

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

SCIENZA ECONOMICA, FINANZA, COMMERCIO, BANCHI, FERROVIE INTERESSI PRIVATI

Anno XVI - Vol. XX

Domenica 10 Marzo 1889

N. 775

## ARBITRII ED ABUSI

La legge 20 aprile 1874, che regola ancora le norme per la emissione dei biglietti bancari, fissa, come è noto, il limite massimo a cui può arrivare, colla somma di circolazione, ciascuno dei sei Istituti.

Ma, prevedendo il caso di condizioni straordinarie nelle quali può trovarsi la economia del paese, la legge stessa all'articolo 13 stabilisce quanto segue:

« Il Governo per bisogni straordinari ed urgenti del commercio, e dopo essersi sperimentato l'aumento dello sconto, potrà permettere a tutti i sei Istituti, che oltrepassino nella loro rispettiva circolazione, i limiti prefissi negli articoli precedenti, a condizione che questa maggiore circolazione non ecceda mai il 40 per cento del patrimonio o capitale stabilito con gli articoli 9 e 10.

« Siffatta permissione dovrà sempre essere accompagnata da un ulteriore aumento dello sconto, e dovrà indicare il termine entro il quale gli Istituti sieno obbligati a rientrare nei limiti della loro ordinaria circolazione. »

« Questo termine non potrà essere maggiore di tre mesi dalla data della autorizzazione medesima.

« Tale maggiore circolazione sarà impiegata esclusivamente in isconto di cambiali a scadenza non maggiore di tre mesi.

« Gli utili netti di questa maggiore circolazione saranno a totale beneficio dell'erario. »

Come è noto, il totale della circolazione autorizzata dalla legge 1874 era di L. 755,250,000, ma siccome questa cifra rappresenta il triplo del capitale patrimonio massimo a cui possono giungere i sei Istituti, e questo massimo del capitale o patrimonio di L. 251,750,000 non fu raggiunto che nel 1883, la circolazione rimase fino al 1883 al disotto del limite massimo essendo stata:

1874 . . . . . mil. 633.2	1879 . . . . . mil. 732.4
1875 . . . . . » 621.2	1880 . . . . . » 728.9
1876 . . . . . » 616.0	1881 . . . . . » 735.5
1877 . . . . . » 628.5	1882 . . . . . » 732.3
1878 . . . . . » 672.3	1883 . . . . . » 793.9

Inoltre la legge 28 giugno 1885, prorogando il corso legale dei biglietti delle Banche, all'art. 4 stabiliva che non si intendessero compresi nel limite fissato dalla legge 1874 i biglietti messi in circolazione dagli Istituti e rappresentanti un eguale fondo metallico nelle rispettive riserve, che essi sono obbligati a mantenere sotto la vigilanza del Governo. Aggiungeva inoltre lo stesso articolo che « sull'aumentare della circolazione corrispondente alla riserva metallica non è dovuta la tassa di circolazione. »

Ora è avvenuto che negli ultimi anni le Banche di emissione eccedessero nel limite della circolazione senza avere nelle loro casse altrettanta riserva, e la eccedenza superò anche qualche volta i 200 milioni, rimase molto tempo superiore ai 150 milioni, sta ad ogni modo quasi sempre intorno ai 100 milioni.

Ricorderanno i lettori che varie volte negli anni passati abbiamo alzata la voce contro simile abuso, e ricorderanno anche che il Parlamento fu intrattenuto sulla questione o votò ordini del giorno severissimi per richiamare il Governo alla stretta osservanza della legge sulle Banche.

Allora i Ministri riconobbero la gravità dell'inconveniente e promisero di rimediarsi, pur non nascondendo alla Camera come fosse pericoloso il togliere ad un tratto un abuso che doveva essere trovato molto comodo dal commercio, sebbene fosse chiaro che poteva condurre a gravissimi guai inquantochè, aumentando la quantità della circolazione cartacea senza aumentare analogamente la riserva, voleva dire diminuire per i portatori di biglietti la entità delle garanzie stabilite dalla legge.

Malgrado però le promesse dei Ministri ed i ripetuti richiami del Parlamento l'abuso non è stato ancora tolto e le ultime situazioni delle Banche danno ancora una eccedenza *illegale* di circolazione di oltre 83 milioni.

Nel 1886 l'eccedenza arrivò a 143 milioni; nel 1887 a 202 milioni essendo sempre superiore ai 110 milioni nel 1° semestre ed ai 150 nel 2°.

Non abbiamo detto tutto questo coll'intendimento di ricominciare una campagna affinché sia osservata la legge; le consuetudini odierne sono tali che i Governi sono i primi a dar l'esempio di infrazioni coscienti, ed i Parlamenti non hanno o non vogliono più darsi la pena di esercitare le loro funzioni di rigorosi custodi della legalità. Abbiamo invece richiamato alla memoria dei lettori questi fatti, soltanto perchè oggi i giornali annunciano una transazione che sarebbe per concludersi tra il Governo e gli Istituti di emissione intorno ad una questione sorta appunto sopra la anzidetta illegalità.

Ora noi crediamo che se la illegalità commessa e tollerata era un *abuso*, la transazione che si propone sarebbe un *arbitrio*.

L'articolo 13 della legge 20 aprile 1874 dispone che il Governo possa permettere la eccedenza della circolazione *dopo essersi sperimentato l'aumento dello sconto*, ed aggiunge a maggior schiarimento della volontà del legislatore che la permissione di eccedere nella circolazione *dovrà sempre essere accompagnata da un ulteriore aumento dello sconto*. Sarebbe quindi stato necessario prima aumentare lo



sconto affine di risparmiare l'aumento della circolazione, e non ottenendo l'effetto col rialzo dello sconto, accordare bensì l'eccedenza della circolazione ma contemporaneamente alzare ancora di più lo sconto.

Il Governo invece, non curando la lettera e lo spirito della legge, accordò la permissione della eccedente circolazione, e talvolta in misura notevolissima, senza sperimentare, precedentemente, il rialzo del saggio dello sconto e senza accompagnare la permissione stessa con un nuovo rialzo.

Vi è stato adunque abuso da parte del Governo e tolleranza condannevole da parte della Camera, perchè se le disposizioni dell'articolo 13 della legge 30 aprile 1874 non si credevano più confacenti alle condizioni economiche del paese, si dovevano modificare, come si sono modificate in altri punti coi decreti 12 agosto 1881, 20 novembre 1884 e colla legge 28 giugno 1885.

Ma oggi all'abuso, diventato consuetudine, si vuol anche aggiungere l'*arbitrio*; ed ecco come:

Le ristrettezze finanziarie dello Stato hanno fatto scoprire alla Giunta generale del bilancio che il Governo non applicava l'ultimo alinea dell'art. 13 della legge 30 aprile 1874 dove dice che *gli utili netti della maggiore circolazione saranno a totale beneficio dell'erario*; ed in seguito a tale scoperta venne invitato il Governo a domandare alle Banche il versamento di questi utili netti conseguiti negli anni precedenti e, come è ben naturale, già distribuiti agli azionisti o passati in conto patrimoniale. Le Banche si rifiutarono all'invito con una motivazione degna di tutta l'attenzione.

La legge 1874, esse dicono, parla di utili netti devoluti all'erario sopra una maggiore circolazione che il Governo *permetta* alle Banche; e la permissione sottintende una domanda. Ora non solamente noi non abbiamo domandato di eccedere nella circolazione, aggiungono le Banche, ma, se non tutte, alcune di noi almeno, desideravano di mantenere i limiti legali della circolazione, parendo che nelle attuali condizioni monetarie del paese fosse necessario ed utile non già di aumentare la circolazione cartacea, ma di aumentare piuttosto la proporzione della riserva metallica. Se, adunque, vi fu eccedenza nella circolazione non si deve già ritenere che le Banche lo abbiamo domandato, ma piuttosto che il Governo abbia loro imposto questa eccedenza. In tale stato di cose è applicabile la disposizione dell'ultimo alinea dell'art. 13 della citata legge?

La controversia così sollevata dalle Banche ed intorno alla quale noi non possiamo pronunciarci, giacchè ci occorrerebbe conoscere i documenti che possono dar prova dell'asserto, può, a nostro avviso, essere studiata da due punti di vista:

Un Istituto al quale il Governo imponga alcuna cosa contraria alla chiara ed evidente disposizione di legge incorre in qualche responsabilità od almeno complicità se, senza protestare, obbedisce alla illegale ingiunzione?

Il Governo che abbia imposto ad un Istituto alcuna cosa contraria alla legge ha diritto di sanare le conseguenze di proprio arbitrio, quando ne risentano danno le finanze dello Stato, o non deve piuttosto ottenere la sanatoria del Parlamento?

Poniamo la questione così nettamente e quasi rudemente, poichè sentiamo che l'avvocatura erariale proporrebbe di appianare la controversia in un modo che, ripetiamo, sarebbe arbitrario; condonare

cioè alle Banche il loro debito fino al giugno 1888 e da allora in poi obbligarle a versare nelle Casse del Tesoro gli utili conseguiti o che conseguiranno dalla eccedenza della circolazione.

Noi ci ribelliamo contro una soluzione, che può esser molto comoda per chi ha infranta la legge od ha contribuito ad infrangerla, ma non cessa per questo di essere affatto arbitraria.

Per noi sta un fatto: le Banche hanno ecceduto nella circolazione e da questo eccesso ne debbono aver ricavato un utile, qualunque sia. — O si intende di rispettare la legge 1874 facendo versare questi utili conseguiti al Tesoro, o si crede che lo Stato non possa richiedere tale versamento, perchè le Banche non hanno domandato di eccedere nella circolazione, ma hanno obbedito alle ingiunzioni del Governo; ed in tal caso il Governo non ha ricevuto dalla legge alcun diritto di condonare gli utili che debbono essere devoluti all'erario, e se crede di avere delle buone ragioni per giustificare tale condono le esponga al Parlamento e proponga la non applicazione dell'ultimo alinea dell'art. 13.

Senza di ciò, dopo aver commesso un abuso, riparerà al mal fatto mediante un arbitrio.

## SOCIALISMO DI STATO

Nel 1851 il conte Cavour ebbe a dire alla Camera dei Deputati:

« I consumatori pagano tre specie di imposte. Una va nella cassa del Governo, una nella scarsella dei contrabbandieri, finalmente una terza negli scrigni dei produttori privilegiati. Dunque per ottenere un prodotto come uno, si viene ad imporre alla Società un sacrificio come tre ».

Si può dire di queste parole come si sente dire spesso della musica di certi grandi maestri del secolo passato: E viva e fresca che pare scritta ieri. Anche oggi difatti ci ritroviamo a vedere il paese sopraccarico di imposte, parecchie delle quali opprimono molto, costano molto di esazione, e rendono relativamente poco. Anzi è certo che su questa brutta via si son fatti, massime negli ultimi anni, di gran passi.

Pochi giorni fa il *Corriere della Sera* di Milano recava la seguente notizia:

« In questi giorni la Società Mediterranea delle ferrovie ha aggiudicato, per conto del Governo, alla Ditta Raggio-Ratto e Tassara la fornitura di 2,500 quintali di molle a L. 45 al quintale.

« La stessa fornitura era stata offerta da fabbricanti esteri al prezzo di L. 31, 25 al quintale.

« Differenza totale di prezzo: 34,575 lire, che il Governo spende in più, allo scopo di favorire l'industria nazionale ».

Poichè si tratta di fornitura commessa a una Ditta ligure, non poteva mancare qualche giornale di Genova che difendesse la cosa, o ne attenuasse il significato. Il *Corriere Mercantile* riporta la notizia « non senza osservare che senza dubbio le ragioni le quali persuasero la Mediterranea al contratto indicato, saranno di tale entità da giustificarla pienamente. Infatti la Mediterranea è obbligata per legge a favorire le industrie italiane, anche con aumento del 10 % sui contratti di forniture. Ad ogni modo,



conclude il prelodato periodico, attendiamo di conoscere meglio la questione ed il caso presente ».

Ecco, noi non siamo usi a emettere giudizi avventati; ci piace anzi considerare le cose a ragion veduta. Ma questa volta per dire il vero, non ci sembra vi sia bisogno d'aspettare a *conoscere meglio la questione*, che è semplicissima. Le ragioni di *grande entità* che hanno prodotto la deliberazione degli amministratori delle S. F. Mediterranee, sono una sola: il preciso disposto della legge. Questa Società resta dunque più che giustificata; probabilmente anzi sarebbe ingiustificata, cogli obblighi contrattuali che oggi la vincolano, se avesse fatto il contrario. La colpa, in provvedimenti così poco oculati, la colpa c'è, ma è tutta e soltanto della legge, o più propriamente di chi l'ha compilata, voluta, proposta e votata quale è.

Non nuove, ma pur sempre assennate sono le considerazioni che il giornale milanese, dando la notizia vi aggiunge:

« Quando si riflette che questa fornitura basterà a circa 200 vagoni, e che rappresenta una quantità minima in confronto dei bisogni annuali delle Società ferroviarie, si capirà che sono milioni e milioni che il Governo toglie annualmente dalle tasche degli uni per versarle nelle tasche di altri, — milioni e milioni che poi si traducono in aumenti sul sale ed in altre carezze fiscali ».

In queste parole non vi è ombra di esagerazione. Il sistema di versare milioni dalle tasche degli uni in quelle degli altri è oggi praticato, come suol dirsi, su molto larga scala; e bisogna anche dire più esattamente che consiste nel prenderli da quelle di moltissimi, di tutti, per versarli in quelle di pochi.

