meiner geologischen Karte von Portugal zu Grunde gelegt:

1. Die C. VOGEL'sche Karte des STIELER'schen Hand-Atlas, No. 39 und No. 40. 1 : 1 500 000.
2. Die geologische Karte von Portugal der Herren CARLOS RIBEIRO und JOAQUIM FILIPPE NERY DELGADO, welche 1876 vom geographischen Institut in Lissabon herausgegeben ist.

Mit Hülfe des Zeichners an der Königl. Berg-Akademie, Herrn PÜTZ, habe ich die jetzt gebräuchlichen geologischen Farben angewandt. Die Geographia e Estatistica Geral de Portugal e Colonias, com um atlas, por GERARDO A. PERY, Lisboa, Impresa nacional 1875, habe ich mehrfach benutzt; ich citire einfach unter dem Namen PERY.

Ich habe an der Hand meiner Reisenotizen anzudeuten versucht, wie die geologische Beschaffenheit des Bodens den landschaftlichen Character der Gegend bedingt, und wie beide zusammen dem Volke nicht nur ein bestimmtes Gepräge aufdrücken, sondern auch für dessen Existenz und weitere Entwicklung massgebend sind.

Berlin, März 1883.

MÜLLER-BEECK.



## Von Sevilla nach Ayamonte.

---

Um nach dem Süden Portugal's zu gelangen, steht dem Reisenden, der wie wir, in Gibraltar zuerst wieder europäischen Boden betritt, nur der Weg über Cadiz offen. Die verlockenden Schilderungen einzelner Engländer aber von den Reittouren durch Portugal und die nahen »Ostertage Sevilla's« veranlassten meinen Freund PAULI und mich, Andalusien's vielbesungene Hauptstadt zu besuchen, und so kam es, dass wir über Huelva und Ayamonte nach Portugal hineinfuhren, eine Route, welche ich ganz kurz als Einleitung besprechen will, weil Huelva nicht häufig von Fremden zu Lande erreicht und die nun dem Verkehr eröffnete Eisenbahn nach Sevilla die alte schöne Landstrasse in Vergessenheit bringen wird.

Mit überfüllter Postkutsche, von 8 Maulthieren gezogen, fuhren wir am 25. April Morgens 7 Uhr im vollen Galopp aus Sevilla. Für Regen und Sonnenschein eingerichtet, das Notizbuch und den Taschenbarometer bereithaltend, eng an den Kutscher geschmiegt, um bei den unsanften Stößen einer echt spanischen Kutsche nicht abgeschüttelt zu werden, bald nach diesem, bald nach jenem fragend, von dem Bauernvolk als Verrückter angesehen, notirend, wenn nach starkem Trab am Wagen etwas zerbrochen ist, oder am Geschirr ein Riemen reisst, was oft vorkommt, bald absteigend, wenn die Thiere keuchend einen Berg hinauf traben, der für den Galopp zu hoch ist, so fuhren wir die

Landstrasse nach Huelva bergauf und -ab, hinüber über die schöne Triana-Brücke, welche die Zigeunerstadt mit Sevilla am linken Ufer des Guadalquivir verbindet.

Diese gute Chaussee führt die leichten Hügel hinan bis zum Städtchen Bullones, eine Fahrt durch fruchtbares, reich angebautes Garten- und Ackerland. Zu beiden Seiten des Weges wechseln Olivengärten und Kornfelder, nur hier und da passirt man Pinienwäldchen; am Landhaus des FERDINAND CORTEZ, an alten schön gelegenen Klöstern vorbei, führt die Strasse von dem kleinen Plateau zum Städtchen Niebla am Tinto-Flusse hinab. Dieser Rio-tinto vereinigt sich unterhalb der Stadt Huelva mit dem Odiel, beide entspringen auf dem Aracena-Gebirge und ergiessen sich in den Busen von Cadiz. Bei Niebla sahen wir alte römische und maurische Ruinen und bedauerten, diese grossen Bauten nicht näher in Augenschein nehmen zu können. Nach zehnstündiger Fahrt erreichten wir Huelva, am Flusse Odiel. Die im Norden gelegenen Rio-tinto Minen, welche Kupfer und andere Erze zu Tage fördern, haben in den letzten Jahren viel von sich reden gemacht, so dass ich im Anhang ein paar Notizen darüber gebe. (Anhang S. 80)