Quando si largiscono premi di navigazione non solo ai bastimenti che prestano un servizio postale o altri servizi allo Stato (chè in tal caso è troppo giusto) ma anche a quelli che provano d'aver percorso per conto proprio un certo numero di leghe negli oceani, si dispone, in favore d'alcuni individui, d'una parte di ciò che sta nelle casse pubbliche, le quali sono alimentate dall'intero corpo dei contribuenti; in altri termini, il danaro di tutti va a beneficio di pochi.

Quando si impongono dazi sulla importazione dei cereali, il prezzo dei cereali in paese subisce un rialzo e i produttori nazionali smerciano all'interno i propri con maggior profitto. Ma siccome è noto che la produzione interna non basta al consumo, l'aumento di prezzo dei cereali, che anche dall'estero continuano a venire, è sopportato dai consumatori di pane. E poichè consumatori di pane sono tutti i cittadini senza eccezione, ecco una nuova spesa, una specie di tassa indiretta, a carico di tutti e a vantaggio di pochi.

Lo stesso dicasi a proposito dei dazi sui prodotti manifatturati di provenienza estera, che fanno rincarare il prezzo dei prodotti nazionali consimili. Di questi ultimi si servono i privati, molti o pochi che sieno? Su un certo numero di essi peserà sempre ingiustamente il maggior guadagno che conseguono i produttori nazionali liberati, in tutto o in parte, dalla concorrenza estera. Se ne serve invece od anche lo Stato pei servizi e le aziende che direttamente esercita o per pubblici lavori? In tal caso il guadagno di pochi sarà di nuovo pagato dalle tasche di tutti, per la solita ragione che esse sole alimentano le casse dello Stato in proporzione del bisogno, e quante

volte queste sieno esauste per spese da qualunque causa determinate, vengono chiamate a rifornirle.

Quando si discutevano in Parlamento le Convenzioni Ferroviarie, parve a molti una gran bella trovata quella dell'obbligo imposto alle Società concessionarie di servirsi di fornitori nazionali fino al limite di prezzi del 10 %, maggiori di quelli che potessero ottenere da fornitori stranieri. Invece è pur troppo chiaro cotesto 10 % esser destinato a rappresentare somme che in un modo o nell'altro i cittadini devono pagare in più.

E qui nell'*Economista*, abbiamo altra volta dimostrato che grave perdita subisce lo Stato pagando 198 lire la tonnellata quelle rotaie di Terui che l'estero potrebbe dargli a 104 lire.

Come alle ferrovie, anche alle società di navigazione che hanno contratti collo Stato sono imposti obblighi dello stesso genere, ma meno rigorosi. La sola società marittima che oggi in Italia sia sovvenzionata dal Governo, ha nei suoi quaderni d'oneri un articolo così concepito: « Le riparazioni di ogni natura del materiale nautico dovranno essere affidate durante il tempo della concessione, alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani, cui a parità di condizioni, dovrà darsi la preferenza per le nuove costruzioni. »

Per le riparazioni, *transeat*, tanto più che i porti d'armamento della Società essendo nel Regno, esse il più delle volte verrebbero eseguite in Italia anco se ciò non fosse imposto come obbligo. Crediamo d'altronde che il caso di forza maggiore — come per esempio i guasti successi ad una nave che si trova in mari lontani e che senza riparazioni immediate non sarebbe in grado di far ritorno — sieno ammessi senza contestazione.

Ma le costruzioni nuove, il quaderno d'oneri saggiamente le vuol fatte in Italia a una *parità di condizioni* (tra parentesi questa si verifica assai di rado) che comprende di certo, dacchè la lettera dell'articolo non gli esclude, vari elementi, come sarebbero la perfezione del lavoro, il tempo necessario per eseguirlo, il prezzo.

Eppure non ci farebbe specie, quando si tratterà di rinnovare le condizioni postali marittime, veder chiesto che ai concessionari si imponga l'obbligo di fare eseguire tutte le nuove costruzioni navali nel Regno, per quanto il prezzo possa essere più caro, o per lo meno fino a un maggior prezzo, in confronto dell'estero, che corrisponda una data percentuale. Se una tal pretesa venisse accolta e si traducesse in legge, ecco quale ne sarebbe indubbiamente la conseguenza: che i concessionari nel dibattere col Governo contraente la misura delle sovvenzioni, ne vorrebbero una più considerevole come condizione *sine qua non* per stipulare il contratto. E una volta di più il guadagno di alcuni costruttori navali verrebbe pagato col danaro di tutti.

Qui verrebbero spontanee altre considerazioni, che omettiamo per non dilungarci di soverchio, sui dazi anco non protettivi, ma puramente fiscali che oltrepassano una misura tollerabile e che, alimentando il contrabbando, fanno sì che allo Stato vien sottratta una parte degli sperati proventi. In sostanza, o si tratti di ingiusta protezione a favore d'una piccola minoranza, che si risolve in aggravio continuo per l'immensa maggioranza, o si tratti di esagerato fiscalismo, il cui scopo va perduto per una porzione non indifferente, mentre frattanto necessita un co-



stoso sistema di esazioni e una costosa sorveglianza, malgrado la diversa forma che gli effetti ne assumono, il carattere comune delle due cose è questo: un calcolo sbagliato. Ed un calcolo sempre sbagliato è innegabilmente quello che, rinnegando ogni sano principio economico, fa assegnamento sia sullo sviluppo industriale ottenuto con una coltura forzata, di cui difficilmente si ripigliano le spese, sia sul ristoro delle pubbliche finanze procurato coll'isterilire la pubblica ricchezza. Ne va sempre di mezzo il paese, quel paese ai cui interessi economici si cerca di provvedere con opera illogica, quanto laboriosa.

Non vi è per ora speranza che si torni a sistemi più sani e più naturali, ma è sempre bene rilevare le difficoltà tra le quali si dibatte il Socialismo.

## L'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO

IN EUROPA E IN AMERICA (1)

### II.

Gli americani sono, come si disse, orgogliosi e fieri della organizzazione dei treni, che hanno adottata. Essa è senza dubbio, come si è potuto vedere, originale, ma l'originalità sua non toglie che il suo valore sia mediocre. Pel sig. Roederer il sistema americano è piuttosto un espediente nato da circostanze speciali, anziché un sistema per sè stesso raccomandabile. In Europa dove, eccetto sopra qualche linea di sobborgo, il traffico di transitto resta lo stesso per tutto l'anno, il sistema in vigore appare preferibile. Ma è certo che le norme seguite sulle strade ferrate d'Europa sarebbero inadeguate rispetto ai bisogni impreveduti che sorgono ad ogni momento sulle ferrovie americane.

Infatti se presso di noi il numero dei treni facoltativi o speciali aumentasse fino ad essere due o tre volte eguale a quello dei treni ordinari è probabile che i capi stazione e i conduttori dei treni perderebbero spesso la testa e commetterebbero errori gravi. Inoltre il sistema europeo si presta a una circolazione intensa. I treni rapidi fanno un vuoto enorme attorno ad essi fra i treni a minore velocità che devono entrare in stazione spesso 15 o 20 minuti prima del loro passaggio. Se il treno espresso è in ritardo la fermata in stazione si prolunga indefinitamente. L'orario è sconcertato e il risultato si è che la capacità effettiva di una linea si trova enormemente ridotta. In altri termini noi non possiamo utilizzare le rotaie come fanno gli americani, e i proventi delle linee se ne risentono, se non altro dal fatto che noi dobbiamo spesso costruire due vie, quando in America sanno cavarsela con una sola. Ciò dipende dal fatto che il *despatcher* tiene per così dire tutti i treni nella sua mano, li fa stazionare il meno che può e ottiene così il massimo del reddito.

Questo risultato è specialmente sensibile e notevole sulle linee a un solo binario che sono numerosissime agli Stati Uniti. In Europa non è piccola bisogna lanciare un treno speciale sopra le linee a un binario, ma in America la cosa è semplicissima e grazie al *despatcher* ottengono una intensità di circolazione assolutamente irrealizzabile nel vecchio

mondo. È per questo che sulla linea a un solo binario che va da Buffalo a Chicago (862 chilometri) al momento dei grandi trasporti di cereali passano 80 treni al giorno, di cui 60 di merci. È un risultato certamente splendido, ma gli americani non usano confessare a prezzo di quali sacrifici di vite umane è ottenuto. Ora queste perdite di vite umane vanno aumentando annualmente, a misura che la circolazione aumenta. Le cifre seguenti ne fanno fede. Nel 1887 il numero degli infortuni è aumentato del 18 per cento a paragone dell'anno precedente, quello dei morti e feriti del 40 per cento, mentre la lunghezza totale della rete ferroviaria non aumentava che del 10 per cento. In altri termini vi sono stati nel 1887 agli Stati Uniti 656 casi di morte e 4,946 casi di ferite. Una notevole parte di questi infortuni proviene è vero da ferimenti o da cause che non hanno nulla a vedere col sistema dei *despatchers*, ma questi hanno sulla loro coscienza 700 incontri di treni, che hanno fatto perire o ferito 1458 persone. E quello che è più grave ancora è il fatto che gli urti sono in aumento di circa 50 0/0 sull'anno precedente. Evidentemente la colpa è del sistema di esercizio, dei segnali mal inviati o mal compresi.

Senza escludere che in qualche località possa essere vantaggioso, il sistema della concentrazione dei segnali non sarebbe adunque utilmente applicabile in Europa, almeno finchè durano le condizioni attuali dei trasporti ferroviari.

È da notarsi poi che se gli americani, col loro sistema, giungono ad ottenere un esercizio più attivo delle strade ferrate e quindi un reddito superiore a quello delle linee europee, ciò avviene anche perchè cercano di facilitare il servizio dei *despatchers* con diversi mezzi, di cui i principali sono le vie supplementari e l'organizzazione del servizio della trazione.

Quanto al primo punto, un esempio sarà sufficiente, senza entrare in particolari tecnici. Tra Buffalo e Albany, dove in certe epoche dell'anno il traffico è immenso, vi sono quattro vie, di cui due riservate ai treni di viaggiatori, e due ai convogli di merci. Questi treni non si disturbano tra loro e il servizio dei *despatchers* ne è notabilmente semplificato. Fra Nuova York e Albany invece, dove normalmente non vi sono che due binari, è stato intercalato di tratto in tratto un terzo binario per 10 a 15 chilometri.

E questo terzo binario posto tra gli altri due serve ai treni merci che vi circolano a piccola velocità, mentre i treni viaggiatori li sorpassano.

Quanto al servizio della trazione, l'organizzazione sua è assai più importante. Al Congresso ferroviario tenuto a Milano nel 1887, vi è stata lungamente discussa, e parecchi delegati hanno parlato in favore dell'organizzazione americana, la quale non subordina le forze delle locomotive a quelle del personale che le dirige.

In Europa si è sempre attribuita una grande importanza a che i macchinisti e i fuochisti abbiano una conoscenza profonda di tutti gli organi della locomotiva loro affidata, e specialmente delle condizioni del suo allestimento. Si dice, non senza ragione, che soltanto un macchinista che conosca perfettamente la sua macchina potrà trarne tutto il partito possibile, realizzare delle economie sul combustibile, e, in caso di disgrazie, prendere le misure necessarie. Il sistema che affida la locomotiva a un macchinista,

(1) Vedi il numero 771 dell'*Economista*.



permette di rendere i macchinisti responsabili dello stato della locomotiva e di dare dei premi a quelli tra essi che sanno risparmiare il combustibile. Mediante questi premi sono cessati molti abusi e vennero ridotte le spese di esercizio.

Gli americani invece non si curano della economia di combustibile, che essi considerano come poco importante. Secondo essi è inoltre assurdo il far lavorare una macchina solo per sette od otto ore al giorno. Nelle miniere e nelle officine metallurgiche, sui vapori transatlantici le macchine lavorano senza interruzione sino al momento in cui bisogna fare qualche riparazione, perchè dev'essere diversamente con le locomotive?

Per conseguenza, almeno sulle grandi linee, le macchine sono continuamente adoperate, e passano, per turno, fra le mani di tutti i macchinisti di cui dispone il servizio della trazione. Sulle linee aventi un traffico considerabile e regolare si ottiene così una economia notevole riguardo al numero delle locomotive richieste dal servizio, e questa economia compensa facilmente la maggiore spesa pel combustibile. Il sistema americano richiede inoltre una maggiore uniformità di macchine. Affinchè i macchinisti, passando da una macchina all'altra, non siano obbligati ogni volta di studiarle a fondo, è necessario limitarsi a due o tre tipi di locomotive. Questa uniformità offre grandi vantaggi circa le riparazioni, perchè le officine possono tenere sempre in magazzino un certo numero di pezzi di riserva, che basta adattare volta per volta. Ma sotto un altro riguardo presenta un inconveniente grave, annulla cioè quella emulazione tra i macchinisti per la quale ciascuno si sforza di mantenere « la sua locomotiva » nella migliore condizione possibile. Nulla lo spinge a ricercare i difetti per correggerli, perchè sa che la sua macchina passerà successivamente fra le mani di tutti i suoi compagni.

I macchinisti e i fuochisti americani hanno dunque una situazione diversa da quella dei loro colleghi di Europa. Da noi infatti sono impiegati aventi uno stipendio fisso, aumentato dalle economie sul combustibile, e obbligati a un certo numero di ore di lavoro al giorno. In America al contrario sono pagati generalmente in ragione della percorrenza fatta, e ad essi non si chiede altro che di fare il maggior numero di chilometri. È un modo di procedere che non può non produrre gravi inconvenienti. A differenza poi delle compagnie europee quelle americane non impongono ai loro macchinisti il servizio nei depositi. Una volta giunti alla stazione ultima e constatato in che condizione si trova la macchina, i macchinisti e i fuochisti sono liberi.

Questo sistema è desso favorevole alla sicurezza dei viaggiatori? Si può rispondere di sì se si riflette che i macchinisti e fuochisti sbarazzati da ogni servizio inutile possono consacrare tutte le loro forze ad assicurare il buon funzionamento delle loro macchine e a eseguire gli ordini che vengono loro trasmessi dai *despatchers*. Ma si può rispondere anche di no, se si ammette che un macchinista il quale conosce a fondo la sua locomotiva ed è responsabile della sua conservazione, avrà maggior probabilità di prevenire gli accidenti e sarà più abile a ripararli, quando si verificheranno. La questione non si può sciogliere che con l'esperienza, e non abbiamo elementi per pronunciarci categoricamente in un senso o nell'altro. Ad ogni modo le differenze tra l'orga-

nizzazione dell'esercizio ferroviario in Europa e in America, sono come si è veduto, nè poche nè lievi, e per questo ci è parso utile e interessante il darne qualche cenno particolareggiato e preciso. Per parte nostra crediamo che vantaggi e inconvenienti ve ne sieno da ambe le parti e certo è da desiderarsi un razionale sistema che riunisca i vantaggi dei due. E questa indubbiamente sarà l'opera dell'avvenire.

## LETTERE PARLAMENTARI

*Difficoltà molteplici. — Soluzione.*

Roma, 8.

È avvenuto nella soluzione, ancora incompleta della crisi, ciò che era stato preveduto. L'on. Crispi, incaricato dal Re della composizione del nuovo Ministero, si è volto a Sinistra non solo, ma è arrivato, sebbene a malincuore, sino all'on. Baccarini, con lo scopo evidente di formare, senza mezzi termini, un gabinetto di combattimento. L'on. Baccarini ha rifiutato, nonostante le più calde, le più ripetute insistenze, perchè egli andando al Governo, i lettori già lo sanno, vorrebbe imporre la propria non subire l'altrui volontà. A lui sembra che soltanto la Presidenza del Consiglio, effettiva se non nominale — poichè ammetterebbe di lasciarla nominalmente a un altro, che fosse come l'on. Zanardelli — valga la pena di abbandonare i larghi proventi della professione e degli arbitrati ferroviari. Il frutto, a suo giudizio, non era ancora maturo; ma lo potrebbe essere quanto prima.

Questo rifiuto dell'on. Baccarini intralcia subito l'opera iniziata dall'on. Crispi, il quale, imprudente e inabile sempre nella tattica parlamentare, per convincere l'on. Baccarini e tutta la Camera che voleva direttamente a Sinistra, aveva già dato, non offerto, il portafoglio delle Finanze all'on. Seismidoda. E questi subito, perchè non gli sfuggisse l'insperata fortuna, aveva pubblicamente compromessa la parola dell'on. Crispi. Era impossibile tornare indietro, quantunque un certo pentimento fosse sopraggiunto, quando si manifestò dai deputati presenti in Roma la più completa sfiducia nel nuovo Ministro delle Finanze. Come uomo è, meritamente, molto stimato, come finanziere niente affatto, neppure a Sinistra fra le persone competenti. Dopo tanti e tanti anni, non lo si crede ancora giunto ad essere un profondo ed accorto conoscitore dei bilanci; si dice che manca d'idee concrete, e che si contenta di alcune affermazioni di liberalismo economico; più specialmente parla di libertà delle banche in odio alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia, che considera come una istituzione di Destra.

La Banca Nazionale, che ha qualche preoccupazione nel trovarsi di fronte a un Gabinetto in cui due suoi acerrimi nemici dirigeranno i due dicasteri delle Finanze e del Commercio, può tranquillarsi, perchè l'onorevole Seismidoda alla sua accettazione non ha messo nessuna specie di condizione, neppure per le riforme degli Istituti di emissione, e perchè la nomina di lui è realmente in buona parte compensata da quella dell'on. Giolitti al Tesoro, che è garanzia di ordine amministrativo, di provvedimenti seri e pratici.



Ma, nonostante quel passeggero pentimento, l'on. Crispi continuava a reagire contro la Destra infida, dicendo: « Non vogliono il Perazzi avranno il Doda; non vogliono il Boselli, avranno il Baccelli. » E offriva il portafoglio della Istruzione Pubblica al deputato di Roma, sapendo di provocare le proteste di tutti quelli che ricordano quale ingegno disordinato egli abbia, quale culto esagerato professi alla retorica, quali tendenze arbitrarie dimostrasse quando era Ministro. Pur troppo l'on. Crispi procede per quel sentimento di reazione che ho accennato e per suggestione di alcuni consiglieri intimi, ch'egli ora ascolta, e che vogliono a qualunque costo, la ricostituzione della Sinistra per la Sinistra, senza un grande obiettivo politico.

In fatti, notate che il punto più instabile di questa crisi è stato sempre il Ministero dei Lavori pubblici; si è parlato con ripetuta alternativa dei senatori Cremona e Finali, e dell'on. Grimaldi. Cotesta instabilità era fatta a bella posta, perchè si è sempre sperato fino all'ultimo momento di attirare l'on. Baccarini. Stamani ancora non è certo il titolare di questo Ministero, mentre iersera si annunciava quasi ufficialmente il nome dell'on. Finali, ma l'on. Finali, amicissimo del Crispi, è sospetto di essere troppo di Destra per l'avviamento in cui stiamo; e quindi si potrebbe tornare all'on. Grimaldi che, battuto ieri più dell'on. Perazzi sui provvedimenti finanziari, continuerebbe oggi a passare da un Ministero all'altro, per la fortuna delle parole, perchè egli è di Sinistra. Forse ciò non avverrà; ma se avvenisse, nessuno ne stupirebbe, tale è la miseria delle nostre condizioni parlamentari.

Quanto al Ministero delle Poste e Telegrafi che si deve creare, si ode un solo commento, ch'esso non è che una grande Direzione Generale che si sovrappone alle due direzioni generali delle Poste e dei Telegrafi, assorbendole, sopprimendole; e che si creano adesso in premio della fedeltà dell'onor. Lacava, e ad esclusione del suo nemico personale on. Branca. Il quale del resto si dispone ad essere più oppositore di prima, non tanto per questo motivo, quanto perchè egli è contrario alla politica dell'on. Crispi ed appartiene a quei competenti di Sinistra — prima bisognava convincerli anche l'on. Giolitti — che non apprezzano nell'on. Seismit-Doda il finanziere.

Degli altri due Ministri Zanardelli e Miceli, non occorre tener parola; essi, sicuri in qualunque modo del loro portafoglio, lavorano al trionfo del partito, spingendo l'on. Crispi alla lotta ad oltranza contro ogni elemento temperato.

Questo richiamo della Sinistra al potere ha messo in una posizione imbrogliata i Ministri della Guerra e della Marina, che sembravano persuasi di poter rimanere considerandosi come tecnici. Quando però è risultato che l'on. Boselli veniva lasciato fuori, l'onorevole Brin tornava a minacciare seriamente le sue dimissioni, e dietro lui il generale Bertolè-Viale, sicchè sorgeva una nuova causa del ritardo e della continua incertezza, che aumentano il discredito in cui è caduto l'on. Crispi.

A chi ritorna col pensiero a un anno fa, sembra incredibile che quest'uomo di Stato abbia rovinata in breve tempo la sua formidabile posizione, e dalla unanimità, che aveva alla Camera siasi ridotto al punto di ostentare a formare in amministrazione, di formarla malamente e di essere costretto a dichia-

rare a Sua Maestà che prevede di essere in minoranza!

È opinione generale che il nuovo Ministero quando riuscirà a comporsi non abbia forza di resistere e sia già destinato a cadere. Ma queste previsioni troppo affrettate, potrebbero contenere troppa esagerazione. Se debole sia il Ministero, ma con la facile abilità di non presentare proposte di tasse o di altri aggravii, e di promettere economie, può ottenere una tregua assai lunga. Intanto se fosse appoggiato francamente dall'on. Baccarini, potrebbe un giorno trovar modo di dare quella battaglia politica, che gli fornisce occasione e diritto di procedere alla dissoluzione della Camera e alle elezioni generali.

Qualunque cosa ne riserbi un prossimo avvenire, è doloroso dover constatare ogni giorno come siano cadute in basso, presso di noi le istituzioni parlamentari. Di fronte a un forte disavanzo nelle nostre finanze, che può divenire pericoloso, di fronte al disagio economico in cui trovasi l'Italia, non vedete nel lavoro della Camera la sincera preoccupazione di ripararvi; vedete invece, da una parte la fuga, la diserzione, dall'altra una lotta meschina di clientele, che cercano di prevalere in nome di principii vuoti, di formole inconcludenti, trascurando il benessere del paese.

P. S. All'ultimo momento si annunzia la crisi definitivamente risolta nel senso voluto dall'on. Brin. I soli ministri mutati sono gli on. Perazzi, Grimaldi e Saracco cogli on. Giolitti, Seismit-Doda e Finali.

## RIVISTA DI COSE FERROVIARIE

*Le ferrovie austro-ungariche nel 1888. — Prodotti delle ferrovie italiane nei mesi di settembre e ottobre 1888.*

**Le ferrovie austro-ungariche nel 1888.** — Alla fine dello scorso anno la lunghezza delle ferrovie austro-ungariche era di 23,160 chilometri di cui Km. 5878 costituivano le reti comuni alle due parti dell'impero (tutte private), Km. 4975 la rete dello Stato austriaco, Km. 4527 quella dello Stato Ungherese, Km. 6802 le ferrovie private austriache (in parte esercitate dallo Stato), Km. 3178 le private ungheresi. Le linee aperte durante il 1888 misuravano 956 chilometri cioè 664 in Austria e 292 in Ungheria. Lo sviluppo della intiera rete negli ultimi dieci anni risulta dal seguente quadro:

nell' Anno	CHILOMETRI APERTI		Totale
	in Austria	in Ungheria	
1879	77	63	140
1880	42	19	61
1881	303	126	429
1882	210	594	804
1883	316	594	910
1884	911	339	1250
1885	183	312	495
1886	299	373	672
1887	531	750	1281
1888	664	292	956



Come si vede delle due parti dell'impero è la cisleitana che finora fu più favorita riguardo alla costruzione ferroviaria.

Insieme all'estensione della rete ha notevolmente progredito anche lo sviluppo del traffico: i prodotti segnano un aumento molto soddisfacente così in via assoluta, come in relazione alla lunghezza delle linee esercitate. Ecco riassunto in un altro specchio i quantitativi dei trasporti e i prodotti lordi dal 1879 in poi:

Anno	Milioni di		Prodotti in Fiorini
	Viaggiatori	Merci e tonnellate	
1879	36,31	45,61	201,1
1880	36,88	48,19	206,3
1881	40,28	53,27	216,0
1882	44,73	57,80	232,6
1883	48,87	63,98	244,8
1884	55,60	66,37	243,9
1885	58,34	65,67	244,7
1886	61,07	65,86	238,8
1887	66,40	68,95	249,3
1888	68,72	77,42	267,5

E poichè ci sembra che almeno per una volta possa riuscire interessante il dare un prospetto completo di tutte le Amministrazioni fra cui sono ripartite le ferrovie austro-ungariche, riproduciamo qui appresso il dettaglio dei prodotti nel 1888.

AMMINISTRAZIONI FERROVIARIE	Lunghezza media esercitata	Prodotto totale in fiorini	Prodotto chilometrico in fiorini
<b>I. Reti comuni ai due Stati</b>			
1. Prima ferrovia ungaro-galliziana:			
a) Tratta austriaca...	147	628,748	4,277
b) Tratta ungherese...	120	476,247	3,969
2. Ferr. Kaschau-Oderberg:			
a) Tratta austriaca...	64	1,600,765	25,012
b) Tratta ungherese...	363	3,322,552	9,153
3. Staatsbahn-Gesellschaft:			
a) Linee austriache....	1,097	20,156,582	18,374
b) Linee ungheresi....	1,452	16,340,810	11,254
4. Südbahn:			
a) Linee austriache....	1,513	31,574,335	20,869
b) Linea locale-elettrica Mödling-Brühl.....	4	49,799	12,450
c) Linee ungheresi....	703	8,139,663	11,578
5. Ungarische Westbahn: (Ferrovia occidentale ungher.)			
a) Tratta austriaca....	68	439,173	7,194
b) Tratta ungherese....	307	1,298,846	4,231
<b>II. Amministrazioni austriache</b>			
1. Linee in esercizio governativo:			
a) Ferrovie dello Stato:			
Rete dalmata.....	115	89,853	781
" istriana.....	165	388,048	2,352
" del Nord Est.....	961	4,546,948	4,731
" dell'Ovest.....	3,591	39,762,079	11,073
b) Ferrovie private:			
Dux-Bodenbach.....	92	1,860,265	20,220
Arciduca Alberto.....	183	1,007,582	5,506
Ferr. del confine moravo	112	457,924	3,706
Praga-Dux.....	167	2,276,285	13,630
c) Ferrovie locali.....	306	1,418,487	—

AMMINISTRAZIONI FERROVIARIE	Lunghezza media esercitata	Prodotto totale in fiorini	Prodotto chilometrico in fiorini
2. Linee dello Stato esercitate da privati:			
Erbersdorf-Wurberthal.....	20	45,984	2,299
Kriegsdorf-Romerstadt.....	15	27,088	1,806
Mürzschlag-Neuberg.....	11	59,895	5,445
Unterdrauburg-Wolfsberg....	38	87,283	2,297
3. Linee private esercitate da privati:			
Aussig-Teplitz.....	101	4,837,647	47,897
Boeme del Nord.....	320	3,818,389	11,932
" dell'Ovest.....	200	3,573,542	17,868
Ferrovia di Buschtehrad	422	6,598,293	15,636
Ferrovia Galliziana Carlo Lodovico.....	856	8,759,505	19,116
Graz-Koflach.....	91	1,567,325	17,223
Ferrovia settentrionale Imperatore Ferdinando	1,064	26,534,593	27,141
Lemberg-Czernowitz-Jassy.....	356	2,345,342	7,283
Leoben-Vordernberg....	15	174,554	11,637
Ferrovia centrale moravo-slesiana.....	154	964,727	6,264
Ferrovia del Nord-Ovest austriaca.....	935	14,219,983	13,882
Ostrau-Friedland.....	33	289,700	8,778
Südnord-deutsche Verbindungs-bahn.....	285	2,926,409	10,263
Vienna-Aspang... ..	89	534,145	6,002
Vienna-Viener Neustadt	65	909,520	13,993
Ferrovia di congiunzione a Vienna.....	8	794,611	99,328
4. Ferrovie locali diverse.			
5. Tramvie a vapore....	90	641,201	—
<b>III. Amministrazioni ungheresi</b>			
1. Ferrovie dello Stato...	4,326	38,857,582	8,980
2. Id. private in esercizio governativo....	885	1,171,866	—
3. Ferrovie private in esercizio privato.....	2,218	9,803,176	—
<b>Riassunto</b>			
Amministrazioni comuni..	5,838	84,077,520	14,402
Id. austriache	11,511	133,516,921	11,599
Id. ungheresi.	7,429	49,912,624	6,719
<b>Totale....</b>	<b>24,778</b>	<b>267,507,065</b>	<b>10,796</b>

Dai quadri suesposti sono escluse le linee della Bosnia e dell'Erzegovina, la cui lunghezza media esercitata fu nel 1888 di Km. 505 con un prodotto chilometrico minimo di fiorini 960 e massimo di fior. 3,010.