Englische Schiffe lagen im Hafen, der durch seine sumpfigen und sandigen Ufer keinen erfreulichen Eindruck macht. Mit Cadiz und Lissabon steht Huelva zur See in Verbindung. Zur Zeit unserer Reise (1878) baute man an der Eisenbahnstrecke nach Sevilla. Die Besitzer der Minen haben eine Eisenbahn angelegt, um ihre Depôts in Huelva mit den circa 51 *km* nördlich gelegenen Minen zu verbinden. Es sei erlaubt, hier zu erinnern, dass in der Nähe von Huelva, von Palós, am unteren Rio-tinto ca. 10 *km*, vom versandeten Meerbusen landeinwärts COLUMBUS und die Gebrüder PINZON die Entdeckungsfahrt nach Amerika antraten. Unfruchtbare und versandete Ufer kennzeichnen diese Unterläufe der beiden genannten Flüsse, ein

trostloser Anblick, der durch die Geschäftsstille, welche seiner Zeit in Huelva herrschte, noch durch das verwaahrloste Aussehen des Städtchen's und ein schmutziges Nachtquartier erhöht wurde, eine Vorbereitung auf Portugal! Von Huelva nach Ayamonte fuhren wir ebenfalls mit einem Postwagen. Ist man zwei Stunden das Odielflussthal hinaufgefahren, und hat den Odiel überschritten, so gelangt man in den fruchtbaren Westen der Provinz Huelva. Olivengärten und Maisfelder sind hier vorherrschende Culturen. Fast jedes kleine Städtchen, das man passirt, hat alte Ruinen, theils römischen, theils maurischen Ursprungs. Es liefert dies den Beweis, dass hier früher zahlreiche blühende Städte existirt haben, die heute neu emporkommen könnten, wenn dem Versanden und der Verschlemmung der Flussmündungen Einhalt gethan würde. Wie die Zustände aber gegenwärtig sind, ist man stets froh, jene elenden Dörfer mit ihrer trägen Bevölkerung hinter sich zu haben. Wie üppig und verschwenderisch die Natur heute noch in diesem verwaahrlosten District sein kann, erfahren wir bei Lepe, ein Städtchen, das wir Nachmittags erreichten, nachdem wir vorher bei Cartaya per Boot und Fähre über den Fluss Piedra gekommen waren.

Ein schöner Orangenhain war dort zu passiren. Grosse, mit ihren Zweigen tief herabhängende Bäume im vollsten Blüthenschmuck boten einen prachtvollen Anblick dar. Jenseits Lepe führt der Weg durch einen sehr gut gepflegten Pinienwald, mit grossen Exemplaren von *Pinus maritima*, der dem Madrider Herzog DE CESSA gehört. Auf dieser Fahrt hat man zeitweilig Blicke auf das Meer und auf den tiefer liegenden Küstenstrich. Die Landstrasse führt uns nun bis zum Guadiana hinunter, während die spanische Grenzstadt Ayamonte selbst auf und an den Abhängen der Hügel gebaut ist.

Die östlichen Ufer sind gebirgig und geben dem Städt-

chen ein pittoreskes Ansehen, das wir um so weniger vergessen werden, als eine schöne Abendbeleuchtung unsere Segelfahrt über den Strom begünstigte. Die hügelige Lage Ayamonte's, die Ruinen aus der Mauren-Zeit, das geschäftige Fischertreiben an der breiten (ca. 400 m) Mündung, die auffallend hübschen Gesichter, die schon in der Gegend von Lepe auftreten, bilden einen gewaltigen Kontrast mit der portugiesischen Grenzstadt Villa Real.

Auf kahler, sandiger Ebene stehen in Reihe und Glied kasernenartig die Häuser von Villa Real de San Antonio. Schon ehe wir landeten, waren wir von Zollbeamten und faullenzenden Fischern erspäht. Bald sammelte sich eine ganze Schaar von Männern an, vom obersten Zollcontroleur bis zum Bettler, um im richtigen Augenblick sich des Gepäcks zu bemächtigen. Da dasselbe sehr armselig war, musterte ich ruhig die bunte Schaar dieser hässlichen Mischrasse, die selbst an der äussersten Grenze gewaltig mit der spanischen kontrastirt. Da wir den Winter auf Madeira und den canarischen Inseln gereist waren, so konnten wir rasch die portugiesischen Typen herausfinden.

Villa Real ist eine verunglückte Gründung Pombal's und wurde 1744 aufgebaut. Abgesehen von Beamten, Fischern und einigen Krämern haben wir in dieser »scheinbaren Stadt« keine Menschen gesehen. Die Einwohnerzahl, 4188, welche BEHM u. WAGNER, Bevölkerung der Erde, VII anführen, ist ganz entschieden zu hoch. MURRAY's hand-book of Portugal 1875 scheint auf S. 67 Propaganda für die Domingos-Minen zu machen, denn es sagt, dass der Handel von Villa Real von solch kaufmännischer Bedeutung ist, dass jährlich 600 englische Schiffe den Hafen anlaufen. Von hier fortzukommen, war schwieriger, als wir es uns vorgestellt hatten, weil wir Algarve aufgeben wollten und direkt nach Beja vorzudringen hofften. Um