**Prodotti delle ferrovie italiane nei mesi di settembre e ottobre 1888.** — La lunghezza assoluta delle nostre ferrovie alla fine di ottobre scorso era di Km. 12,329 mentre nel mese corrispondente dell'anno 1887 era di Km. 11,723; la lunghezza media di esercizio dal 1° luglio al 31 ottobre detto fu di Km. 12,225 in confronto di Km. 11,658 esercitati nel corrispondente periodo del 1887. Nel mese di settembre vennero aperti all'esercizio il tronco Usmate-Seregno della lunghezza di Km. 14 sulla rete Adriatica e il tronco Gravellona Toce — Do-



molossola di Km. 29 sulla rete Mediterranea. In ottobre non venne aperto alcun tratto di nuova linea.

I prodotti lordi approssimativi del mese di settembre raggiunsero la cifra di L. 23,391,098 in confronto di L. 21,468,695 ottenute nel mese corrispondente dell'anno 1887.

Essi sono così ripartiti:

Rete	Settem. 1888	Settem. 1887
Mediterranea..... L.	11,032,653	10,284,272
Adriatica..... »	10,487,686	9,588,533
Sicula..... »	646,083	534,037
Veneta..... »	114,000	110,158
Sardeg. (Comp. Reale... »	144,090	144,676
Sardeg. (Soc. ferr. secondar. »	21,159	—
Ferrovie diverse..... »	945,427	807,019
<b>Totale..... L.</b>	<b>23,391,098</b>	<b>21,468,695</b>

I prodotti del mese di ottobre sommarono a L. 25,193,931 contro L. 23,390,904 ottenute nel corrispondente mese del 1887.

Essi si dividono:

Rete	Ottobre 1888	Ottobre 1887
Mediterranea..... L.	12,203,880	11,299,537
Adriatica..... »	11,136,800	10,422,435
Sicula..... »	721,181	624,824
Veneta..... »	115,000	108,841
Sardeg. (Comp. Reale... »	153,251	139,576
Sardeg. (Soc. ferr. secondar. »	21,107	—
Ferrovie diverse..... »	842,712	795,691
<b>Totale... L.</b>	<b>25,193,931</b>	<b>23,390,904</b>

L'aumento del mese di settembre è quindi di L. 1,922,405; quello di ottobre è di L. 1,805,027.

Ripartiti poi i prodotti stessi nelle singole categorie si hanno i seguenti risultati:

	Settemb. 1888	Ottobre 1888
Viaggiatori. . . . . L.	10,619,890	10,740,951
Bagagli. . . . . »	390,266	435,480
Merci a grande veloc. »	1,561,130	1,709,163
Merci a pic. vel. accel. »	1,043,403	1,472,919
Merci a piccola vel. »	9,710,064	10,721,247
Prodotti fuori traffico »	66,345	114,171
<b>Totale . . . . L.</b>	<b>23,391,098</b>	<b>25,193,931</b>

Infine il prodotto chilometrico dato nei due mesi dalle diverse reti, confrontato col periodo corrispondente dell'anno 1887 è il seguente:

Rete	Settembre		Ottobre	
	1888	1887	1888	1887
Mediterranea.... L.	2,388	2,251	2,637	2,465
Adriatica..... »	2,109	1,998	2,234	2,172
Sicula..... »	961	795	1,073	929
Veneta..... »	814	786	821	777
Sardeg. (Comp. Reale... »	350	352	372	339
Sardeg. (Soc. ferr. secondar. »	174	—	174	—
Ferrovie diverse... »	687	740	612	718
<b>L.</b>	<b>1,900</b>	<b>1,838</b>	<b>2,043</b>	<b>1,997</b>

Il maggiore aumento medio chilometrico è dato dalla Mediterranea e dalla Sicula, le quali segnano L. 157 in settembre e L. 172 in ottobre la prima e L. 166 in settembre e L. 144 in ottobre la seconda. L'Adriatica dà pure un aumento di L. 111 in settembre e di L. 62 in ottobre. La maggior diminuzione è data dalle ferrovie diverse in L. 53 per settembre e L. 106 per l'ottobre.

## Rivista Economica

*Gli Stati insolventi. — Il mercato finanziario germanico nel 1888.*

Gli Stati, al pari dei privati possono trovarsi, in tali ristrettezze finanziarie da dover mancare ai loro più sacri impegni. La lista degli Stati che hanno dichiarato più o meno esplicitamente il fallimento non è breve non deve credersi che ne' nostri giorni manchino completamente. Ve ne sono anzi di quelli che continuano a trovarsi nella impossibilità di stipulare un accomodamento con i propri creditori. Per convincersene basta consultare la relazione annuale testè pubblicata dalla *Corporation of Foreign bondholders* di Londra che si occupa appunto di questi dolorosi episodi finanziari. Da quella relazione si può rilevare facilmente che il numero degli Stati falliti non è piccolo a paragone del numero totale di Stati esistenti nel mondo ed è bene rammentare che tra i falliti del passato vi sono due Stati europei di qualche importanza; la Spagna e la Turchia. L'Africa dà l'Egitto e gli altri sono quasi tutti Stati dell'America. Oggi questi diversi paesi menzionati non si possono dire insolventi, perchè la maggior parte dopo il concordato coi creditori hanno soddisfatto ai nuovi e ridotti impegni. Quelli che continuano ad essere insolventi sono la Colombia e l'Equatore che hanno fatto ora proposte per un accomodamento mentre l'Honduras, Liberia, e Perù stipulerebbero probabilmente un accordo coi creditori se lo potessero e soltanto alcuni Stati della Confederazione americana, quali la Louisiana, il Mississippi, la Virginia e la Virginia occidentale non hanno ancora da dimostrare che conoscono il valore dell'onestà nel soddisfare i propri impegni.

Il capitale dei prestiti ora in sospeso ammonta a 52,724,716 sterline (oltre 1300 milioni di franchi) e il debito peruviano forma la cifra più importante; però la somma pagata originariamente agli Stati che hanno sospeso il pagamento degli interessi non era probabilmente la metà dell'ammontare nominale. E necessario tuttavia di aggiungere che nel lungo tempo durante il quale gli Stati suddetti non hanno mantenuto i loro impegni si è accumulata tanta somma di interessi, che calcolati in via semplice e non composta, ammontano a non meno di 41,041,645 sterline (oltre un miliardo di franchi) e il Perù partecipa per più della metà in questi interessi arretrati.

Quando anzi si esclude il Perù dalla lista delle bancarotte compilata dalla *Corporation of Foreign Bondholders* il rimanente non ha grande importanza.

In complesso se si paragona la situazione degli Stati insolventi di questi ultimi anni con quella degli anni anteriori al 1875 si trova che vi è un miglioramento sensibile perchè i grandi disastri d'una volta, ora non si ripetono. Vi sono ancora delle famiglie la cui rovina derivò da troppa fiducia nel credito della Turchia e del Perù; ma ve ne sono molte e molte altre la cui ricchezza ebbe origine o incremento dall'impiego di capitali nei prestiti pubblici. Inoltre non pochi fallimenti di Stati si ridussero a semplici riduzioni forzose dell'interesse compensate da altri prestiti a interessi relativamente alti, come furono quelli stipulati dalla Francia dopo il 1870, quelli degli Stati Uniti ancor prima e di qualche altro Stato.



— Il mercato finanziario tedesco ha cominciato l'anno in corso con una fiducia completa nel mantenimento della pace e nello sviluppo degli affari. Le emissioni di valori esteri hanno continuato e si sono anzi accresciute; le borse di Berlino di Francoforte sono state gli strumenti principali di tre grandi operazioni, il prestito italiano in obbligazioni di strade ferrate, il prestito argentino per la conversione e il prestito portoghese 4 1/2 per cento di conversione. Per questi valori il mercato tedesco si sforza di sostituirsi al mercato francese, omai refrattario ai prestiti italiani e al mercato inglese, saturo di valori dell'America meridionale.

La linea ascendente nell'attività del mercato berlinese ha avuto il suo punto di partenza circa un anno fa. Uno sguardo retrospettivo sull'annata 1888 può indicarne le cause e la probabilità pel futuro.

Il mercato di Berlino ha subito nel corso dell'anno passato delle oscillazioni importanti. I tre primi mesi sono stati influiti a un altissimo grado dai timori di una guerra tra la Russia e l'Austria, di cui la Germania avrebbe sentito il primo e più grave contraccolpo. Però la Borsa pur sentendo gli effetti delle complicazioni internazionali ha sempre serbato una grande fiducia nel mantenimento della pace, fiducia senza la quale i prezzi della massa dei valori avrebbero subito una completa rovina.

L'orizzonte politico essendosi un poco rischiarato nel marzo la fermezza ricomparve tosto. Due mutamenti successivi di sovrani si sono operati senza che ne venisse qualche perturbazione nella situazione internazionale e l'aumento nei corsi dei valori e l'attività degli affari hanno segnato negli ultimi nove mesi un andamento progressivo, appena disturbato da alcun movimento di reazione. È stato nel settembre che quell'andamento ascendente ha toccato il suo più alto punto, ma ha poi ripreso verso la fine dell'anno.

Tuttavia l'anno passato ha recato qualche sensibile disinganno alla borsa di Berlino, la quale per l'impulso della politica governativa e con uno scopo di ostilità sistematica ha continuato la guerra cominciata nel 1887 contro il credito e i valori russi. La borsa ha pagato abbastanza caro le spese di quella guerra, da cui può dirsi che la Russia è uscita vittoriosa e ora pare disposta a rinunciarvi e a prestare il suo concorso nella continuazione della conversione dei prestiti di Stato russi che mercè sua, sono divenuti valori veramente internazionali, mentre gli altri valori russi quali le obbligazioni ferroviarie rimaste nelle mani del pubblico tedesco non potrebbero non soffrire, a detrimento del risparmio tedesco, dalla continuazione delle ostilità da parte della alta finanza di Berlino.

L'attività delle emissioni ha ripreso il suo slancio assieme al movimento al rialzo alla fine di marzo del passato anno colla emissione del prestito messicano condotto con un gran esito nella sottoscrizione dalla casa Bleischroeder. Le emissioni di prestiti esteri, sudamericani per la maggior parte, le creazioni di Banche e di innumerevoli Compagnie industriali si sono succedute con un vero slancio e hanno sorpassate le cifre delle annate che hanno precedute i due *crac* del 1873 e del 1882. Un successo almeno apparente ha finora coronato la maggior parte di questi ricorsi al credito e alla fiducia del pubblico. Quasi in ogni caso le sottoscrizioni sono state largamente coperte in anticipazione e le ripartizioni sono state fatte per una

frazione soltanto dalle domande. Questi fatti che avrebbero potuto far credere all'esistenza di capitali inesauribili non sono talvolta che il risultato di speculazioni organizzate per creare premi fluiti sopra titoli artificialmente rarefatti e conservati nelle mani degli emittenti. Manca ancora alla Germania una riserva di capitali di risparmio, un pubblico numero di piccoli capitalisti per assorbire e sostenere tutte queste emissioni di titoli. La Borsa di Berlino per difendere il mercato contro l'invasione dei nuovi valori industriali ha dovuto adottare la regola di non ammettere alle negoziazioni i titoli delle Compagnie aventi meno di un milione di capitale.

Questa attività nelle emissioni ha profittato specialmente agli istituti di credito, quali, ad esempio, la *Disconto Gesellschaft* che ha partecipato a 273 milioni di marchi di emissioni nuove e 44 milioni in conversioni; la *Deutsche Bank* che ha preso parte a emissioni ammontanti a 193 milioni di marchi e a conversione per 27 milioni; la *Handels-Gesellschaft* associata a creazioni nuove per 233 milioni e a conversioni per 93 milioni.

Il totale delle emissioni tedesche del 1888 è stato di 1883 milioni di marchi contro 1032 milioni nel 1887, 1007 milioni nel 1886 e 989 milioni nel 1885.

Sono state offerte al pubblico azioni di banche e di imprese industriali per un valore nominale totale di 792 milioni di marchi al prezzo di 258 milioni di marchi, vale a dire col 31 per cento di premio in media.

Ecco, per finire, i corsi di alcuni tra i principali valori al principio e alla fine dell'anno:

	31 dicembre 1887	31 dicembre 1888
Consolidati tedeschi 4 0/10.	105. 90	108. 50
3 1/2.	100. 50	104. 40
Disconto Gesellschaft . . . . .	191. —	233. —
Deutsche Bank . . . . .	162. —	175. —
Handels Gesellschaft . . . . .	152. —	178. —
Banca di Darmstadt . . . . .	140. —	168. —
Laura Hütte . . . . .	89. —	139. —

## LA SITUAZIONE DEL TESORO

al 31 gennaio 1889

Il conto del Tesoro alla fine di gennaio 1889 cioè a dire alla fine dei primi sette mesi dell'esercizio finanziario 1888-89 dava i seguenti risultati:

### Attivo:

Fondi di Cassa alla chiusura dell'esercizio 1887-88. . . . .	L. 226,220,800. 62
Incassi dal 1° luglio 1888 a tutto genn. 1889 (Entrata ordinaria) . . . . .	890,138,008. 61
Idem (Entrata straordinaria) . . . . .	148,696,449. 94
Debiti e crediti di Tesoreria . . . . .	1,300,165,521. 54
<b>Totale.</b>	<b>L. 2,565,220,780. 71</b>

### Passivo:

Pagamenti dal 1° luglio 1888 a tutto gennaio 1889. . . . .	L. 1,109,071,323. 22
Debiti e crediti di Tesoreria . . . . .	1,263,258,231. 57
Fondi di Cassa al 31 gennaio. . . . .	192,891,225. 92
<b>Totale.</b>	<b>L. 2,565,220,780. 71</b>



Il seguente specchietto riassume la situazione dei debiti e crediti di Tesoreria al 31 gennaio 1889:

	30 giugno 1888	31 genn. 1889	Differenze
Conto di cassa L.	226, 220, 800. 62	192, 891, 225. 92	- 33, 329, 574. 70
Situaz. dei crediti di Tesoreria....	79, 941, 594. 90	190, 982, 124. 23	+111, 040, 529. 38
Tot. dell'attivo L.	306, 162, 395. 52	383, 873, 350. 15	+ 77, 710, 954. 63
Situaz. dei debiti di Tesoreria..	475, 109, 986. 16	623, 057, 807. 46	-147, 947, 819. 30
Differ. attiva L.			
» passiva »	168, 947, 592. 64	239, 184, 457. 31	70, 236, 864. 67

Le entrate nei primi sette mesi dell'esercizio finanziario 1888-89 compresa tanto l'ordinaria che la straordinaria ascendono a L. 1,038,834,458.53 con una differenza in meno di L. 82,799,458.78 sul periodo corrispondente dell'esercizio 1887-88.

I pagamenti nello stesso periodo di tempo ammontarono a Lire 1,109,071,323.22 contro Lire 1,144,617,359.73 e quindi nei primi sette mesi dell'esercizio 1888-89 una minore spesa di Lire 35,546,036.51 in confronto dei primi sette mesi dell'esercizio precedente.

Il seguente prospetto contiene l'ammontare degli incassi per ciascuna categoria dal 1° luglio 1888 a tutto gennaio 1889 in confronto al periodo corrispondente dell'esercizio 1887-88.

Entrata ordinaria	Incassi nel luglio-gennajo 1888-89	Differenza col luglio-gennajo 1887-88
Rendite patrim. dello Stato. L.	55, 108, 337. 84	+ 4, 046, 786. 19
Imposta fondiaria .....	88, 114, 279. 67	+ 579, 849. 78
Imposta sui redditi di ricch. mob.	118, 101, 509. 62	+ 3, 343, 222. 61
Tasse in amministrazione del Ministero delle Finanze. ....	121, 939, 574. 93	- 1, 886, 659. 06
Tassa sul prodotto del movim. a gr. e piccola veloc. sulle ferr.	11, 439, 800. 91	+ 640, 851. 65
Diritti delle Legazioni e dei Consolati all'estero. ....	377, 565. 74	- 61, 092. 15
Tassa sulla fabbricazione degli spiriti, birra, ecc. ....	13, 760, 172. 30	- 5, 066, 591. 06
Dogane e diritti marittimi ....	129, 947, 841. 99	- 39, 440, 351. 63
Dazi interni di consumo. ....	47, 128, 924. 98	- 99, 276. 86
Tabacchi. ....	108, 714, 316. 77	- 1, 051, 492. 32
Sali. ....	37, 124, 106. 40	+ 2, 571, 899. 17
Multe e pene pecuniarie. ....	4, 585. 09	- 1, 884. 96
Lotto. ....	41, 632, 057. 48	- 9, 346, 578. 32
Poste. ....	26, 756, 695. 46	+ 1, 154, 997. 17
Telegrafi. ....	8, 343, 529. 11	- 962, 842. 74
Servizi diversi. ....	8, 192, 652. 49	- 1, 304, 887. 40
Rimb. e conc. nelle spese. ....	16, 680, 363. 97	+ 2, 027, 892. 50
Entrate diverse. ....	5, 028, 621. 10	+ 1, 023, 115. 05
Partite di giro. ....	51, 742, 771. 76	- 480, 716. 06
Totale Entr. ord. .... L.	890, 138, 008. 61	- 44, 243, 738. 35
<b>Entrata straordinaria</b>		
Entrate effettive. ....	8, 669, 564. 57	- 5, 093, 659. 02
Movimento di capitali. ....	33, 791, 146. 98	- 8, 471, 347. 78
Costruz. di strade ferrate. ....	106, 235, 337. 39	- 41, 759, 606. 40
Capitoli aggiunti per resti ai tv		- 173, 830. 76
Totale entrate straord. L.	148, 696, 449. 94	- 38, 555, 720. 40
Totale generale. .... L.	1,038,834,458.55	- 82,799,458.78

Da questo confronto apparisce che nei primi sette mesi dell'esercizio 1888-89 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio 1887-88 l'entrata ordinaria fu in diminuzione di L. 44,245,738.58 e l'entrata straordinaria di L. 38,555,720.40. In tutto una diminuzione nell'entrata di L. 82,799,458.78.

Ecco adesso il prospetto della spesa.

Pagamenti	Pagamenti nel luglio-genn. 1888-89	Differenza col luglio-genn. 1888-89
Ministero del Tesoro. L.	438, 233, 368. 58	- 13, 007, 378. 97
Id. delle finanze. . .	95, 286, 482. 45	- 12, 883, 410. 75
Id. di graz. e giust.	19, 870, 411. 91	+ 259, 581. 41
Id. degli affari est.	5, 556, 954. 44	+ 350, 334. 91
Id. dell'istruz. pub.	23, 056, 407. 64	+ 1, 114, 727. 62
Id. dell'interno. . .	37, 870, 134. 74	- 473, 930. 52
Id. dei lavori pub.	192, 109, 889. 30	- 44, 871, 624. 84
Id. della guerra. . .	199, 116, 496. 76	+ 13, 992, 749. 98
Id. della marina. . .	88, 620, 129. 48	+ 20, 459, 583. 01
Id. di agric. indus. e commercio.	9, 351, 047. 92	- 486, 568. 36
Totale. .... L.	1,109,071,323.22	- 35,546,036.51

Le spese nei primi sette mesi dell'esercizio 1888-89 dimminirono di L. 35,546,036.51.

Confrontando adesso le entrate con le spese risulta che nel luglio-gennaio 1888-89 le spese superarono l'entrata per l'importo di L. 70,236,864.67 mentre che in luglio-gennaio 1887-87 l'avevano superate soltanto per L. 22,983,442.40.

## IL DEBITO PUBBLICO ITALIANO

al 31 dicembre 1888

Al 31 dicembre 1888 cioè a dire alla fine del 1° semestre dell'esercizio finanziario 1888-89 il debito pubblico italiano ascendeva alla somma di L. 448,693,348.40 di rendita, corrispondente ad un capitale nominale di L. 9,984,212,117.59.

Quella rendita e quel capitale si dividono come appresso:

	Rendita	Capitale
Gran Libro. .... L.	448, 308, 045. 02	9, 051, 563, 533. 06
Rendite da trasc. l- versl nel G. Libro. . .	440, 285. 92	8, 830, 400. 85
Rendita in nome della S. Sede. .... »	3, 225, 000. 00	64, 500, 000. 00
Debiti inclusi nel G. Libro. .... »	22, 449, 344. 83	502, 286, 875. 03
Contabilità diverse. »	14, 270, 672. 63	357, 031, 308. 65
Totale L.	488, 693, 348. 40	9, 984, 212, 117. 59

Confrontando questi risultati con la situazione al 30 giugno 1888 apparisce che il Debito pubblico italiano aumentava nel 1° semestre dell'esercizio 1889-90 di Lire 490,577.99 di rendita.

Il Gran Libro comprende rendita consolidata 5% e rendita consolidata 3%: la prima al 31 dicembre 1888 ammontava a L. 444,902,847.57 e la seconda a L. 6,403,197.45. Confrontando queste cifre con quelle esistenti al 30 giugno 1880 si rileva che la prima aumentava nel semestre di L. 585.50 mentre quella del 3% non subiva nessun cambiamento.

Le rendite da trascrivere nel Gran Libro dimminivano nel semestre di 587.03.

La rendita creata a favore della S. Sede resta invariata.

I debiti inclusi separatamente nel Gran Libro sono quelli contratti dagli antichi Stati italiani, e dal Regno italiano, i quali ultimi riguardano le obbligazioni ecclesiastiche, e le obbligazioni delle ferrovie Novara, Cuneo e Vittorio Emanuele. In questi debiti nel semestre si ebbe un aumento di L. 271,149.50 di rendita.



Nelle contabilità diverse nelle quali sono comprese varie categorie di obbligazioni ferroviarie e quelle per i lavori del Tevere si ebbe un aumento di Lire 159,730 di rendita.

Le rendite consolidate erano repartite al 31 dicembre 1888 nelle seguenti categorie di iscrizioni:

	Consolidato 5 0/0	Consolidato 3 0/0
Rendite nominative	L. 213,585,415.00	4,436,958.00
» al portat.	» 226,160,005.00	1,953,060.00
» miste . . .	» 2,100,080.00	13,752.00
Assegni provvisori nominativi . . .	» 55,036.59	1,316.16
Assegni provvisori al portatore . . .	» 2,310.98	111.29
	L. 441,902,847.57	6,405,197.45
Totale . . . L.	448,308,045.02	

## Il commercio estero dell'India inglese nel 1887-88

Il Ministero del Commercio, e delle Finanze del Governo indo-inglese ha pubblicato una monografia che ha per titolo « Sguardo sul commercio e sul traffico delle Indie nel periodo 1887-88 » e da essa togliamo alcune delle più importanti notizie tanto relative al commercio, quanto al movimento di navigazione fra le Indie inglesi e i vari paesi del mondo.

Nel periodo 1878-79 il valore della importazione totale fu di 436,229,433 rupie, che salì fino a rupie 762,106,687 nel periodo 1887-88 e la esportazione nei medesimi due periodi salì da rupie 647,894,561 a 919,854,163 rupie.

Il valore del transito da e per l'India attraverso il Canale di Suez nel periodo 1881-82 fu di rupie 880,927,887, cioè il 6  $\frac{1}{4}$  per cento dell'intero transito, mentre nel periodo 1887-88 fu di 1,128,563,535 rupie cioè il 66,01 per cento dell'intero transito.

Il commercio dell'Inghilterra, calcolato secondo il valore, fu di circa il 76 per cento del commercio totale per il canale di Suez, e il tonnello delle navi che servirono al commercio fra l'Inghilterra e l'India, rappresenta il 43 0/0 di tutto il commercio marittimo da e per l'India.

Il tonnello delle navi degli altri paesi che presero parte nel periodo 1887-88 al commercio col l'India è il seguente: navi austriache 203,706 tonnellate, italiane 206,238, olandesi 24,782, francesi 77,292, germaniche 182,160, norvegesi 59,914, svedesi 6,303, americane 97,507, arabe 39,477, turche 13,890. Il numero ed il tonnello delle navi indigene furono circa il 2  $\frac{1}{3}$  per cento del movimento marittimo totale. Al commercio marittimo ebbero parte principalissima le provincie di Bombay, Bengala, Madras e Birmania.

Quanto alla importazione dell'oro nell'India si rileva che nel periodo 1859-60 fino al 1872-73 l'importazione media annuale netta in moneta inglese fu di 5,518,000 lire, e nell'altro periodo 1873-74 al 1887-88 fu in media per ciascun anno di sole sterline 2,520,000. Come si vede in questo secondo periodo vi fu una rilevante diminuzione nella importazione, che si verificò specialmente negli anni di carestia, cioè dal 1876 al 1879. L'importo totale dei metalli preziosi entrati, e rimasti nel paese, collo-

cando la rupia a 2 scellini nei 29 anni dal 1859 al 1888 sale a quasi 110 milioni e un quarto di sterline in oro, e 248 milioni in argento, il che dà un totale di 329 milioni di sterline.

L'incasso netto delle dogane fu nel 1887-88 di rupie 5,497,810 per l'importazione, e di 7,390,653 per l'esportazione.