Algarve, <sup>1)</sup> über das ja bereits Manches geschrieben ist, <sup>2)</sup> zu erreichen, muss man von Cadiz aus eine Schiffsgelegenheit nach Faro benutzen. Für Geologen ist dieser Süden von grossem Interesse, namentlich auch für Botaniker, die in Portugal in den weniger zugänglichen Schluchten und Thälern noch die ursprüngliche Vegetation antreffen. Da man von Lagôa <sup>3)</sup> mit grossem Zeitverlust nach Norden weiter vordringen muss, die Beschwerden des Unterkommens und der Mangel an Nahrung in Portugal für Reisende nicht zu unterschätzen sind, mussten wir die Schönheiten des fruchtbaren Litoralgebietes, dessen Weine und Früchte im ganzen Lande bekannt sind, ungesehen lassen. Am 27. April fuhren wir mit dem kleinen, nur zweimal per Woche fahrenden Flussdampfer stromaufwärts nach Mertola, eine Entfernung von 67 *km*. Mit dieser Flussfahrt begann unsere Portugal-Reise.

Die Fahrt geht an einigen hundert Fuss hohen, kahlen Bergen entlang, die aus flötzleerem Sandstein bestehen. In den engen Schluchten zeigt sich eine spärliche Vegetation wilder Oelbäume und Korkeichen, die den wilden Charakter dieses Strombildes erhöhen. Nur sehr selten sieht man Wohnungen. Für die kleinen Städtchen Alcoutim am rechten und Pomarão am linken Ufer, unweit der spanischen Grenze, ist die Ankunft des Dampfers ein Hauptereignis, und die ganze hässliche Einwohnerschaft läuft an der Brücke zusammen. Auf der Fahrt konnten wir die Verwüstungen wahrnehmen, welche die Ueberschwemmungen des Flusses vor 2 Jahren angerichtet hatten, der bei dem hochgelegenen Mertola 20—30 Fuss über seine Ufer getreten war. Bis Pomarão sind es 45 *km* Fahrt von der

1) Von al-gharb »der Westen« der Araber

2) SILVA LOPEZ: Königreich Algarve.

LINK's: Reise durch Spanien, Portugal. GERMONT DE LA VIGNE,  
WATTENBACH, WILLKOMM

3) Lacobriga. —

Mündung. Hier ändert der Guadiana seinen südlichen Lauf und biegt nach NNW. um. Durch die Wendungen des Flusses entstehen einzelne schöne Naturbilder, welche eine Abwechslung in die sonst einförmige Steinkohlenformation dieser Wegestrecke bringen.

Pomarão ist der Hafen der ca. 16 Kilometer nördlich gelegenen Kupferminen von S. Domingos, welche der Firma JAMES MASON gehören, der 1860 diese alten, übrigens schon von Karthagern und Römern gekannten Minen gekauft hat. Dieselben sind hier auf der Grenze der Steinkohlenformation gegen silurische und cambrische Schiefer abgeteuft. (Anhang S. 78/79.) MASON hat eine Eisenbahn nach seinen Minen gebaut. Huller Segelschiffe, Quaianlagen und eine kleine Eisenbahn verursachen ein geschäftiges Leben in dieser sonst verlassenen und verwahrlosten Gegend. Eine furchtbare Hitze herrschte hier im engen, von kahlen Bergen eingeschlossenen Flussthale, so dass wir die Höhe Mertola's (70 m) als kein verlockendes Reiseziel betrachten konnten; hier hört die Schiffahrt auf dem Guadiana auf. Mertola<sup>1)</sup> liegt 70 m hoch und sehr malerisch auf einem Berge, der sich zwischen dem Guadiana<sup>2)</sup> und seinem Nebenfluss Oeiras erhebt und dort steil abfällt. Dieser Oeiras entspringt auf der Serra Malhão in der Córdilheira do Algarve, wie die Bergkette genannt wird, welche von Tavira an der Küste im Halbkreis sich in verschiedene Höhenzüge theilt und mit dem Cabo de São Vicente im Westen endigt. Geologisch ist Algarve von grossem Interesse. Das Gebirge gehört seiner ganzen Ausdehnung nach dem flötzleeren Sandstein an und reicht

1) Das alte Myrtilis.

2) Der Guadiana ist 700 km lang, von denen 207 auf Portugal kommen. Der Fluss entspringt den Seen von Regdera, verläuft aber wieder in Sümpfe im Norden der Sierra Morena, durchfließt die spanischen Provinzen Ciudad Real und Badajoz und durchschneidet oberhalb Mertola das Gebirge. (Pery). —