Nella pubblicazione che stiamo riassumendo vi è un quadro che raggruppa il valore, e la percentuale con cui i principali paesi presero parte al commercio dell'India. Secondo quel quadro del traffico totale indiano nel periodo 1887-88 spetta il 54  $\frac{81}{100}$  per cento all'Inghilterra, l'8  $\frac{54}{100}$  per cento alla China-Hongkong, il 2  $\frac{24}{100}$  0/0 ai porti chinesi entrati nella convenzione commerciale, il 4  $\frac{85}{100}$  0/0 alla Francia, il 3  $\frac{82}{100}$  0/0 alle colonie nella penisola Malacca, il 5  $\frac{41}{100}$  0/0 agli Stati Uniti, il 3  $\frac{19}{100}$  0/0 all'Italia, il 2  $\frac{13}{100}$  0/0 all'Austria, il 2  $\frac{10}{100}$  0/0 all'Egitto, il 2  $\frac{07}{100}$  0/0 al Belgio, l'1  $\frac{95}{100}$  0/0 a Ceylon, l'1  $\frac{00}{100}$  0/0 a Maurizio, l'1  $\frac{31}{100}$  0/0 alla Persia e così via.

La Germania non figura in quel quadro che col 0.75 per cento, ma è da notare che confrontando il commercio del 1887-88 con alcuni anni precedenti si scorge che esso va rapidamente aumentando. Uno dei principali articoli di esportazione dalla Germania è il sale, che viene portato nei porti birmani, ove poi vengono imbarcate grandi quantità di riso per la Germania. Oltre il riso s'importano in Germania la juta, il cotone e l'indaco.

Molto varia è l'importazione dall'Italia, il cui prodotto principale è il corallo, sebbene l'importazione di questo articolo e delle perle false sia in diminuzione. Anche per l'Italia, come per gli altri paesi del continente europeo, il cotone è il principale articolo d'importazione dall'India. Segue poi il frumento, di cui negli ultimi anni s'importarono in Italia quintali 307,300.

Il commercio colla Russia europea fu ed è quasi nullo, ma negli ultimi anni acquistò rapidamente molta importanza un nuovo articolo, cioè il petrolio. Dal porto russo-asiatico di Batum se ne esportarono in India nel 1886 87: 1,577,392 galloni e nel periodo 1887-88: 5,036,055 galloni. L'indaco ed il cotone sono i principali articoli d'esportazione dall'India nella Russia europea.

L'importazione principale degli Stati Uniti nell'India è il petrolio di cui nel periodo 1886-87 se ne introdussero 29,145,000 galloni, mentre nel periodo 1887-88 soltanto galloni 23,040,060.

Sono notevoli le importazioni di birre leggere tedesche, austriache e inglesi, e dello zucchero. Anche la carta da scrivere, e da stampe di varie qualità provenienti dalla Germania, dall'Austria, e dal Belgio è in continuo annuale aumento. Gli ombrelli sono essi pure un notevole articolo di importazione nell'India. Negli ultimi anni ne furono importati 4,683,185 dei quali 3,218,441 vennero dall'Inghilterra, mentre gli ombrelli di carta, i così detti *rattisals* provennero dalla China, e dalla Colonia della penisola di Malacca.

La pubblicazione contiene inoltre uno studio comparativo per alcuni articoli di esportazione dall'India negli ultimi 5 anni tenendo conto dei paesi di destinazione. Si rileva dal medesimo che dal 1883 al 1888 l'esportazione per l'Austria crebbe del 21 0/0, per la Germania del 67 0/0, per i Paesi Bassi del 35.9 0/0, per l'Italia del 28.4 0/0, per la Russia del 214.8 0/0, per la Spagna del 15.5 0/0. Per i



paesi non europei crebbe in queste proporzioni: per gli Stati Uniti del 20.7 0/0, per il Giappone del 147.6 0/0, per la Persia del 28.8 0/0, per la Turchia Asiatica del 58.4 0/0 e per l'Australia dell'88 0/0.

L'esportazione di frumento decrebbe considerevolmente negli ultimi 5 anni: nel 1886-87 fu di quintali 22,265,253, nel 1887-88 all'incanto di soli 15,558,169 quintali. La maggior parte del frumento esportato andò in Inghilterra, in Francia ed in Italia.

Tre forti articoli di vendita dell'esportazione indiana o sono del tutto stazionari e decrescono, e cioè l'oppio, l'indaco e la seta; di oppio furono esportate nell'ultimo anno 90,000 casse, di indaco 159,000 quintali e di seta greggia e bozzoli 1,600,000 libbre.

La seguente tabella dà la quantità ed il valore della esportazione della juta greggia negli ultimi 6 anni:

1882	—	13,438,909	quintali, del valore di 584.69 lakes
1883	—	7,017,985	» » 459.26 »
1884	—	8,368,686	» » 466.13 »
1885	—	7,783,735	» » 435.53 »
1886	—	8,306,708	» » 486.98 »
1887	—	9,643,484	» » 604.04 »

Nell'ultimo anno si fece un'estesa esportazione di sacchi di juta, specialmente, come fu accennato, coll'Australia. Il valore di questi sacchi di juta, esportati negli Stati Uniti, nella China, nell'America meridionale, a Natal, nelle colonie del Capo e nell'Egitto fu di 174,63 lakes nel 1887.

## CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

**Camera di Commercio di Vicenza.** — Nella seduta del 7 febbraio discusse largamente sullo stanziamento di un premio a favore di una società etnologica o cantina sociale rinviandone la risoluzione ad altra seduta; deliberò di appoggiare la domanda della Camera di Commercio di Venezia sul riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi, perchè corrispondente agli interessi di tutta la nazione e specialmente delle piazze e provincie poste sul versante Adriatico; prese la stessa deliberazione intorno alla petizione della Camera di Commercio di Torino chiedente la soppressione di alcuni articoli del disegno di legge sulle miniere già approvato dal Senato perchè si accorda coi reali interessi dell'industria mineraria della provincia, essendo inopportuno lasciare in arbitrio del proprietario del suolo la esplorazione e coltivazione delle miniere, misura che avrebbe per effetto secondo il concetto della Camera vicentina di paralizzare il movimento progressivo dell'industria mineraria, e di privare gli inventori di quei diritti che loro sono assicurati da tutte le legislazioni in compenso della loro iniziativa; deliberò infine di passare all'ordine del giorno sulla domanda della Camera di Commercio di Genova tendente ad ottenere l'abolizione dei biglietti ferroviari di favore, e sulla rimostranza della Camera di commercio di Alessandria, riguardo alle funzioni dei curatori ai fallimenti, nel senso che venga maggiormente tutelato l'interesse del commercio e sieno rigorosamente osservate le disposizioni di legge.

**Camera di Commercio di Siena e Grosseto.** — Nella seduta del 19 febbraio oltre altri provvedimenti di minore importanza passava all'ordine del giorno sulla proposta di alcune modificazioni al progetto di legge sulle miniere, e sulla domanda della Ditta Giovanni Hessemberg di Sestri Ponente diretta ad ottenere che non venga approvata nel progetto di legge per l'esenzione del dazio doganale delle macchine occorrenti all'impianto di nuove industrie tessili, la libera entrata delle macchine, e la Camera senese prendeva questa deliberazione parendole inopportuno appoggiare un voto, che viene a favorire un solo stabilimento industriale. Esauriti questi argomenti, avendo presa cognizione di un deliberato della consorella di Piacenza con il quale raffermandosi fede nei principi del libero scambio, si fanno voti perchè il Governo del Re voglia con ogni mezzo compatibile con la dignità nazionale, adoperarsi alla conclusione di un nuovo trattato di commercio Italo-Francese, la Camera avendo considerato i vantaggi che dalla attuale rottura delle relazioni colla Francia sono derivati e possono derivare alla industria nazionale; ma avendo considerato d'altra parte che l'Italia è nazione eminentemente agricola e che per questo tutte le varie regioni italiane ed alcune in ispecie hanno risentito danni non lievi dalla attuale guerra di tariffe; ad unanimità deliberò di associarsi alla consorella di Piacenza per insistere presso il Governo affinché esso con ogni mezzo compatibile colla dignità nazionale si adoperi per il ristabilimento delle relazioni commerciali colla Francia.

**Notizie.** — La Camera di Commercio di Firenze fa noto che dal Ministero di agricoltura, industria e commercio è stato significato che la Dogana francese di Ventimiglia ha stabilito di far travasare d'ora in poi completamente i fusti d'olio spediti in Francia, ogni volta che non sarà indicato nella dichiarazione doganale da parte del mittente che egli intende sottostare alla tara legale del 12 per cento.

Ad evitare le dannose conseguenze di siffatta misura gli speditori d'olio sono avvertiti di non omettere di domandare nella dichiarazione, l'applicazione della tara legale per le loro spedizioni in Francia.

## Mercato monetario e Banche di emissione

Sul mercato inglese la domanda di danaro fu alquanto vivace per effetto di alcuni pagamenti dovuti alla Banca e pel versamento di 2 milioni e mezzo in conto di un prestito della colonia di Victoria. Tuttavia i saggi dei prestiti brevi e dello sconto non ebbero variazioni sensibili, furono però alquanto fermi. Lo sconto a tre mesi è a 2 3/8 e i prestiti vennero negoziati a 2 e 2 1/2 0/0. Quanto al movimento di specie metalliche, esso avrebbe grande importanza e se vennero ritirate alcune piccole somme, altre entrarono alla Banca provenienti dall'Australia e dall'America meridionale.

La Banca d'Inghilterra al 7 corrente aveva l'incasso di 22 milioni di sterline in aumento di 280,000, la riserva era scesa di 68,000 sterline; il portafoglio raggiunge ora i 25 milioni e mezzo in aumento di 837,000, i depositi privati erano aumentati di 615,000 sterline.

Il mercato americano è in una situazione alquanto



incerta, ma ancora buona. Tutto dipende ora dalla linea di condotta che seguirà il nuovo segretario della Tesoreria signor Windom, o meglio dalla politica fiscale del nuovo governo. È a crederci tuttavia che in un modo o nell'altro continueranno le operazioni di tesoreria già condotte dal sig. Fairchild per scemare quanto più è possibile l'accumularsi del danaro nelle casse dello Stato.

Lo sconto resta facile e i saggi variano dal 3 1/2 al 5 0/10.

Le Banche associate di Nuova York al 1° novembre avevano l'incasso di 83,500,000 dollari in diminuzione di 3,700,000, il portafoglio era aumentato di 4 milioni, la circolazione era diminuita di 200,000, i depositi privati di 200,000 la riserva eccedente da 15 milioni era scesa a 12 milioni di dollari.

Secondo l'ultimo rapporto mensile del Controllore della circolazione al 1° febbraio le Banche nazionali avevano in circolazione 929 milioni di doll. in diminuzione rispetto al 1° gennaio di 4,385,000, e a paragone del 1° gennaio 1888 pure in diminuzione di 36 milioni e mezzo. Come vedesi si restringe sempre più la circolazione di quelle Banche e la riforma del sistema bancario americano pare sempre più necessaria.

A Parigi gli avvenimenti più importanti e di molta gravità sono stati quelli relativi al *Comptoir d'Escompte* e al ribasso nei valori dei metalli. Essi hanno esercitato sul mercato finanziario una influenza che si può facilmente immaginare. Al *Comptoir d'Escompte* vi è stato un vero *run* da parte dei depositanti, una corsa al ritiro dei depositi, che però non ha messo punto nell'imbarazzo quell'istituto di credito, sebbene il direttore generale Denfert-Rochereau si sia suicidato. È certo che il *Comptoir d'Escompte* si è immischiato anche lui nel famoso sindacato dei metalli, il quale dopo un periodo di successo incontestabile è ora in piena crisi, non ostante la recentissima costituzione della *Société auxiliaire des Métaux* con 40 milioni. Il crollo che noi prevedevamo già nel nostro numero del 27 gennaio è ora un fatto compiuto, ma resta a vedersi a quanto ammontano veramente, le perdite dell'infelice e assurdo sindacato pel rame.

Il mercato monetario parigino non ha risentito molto da questa *débâcle* e lo sconto è facile e abbondante. La Banca di Francia al 7 corrente aveva l'incasso di 2238 milioni in diminuzione di quasi 3 milioni, il portafoglio era scemato di 116 milioni per le scadenze della fine di febbraio, le anticipazioni aumentarono invece di 10 milioni e i depositi privati di quasi 8 milioni; erano diminuiti i depositi del Tesoro di 62 milioni e la circolazione di 43 milioni.

I cambi non hanno avuto notevoli variazioni, lo *chèque* su Londra è a 25,34, il cambio sull'Italia è a 4 1/4 di perdita.

A Berlino la situazione rimase buona e lo sconto oltremodo falso. La *Seehandlung* offre capitali per uno o due mesi a 1 3/4 per cento e sulle piazze tedesche lo sconto a tre mesi è praticato a 2 0/10 e anche qualcosa meno.

La *Reichsbank* al 28 febbraio aveva l'incasso di 933 milioni di marchi senza variazione, e il portafoglio era diminuito di 12 milioni e mezzo, i depositi di 15 milioni e mezzo.

La Banca imperiale russa ha ridotto lo sconto di 1/2 0/10 sicchè è ora del 4 1/2 0/10.

I mercati italiani presentano la solita situazione. I cambi sono meno fermi, quello a vista su Francia è a 100,55, su Londra a tre mesi è a 25,25, su Berlino a 123,50.

Situazioni delle Banche di emissione italiane

		20 febbraio	differenza
Banca Naz. Italiana	Attivo	Cassa e riserva... L.	278.513.174 + 12.015.736
		Portafoglio.....	347.804.776 - 9.226.956
		Anticipazioni.....	62.180.751 - 381.435
	Passivo	Moneta metallica...	241.040.781 - 886.257
		Capitale versato....	150.000.000 - -
		Massa di rispetto....	40.000.000 - -
		571.212.853 - 10.923.365	
Conti cor. altri deb. a vista		570.580.968 + 12.077.635	
		20 febbraio	differenza
Banca Naz. Toscana	Attivo	Cassa e riserva... L.	47.882.998 - 2.251.339
		Portafoglio.....	41.455.828 - 1.841.652
		Anticipazioni.....	6.852.992 + 121.777
	Passivo	Oro e Argento.....	33.733.462 + 57.817
		Capitale.....	21.000.000 - -
		Massa di rispetto....	2.204.186 - -
		79.910.020 + 697.950	
Conti cor. altri deb. a vista		2.530.956 - 294.568	

Situazioni delle Banche di emissione estere

		7 marzo	differenza		
Banca di Francia	Attivo	Incasto { oro.... Fr.	1.008.624.000 - 700.000		
		{ argento...}	1.230.206.000 - 2.122.000		
		Portafoglio.....	583.540.000 - 116.036.000		
	Passivo	Anticipazioni.....	407.305.000 + 10.782.000		
		Circolazione.....	2.740.901.000 - 45.833.000		
		Conto cor. dello St.	74.716.000 - 62.091.000		
		390.374.000 + 7.899.000			
Rapp. tra l'inc. e la circ.					
		7 marzo	differenza		
Banca d'Inghilterra	Attivo	Incasto metallico Sterl.	22.008.000 + 280.000		
		Portafoglio.....	23.639.000 + 857.000		
		Riserva totale.....	14.817.000 - 680.000		
	Passivo	Circolazione.....	23.391.000 + 349.000		
		Conti cor. dello Stato	10.467.000 - 169.000		
		Conti cor. particolari	23.951.000 + 615.000		
Rap. tra l'inc. e la circ.					
		28 febbraio	differenza		
Banca Imperiale Germanica	Attivo	Incasto Marchi	933.225.000 + 173.000		
		Portafoglio....	4.040.700.000 - 12.618.000		
		Anticipazioni...	41.164.000 + 5.707.000		
	Passivo	Circolazione...	897.509.000 + 7.416.000		
		Conti correnti...	422.267.000 - 13.538.000		
				1 marzo	differenza
Banche assoc. di N. York	Attivo	Incasto metal. Doll.	83.300.000 - 3.700.000		
		Portaf. e anticip.	418.000.000 + 4.000.000		
		Valori legali.....	33.500.000 + 200.000		
	Passivo	Circolazione.....	4.300.000 - 100.000		
		Conti cor. e depos.	438.100.000 - 200.000		
				28 febbraio	differenza
Banca nazion. Belgio	Attivo	Incasto. Franchi	98.778.000 - 11.000		
		Portafoglio.....	304.877.000 + 11.256.000		
		Circolazione.....	367.888.000 + 11.773.000		
	Passivo	Conti correnti...	60.428.000 + 4.466.000		
				2 marzo	differenza
		Banca dei Paesi Bassi	Attivo	Incasto { Oro. Flor.	61.218.000 + 74.000
{ Argento...}	86.376.000 - 850.000				
Portafoglio.....	56.166.000 - 2.089.000				
Passivo	Anticipazioni.....		35.776.000 - 1.367.000		
	Circolazione.....		206.342.000 - 1.182.000		
	Conti correnti.....		15.060.000 - 416.000		
		2 marzo	differenza		
Banca di Spagna	Attivo	Incasto... Pesetas	325.688.000 - 6.372.000		
		Portafoglio.....	973.622.000 + 7.909.000		
		Circolazione.....	709.062.000 - 12.716.000		
	Passivo	Conti cor. e dep.	417.103.000 - 2.426.000		
				28 febbraio	differenza
		Banca Austro-Ungherese	Attivo	Incasto... Florini	234.794.000 + 101.000
Portafoglio.....	120.972.000 + 1.757.000				
Anticipazioni...	20.345.000 + 242.000				
Passivo	Prestiti ipotec.		107.270.000 + 260.000		
	Circolazione.....		373.685.000 + 5.149.000		
	Conti correnti...		6.373.000 - 4.686.000		
Cartelle in circ.		102.522.000 + 306.000			
		25 febbraio	differenza		
Banca Imperiale Russa	Attivo	Incasto metal. Rubli	306.761.000 + 169.000		
		Portaf. e anticipaz.	156.080.000 - 2.710.000		
		Biglietti di credito	1.046.295.000 - -		
	Passivo	Conti cor. del Tes.	127.012.000 - 5.710.000		
		Conti cor. dei priv.	95.675.000 + 1.372.000		



## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 9 marzo 1889.

L'aspetto del mercato finanziario nei primi giorni della settimana proseguì alquanto incoraggiante, nè era da aspettarsi diversamente, se si considera che i compratori, che avevano alla fine di febbraio ottenuto vantaggi quasi insperabili, dovevano necessariamente fare tutti gli sforzi per mantenere una situazione, che si era delineata a loro favore quasi senza contrasti. Non è necessario pertanto ricercare altrove le cause del persistente sostegno che in quei giorni si riscontrava da per tutto, giacchè era la sola conseguenza della posizione delle varie piazze, nè sarebbe stato da maravigliarsi se i prezzi si fossero spinti più innanzi, giacchè i premi venduti per la seconda quindicina di febbraio erano stati già superati dai corsi del giorno, come non sarebbe da sorprendere che il mese di marzo, ove non avvenissero fatti in contrario, dasse risultati anche migliori dello scorso febbraio. A Parigi dopo l'esaurimento della liquidazione fine mese che si operò, come si sa, a favore dei compratori, le rendite continuarono a salire, e il progresso sarebbe stato anche maggiore se non fosse stato contrastato dal continuo ribassare dei valori metallici, e dalla cattiva impressione prodotta dalla morte di M. Denfert Rocherau, Direttore del *Comptoir d'Escompte*, la cui situazione si teme alquanto compromessa, avendo il *Comptoir* partecipato alla società dei metalli, le cui azioni che pochi mesi indietro erano pagate 900 franchi, sono oggi discese a 180. Anche le altre borse estere mantennero alquanto bene i corsi raggiunti, specialmente quelle di Berlino e di Francoforte, ove si ebbe gran movimento di fondi esteri, particolarmente di fondi egiziani, e quella pure di Vienna sul principio della settimana ebbe tendenza a crescere, ma sul finire inclinò verso il ribasso prodotto a quanto pare dagli avvenimenti di Serbia, giacchè non pochi giornali austriaci considerano l'abdicazione del Re Milano come causa di future complicazioni. Le borse italiane al contrario di quelle estere trascorsero alquanto incerte, non tanto per il soverchio prolungarsi della crisi ministeriale, quanto per il ribasso che ha colpito la nostra rendita su quasi tutte le piazze d'Europa. Sul finire della settimana tutte le borse estere furono in ribasso, segnatamente quella di Parigi ove i valori di stato tanto indigeni, che internazionali, come pure tutti gli altri valori subirono un forte tracollo prodotto dalle ingenti vendite di fondi operate dal *Comptoir d'Escompte* e dal panico gravissimo che ha colpito il pubblico, panico che potrebbe produrre più serie complicazioni finanziarie.

Ecco adesso il movimento della settimana:

**Rendita italiana 5 0/0.** — Nelle borse italiane oscillò nei primi giorni delle settimana intorno a 96,65 in contanti e 96,85 per fine mese, perdendo così una ventina di centesimi sui prezzi precedenti; più tardi tornava a guadagnare da circa 10 centesimi, e dopo essere caduto in seguito verso 96 resta oggi a 96,25 e a 96,45. A Parigi da 96,50 scendeva a 95 per rimanere a 95,60; a Londra da 95 3/8 a 99,43 e a Berlino da 97 a 99,60.

**Rendita 3 0/0.** — Avvicinandosi il pagamento del cupone si mantenne sostenuta intorno a 62,50 per fine mese.

**Prestiti già pontifici.** — Il Blount da 96,50 saliva fino a 96,70; il Cattolico 1860-64 invariato a 97,50 e il Rothschild a 97,70.

**Rendite francesi.** — Malgrado il fortissimo ribasso subito dai valori metallici e le voci sfavorevoli che corrono sul *Comptoir d'Escompte* salivano il 4 1/2 per cento da 104,60 a 104,65; il 3 per cento da 85,15 a 85,55; e il 3 per cento ammortizzabile da 88,25 a 88,75. Verso la metà della settimana tutte subivano qualche ribasso per rimanere a 104,35, 84,75 e 87,90.

**Consolidati inglesi.** — Restano a 98 ex coupon.

**Rendite austriache.** — La rendita in oro si mantenne sostenuta fra 111,50 e 111,60 in carta; la rendita in argento dopo varie alternative scendeva da 84,20 a 83,75 e la rendita in carta da 83,70 e 83,10.

**Consolidati prussiani.** — Il 4 0/0 fu contrattato fra 108,70 e 108,80 e il 3 1/2 0/0 fra 104,50 e 104,60.

**Fondi russi.** — Il rublo a Berlino da 218,70 scendeva a 217,65.

**Rendita turca.** — A Parigi da 15,82 saliva verso 16 e poi indietreggiava a 15,85, e a Londra invariata fra 15 15/16 e 15 3/4.

**Valori egiziani.** — La rendita unificata da 445,50 scendeva a 438,50.

**Valori spagnuoli.** — La rendita esteriore da 76 1/16 scendeva a 75 3/16.

**Canali.** — Il Canale di Suez da 2280 scendeva a 2250 e il Panama da 48 risaliva a 51 per ricadere a 47 1/2 del Canale di Suez dal 1° marzo a tutto il 6 ascesero a franchi 980,000 contro fr. 900,000 nel periodo corrispondente dell'anno scorso.

— I valori bancari e industriali italiani ebbero movimento alquanto lento, e prezzi contrastati, ma volgenti al ribasso.

**Valori bancari.** — La Banca Naz. Ital. negoziata da 2068 a 2070; la Banca Nazionale Toscana senza quotazioni; il Credito mobiliare da 873 cadeva a 838; la Banca Generale da 650 scendeva a 646; il Banco di Roma da 710 a 685; la Banca Romana da 1145 a 1135; la Banca di Milano nominale a 240; la Banca di Torino da 717 saliva a 727; la Cassa Sovvenzioni da 316 scendeva a 301; il Credito Meridionale da 480 a 480,50 e la Banca di Francia da 3,740 saliva a 3890. I benefici della Banca di Francia nella settimana che terminò col 7 corr. ascesero a fr. 546,000.

**Valori ferroviari.** — Le azioni Meridionali all'interno negoziate fra 776 e 778; e a Parigi da 772 a 770; le Mediterranee nelle borse italiane fra 315 e 616 e a Berlino da 122 a 120,60 e le Sicule a Torino intorno a 590 per le vecchie azioni. Nelle obbligazioni nessuna quotazione.

**Credito fondiario.** — Banca Nazionale negoziata a 478 per il 4 per cento e a 503,50 per il 4 1/2; Napoli a 484,25; Sicilia a 504 per il 5 0/0 e a 468,50 per il 4 1/2; Roma a 466; Siena a 504 per il 5 per cento e a 480 per il 4 1/2 0/0; Milano a 505 per il 5 0/0 e a 484 per il 4 1/2 e Cagliari senza quotazioni.

**Prestiti Municipali.** — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze senza quotazioni; l'Unificato di Napoli a 88 circa; l'Unificato di Milano a 91 e gli altri prestiti invariati sui prezzi precedenti.

**Valori diversi.** — Nella borsa di Firenze ebbero qualche contrattazione le Immobiliari da 775 a 756; e le Costruzioni venete fra 155 e 156; a Roma l'Acqua Marcia da 1670 caduta a 1620 e le Con-



dotte d'acqua da 308 a 300; Milano la Navigazione Gen. Italiana invariata fra 447 a 448 e le Raffinerie da 303 a 308 e a Torino la Fondiaria italiana da 195 a 195.

**Metalli preziosi.** — Il rapporto dell'argento fino invariato a Parigi a 287,50 e a Londra il prezzo dell'argento invariato fra den. 42 5/8 per oncia, e den. 42 9/16.

## NOTIZIE COMMERCIALI

**Cereali.** — All'estero la maggior parte dei mercati a grano proseguì a volgersi verso l'aumento, e la mossa è venuta dalle piazze dell'Unione Americana, per la ragione che vanno confermandosi agli Stati Uniti le previsioni di un minor raccolto di oltre 700 mila staja. A Nuova York i grani si quotarono fino a doll. 1,01 al bushel, e a Chicago fino a 1,06. Anche a S. Francisco i grani furono fermissimi. I granturchi a Nuova York si quotarono in rialzo fino a dollari 0,45 1/2 e le farine pure in rialzo da dollari 3,35 a 3,60 al barile di 88 chilogr. Notizie da Bombay recano che i grani indiani tendono a salire. La solita corrispondenza da Odessa annunzia che il mercato fu un poco più fermo della settimana scorsa. I grani teneri si quotarono da rubli 0,98 a 1,06 al podo, i granturchi da 0,53 a 0,64; la segale da 0,33 a 0,61; l'avena da 0,54 a 0,68 il tutto al podo. A Smirne sostegno nei grani, e tendenza debole per gli orzi. A Londra i grani ebbero pochi affari, ma prezzi sostenuti a motivo delle scarse spedizioni dall'Australia. Anche a Liverpool i grani ebbero mercato favorevole. Le piazze germaniche si mantennero nelle precedenti condizioni. Nelle piazze austro-germaniche i grani furono in aumento. A Pest i grani si quotarono da fior. 7,26 a 7,33 al quint., e a Vienna da 7,60 a 7,70. In Francia movimento granario ristretto e prezzi in sostegno. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 26 al quint., e per maggio-giugno a fr. 26,60. Nel Belgio e specialmente in Anversa i grani ebbero tendenza debole. In Italia i grani continuarono a favore dei compratori; lo stesso andamento ebbero il riso e il granturco, e la segale e il riso tendenza a salire. — In Arezzo i grani si contrattarono da L. 17,40 a 19,40 all'ettolitro. — A Bologna i grani da L. 24 a 24,25 al quintale, i granturchi da L. 16 a 17 e i risoni da L. 23 a 24. — A Verona i grani da L. 22,75 a 23,50; i granturchi da L. 16,75 a 17,25 e il riso da L. 34,50 a 41. — A Pavia il riso da L. 35 a 42. — A Milano i grani da L. 23 a 24,25; il granturco da L. 15,50 a 16,50; la segale da L. 15,50 a 16,25 e il riso da L. 35 a 41. — A Torino i grani da L. 23,50 a 24,75, i granturchi da L. 15,75 a 17,25 l'avena da 18 a 19,75 e il riso bianco da L. 25,50 a 36. — A Genova i grani teneri nostrali da L. 24 a 25,50 e i grani esteri senza dazio da L. 22 a 25. — In Ancona i grani delle Marche da L. 23,75 a 24,50 e i grani degli Abruzzi da L. 22,50 a 23,50 e a Napoli i grani tanto bianchi che rossi a L. 24 al quint.

**Sete.** — Nelle piazze italiane essendosi manifestato qualche bisogno di rifornirsi da parte della fabbrica il movimento degli affari di ebbe maggiore estensione specialmente negli articoli greggi. — A Milano infatti le greggie in alcuni titoli ottennero speciale favore; vennero poi gli organzini purchè ceduti a prezzi miti, e infine le trame e qualche affare si ebbe anche nei cascami. Le greggie extra verdi 12/13 si contrattarono a L. 47,75; le sublimi Brianzole 9/10 a L. 46,75; le gialle da 12 a 16 da L. 44 a 45; le belle correnti da 10 a 14 da L. 43,25 a 42; gli organzini sublimi gialli 18/20 a L. 54; detti 20/22 a L. 53; le trame

belle correnti 22/28 da L. 47 a 48 e i bozzoli secchi da L. 9,75 a 10,50 il tutto al chilogrammo. — A Lione la settimana trascorse con migliori disposizioni e dispacci da Marsiglia recano abbondanti acquisti di greggie dalla Siria.

**Caffè.** — Il mercato settimanale fu improntato a fermezza e in forte è continuata ripresa. — A Genova per l'esordire di tutti i mercati regolatori mondiali molte contrattazioni ebbero effetto, e prezzi di reale aumento, specialmente nelle sorti del Rio naturale, Bahia, Santos, Guatemala e S. Domingo e sempre si continua. Si ebbe è vero un po' di sosta nei prezzi ma questa non servi che a consolidare l'articolo. I prezzi correnti al deposito sono i seguenti: Moka Egitto da L. 150 a 155 ogni 50 chilogr.; Portorico da L. 125 a 130; Guatemala da L. 110 a 115; S. Domingo da L. 102 a 106; Santos da L. 95 a 110; Bahia da L. 95 a 110 e Rio da L. 95 a 120 il tutto e seconda della qualità. — A Marsiglia il Portorico da L. 121 a 126; il Moka Aden da L. 133 a 136; il Giava da fr. 111 a 118 e il Rio da fr. 103 a 109 il tutto ogni 50 chil. — A Trieste il Rio fu contrattato da fior. 89 a 106 al quintale, e il Santos da 90 a 108. All'Avre il Santos good average afranchi 103,50 e in Amsterdam il Giava buono ordinario a cent. 51 1/4 per libbra.

**Zuccheri.** — Continua il sostegno negli zuccheri che sembra voglia mantenersi giacchè la sua ragione di essere è nella minor produzione in confronto dell'anno scorso. — A Genova i raffinati della Ligne Lombarda si contrattarono da L. 127,50 a 128 al quint. al vagone. — In Ancona i raffinati nostrali e olandesi da L. 128,50 a 129. — A Trieste i pesti austriaci da fior. 19,75 a 20,25. — A Parigi gli ultimi prezzi quotati furono di fr. 38,25 per gli zuccheri rossi di gr. 88, di fr. 100,50 per i raffinati e di fr. 42,15 per i bianchi n. 3 il tutto al deposito. — A Londra mercato sostenuto in tutte le qualità e a Magdeburgo gli zuccheri di Germania di gradi 88 a Rk 14,40.

**Bestiami.** — Corrispondenze da Bologna recano che l'aumento nei bovini si fa sensibile; nei manzelli allevati dall'autunno si guadagnano tre o quattro manregni al paio, se svernati convenientemente; nei capi da macello la vendita è fatta più pronta e li mezzani ingrassati si pagano quasi al pieno prezzo in ragione cioè di L. 125, che era per i raffinati; il vitello di latte con L. 65 a 77, e scarseggiano di molto perchè i nati ora già si destinano all'allevamento. I suini grassi fecero un piccolo passo indietro, nè si sono pagati più di L. 125 e più pingui e convenienti; i comuni da L. 110 a 115. — A Udine i bovi a peso morto a L. 114 al quint.; le vacche a L. 92; i vitelli a L. 75 e i maiali da L. 102 a 105.

**Oli d'oliva.** — Si ha da Porto Maurizio che la fabbricazione dell'olio di oliva è sempre attiva, e le vendite per il nuovo prodotto si praticano da L. 75 a 90 al quintale. — A Genova sostegno nelle qualità fini e buone. I Sardegna realizzarono da L. 110 a 115; i Riviera Ponente da L. 95 a 100; i Bari da L. 95 a 105; e Romagna da L. 105 a 110. — In Arezzo i prezzi variano da L. 110 a 115 fuori dazio. — A Napoli in borsa i Gallipoli pronti si quotarono a L. 70,10 e i Gioja a L. 68,20 e a Marsiglia i Bari da L. 140 a 155, i Sicilia nuovi a L. 100, e i Tunisi da L. 100 a 110.

**Lane.** — All'estero la tendenza delle lane è alquanto buona, la domanda proseguendo attiva con prezzi piuttosto sostenuti per tutte le qualità. — All'Avre le Montevideo succide realizzarono fr. 160 al quintale con 50 centesimi di aumento per consegna a tre mesi. — A Marsiglia si viderono alcune centinaia di balle da fr. 77,50 a 205 a seconda della qualità. — A Genova i prezzi praticati al deposito sono i seguenti: Buenos Ajus e Montevideo succide da



L. 120 a 182 al quintale; Tunisi idem da L. 130 a 140, Algeri e Bona idem da L. 100 a 130; Buenos Ayres e Montevideo lavate da L. 220 a 500, Berdianska lavate da L. 450 a 500 e Marocco da L. 150 a 160.

**Srlumi.** — Ebbero prezzi meno fermi. — A *Genova* i prezzi furono come segue: stoccofisso Bergen da L. 80 a 81, merluzzo Labrador da 42 a 44, francese lavato da 45 a 46. per 100 chil., Aringhe Yarmouth da L. 20 a 24 per barili grossi, il tutto in Darsena.

**Zolli.** — In calma e con tendenza al ribasso. — A *Messina* i greggi sopra Licata quotati da L. 6,59 a 7,26 al quintale; sopra Girgenti da L. 6,56 a 7,15 e sopra Catania da L. 7,59 a 7,39 e a *Genova* i prezzi dei raffinati variano da L. 10,50 a 12 il tutto al quintale.

**Metalli.** — Gli ultimi telegrammi venuti da *Londra* portano che il rame si mantiene in calma con venditori a sterline 77,15 alla tonnellata per pronta consegna; il piombo fermo da st. 12 10 a 12,12,6 per lo spagnolo, e da st. 12,12,6 a 12,15 per l'inglese, lo stagno a st. 95,10 per lo Stretto pronto e lo zinco sostenuto a ster. 17,12,6. — A *Glasgow* i ferri disponibili si quotarono da scellini 42,9 a 42,10 1/2 la tonnellata. — A *Marsiglia* i ferri bianchi da fr. 26 a 32 al quintale; e il piombo da fr. 31 a 32. — A *Genova* i prezzi correnti sono come appresso: acciaio di Trieste da L. 40 a 45 al quintale; ferro nazionale Pra da L. 22 a 23; detto inglese in verphe a L. 20; detto da chiodi in fasci a L. 21, detto da cerchi da L. 21 a 22; detto tondo da L. 25 a 26; le lamiere inglesi da L. 26 a 28; il ferro vecchio dolce da L. 5 a 7; il rame da L. 130 a 220; lo stagno da L. 265 a 270; il metallo giallo da L. 120 a 130; il piombo Pertusola a L. 40, lo zinco da L. 48 a 58; la ghisa di Scozia a L. 7; il bronzo da L. 125 a 135 e le bande stagnate in casse da L. 22 a 30 per cassa.

**Carboni minerali.** — Continua il sostegno per tutte le provenienze, specialmente per le qualità primarie. — A *Genova* i prezzi praticati sono come appresso: Cardiff da L. 33 a 34 la tonnellata; Newcastle da L. 24 a 25; Scozia a L. 22; Yard Park a L. 23; Newpeltan a L. 22,50; Hebburn a L. 22 e il Coke Garesfield a L. 37.

**Petrolio.** — All'origine mantenendosi alquanto fermo anche le piazze italiane sostengono l'articolo, anche per la ragione che trovasi concentrato in poche mani. — A *Genova* il Pensilvania pronto in barili fuori dazio vale L. 21,50 al quintale, e in casse a L. 6,45 per cassa. Il petrolio del Caucaso parimente fuori dazio a L. 18 per il barile e da L. 5 a 5,10 per le casse. — A *Trieste* i prezzi del Pensilvania variano da fior. 8,75 a 10,25. — In *Anversa* gli ultimi prezzi praticati furono di fr. 16 3/4 al quint. al deposito per il pronto, e a fr. 17 per gli ultimi 4 mesi — e a *Nuova York* e a *Filadelfia* di cent. 7 a 7,10 per gallone.

**Prodotti chimici.** — Ebbero alcuni di essi movimento più abbondante della settimana precedente, e prezzi anche più sostenuti. — A *Genova* si praticò come appresso: solfato di rame L. 68,00; solfato di ferro L. 7,00; sale ammoniac prima qualità L. 94,00 e seconda L. 88,00; carbonato di ammoniac prima qualità barili di 50 kil. L. 92,00; minio della riputata marca LB e C L. 38,00; bicromato di potassa L. 107,00; bicromato di soda L. 84,00; prussiato di potassa giallo L. 148; soda caustica 70 gradi bianca L. 18,60, idem idem 60 gradi L. 16,30 e 60 gradi cenere 15,50; allume di rocca in fusti di 5/600 k. L. 13,25; arsenico bianco in polvere L. 32,00; silicato di soda 140 gr. T in barili ex petrolio L. 12,80, e 42 baumè L. 8,75; potassa Montreal in tamburri L. 69,50; il tutto i 100 chil.

BILLI CESARE gerente responsabile

## SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale 15 milioni, interamente versato.

22.<sup>a</sup> Decade, Dal dì 1.<sup>o</sup> al 10 Febbraio 1889

### PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

#### RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1889	91.004.76	1.676.73	6.989.61	103.094.09	1.700.78	204.465.97	609.00	335.74
1888	104.393.08	1.951.21	8.321.15	125.955.61	2.022.05	242.643.10	606.00	400.40
Differenze nel 1889	- 13.388.32	- 274.48	- 1.331.54	- 22.861.52	- 321.27	- 38.177.13	+ 3.00	- 64.66
PRODOTTI DAL 1. <sup>o</sup> LUGLIO 1888 AL 10 FEBBRAIO 1889.								
1888-89	2.165.208.67	41.915.43	243.495.59	2.312.672.63	39.113.12	4.802.404.95	609.00	7.885.72
1887-88	1.964.738.20	39.341.69	231.018.86	2.274.770.03	47.388.28	4.557.257.06	606.00	7.520.22
Differenze nel 1889	+ 200.470.47	+ 2.573.79	+ 12.476.73	+ 37.902.00	- 8.275.07	+ 245.147.92	+ 3.00	+ 365.50
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1889	4.334.90	35.62	170.37	1.621.93	24.15	6.186.97	64.00	96.67
1888	4.355.65	38.94	195.61	1.698.55	95.06	6.383.81	64.00	99.75
Differenze nel 1889	- 20.75	- 3.32	- 25.24	- 76.62	- 70.91	- 196.84	-	- 3.08
PRODOTTI DAL 1. <sup>o</sup> LUGLIO 1888 AL 10 FEBBRAIO 1889.								
1888-89	100.650.55	1.191.79	6.538.32	28.129.81	920.64	137.431.11	64.00	2.147.96
1887-88	91.622.82	1.115.58	6.165.16	27.551.20	913.52	125.368.08	64.00	1.958.88
Differenze nel 1889	+ 9.027.73	+ 76.41	+ 373.16	+ 2.578.61	+ 7.12	+ 12.063.03	-	+ 188.48

Firenze Tipografia dei Fratelli Bencini, Via del Castellaccio, 6.