

Mailands Lage und Bedeutung als Handelsstadt.

Von Oberlehrer Dr. ADOLPH SCHWARZ.

II. Teil: Mailands Bedeutung als Handelsstadt. *)

Die Industrie ist einer der wesentlichsten Erzeuger und Förderer des Handels. In Mailand, dem industriellen Mittelpunkt des italienischen Königreichs, bestehen: Seidenspinnereien, -Zwirnereien, -Webereien, Wollen-, Baumwollen-, Leinen-, Hanf- und Jutespinnereien und -Webereien, Bleichereien, Färbereien, Appreturanstalten, Zeugdruckereien, Maschinenstickereien, Fabriken zur Herstellung von Bändern, Besatzartikeln, elastischen Geweben, Schleiern, Kanten, Spitzen, Wirkwaren, Nähzwirn, Tauwerk, Seilen, Bindfäden, Pelzwerk, Knöpfen; von Lokomotiven, Eisenbahnfahrzeugen, Tramwaywaggons und sonstigen Wagen jeder Art, Kesseln, Dampf-, landwirtschaftlichen und Werkzeugmaschinen, Gerätschaften, Gusswaren, Flinten; von Säuren, Kali, Natron, Kunstdünger, Magnesia, Superphosphaten, Teerdestillaten, Bleiweiss, Guttapercha, Kautschuk, Farben, Pulver, Dynamit, Streichhölzern, Wachs- und Stearinlichtern, Seifen, Stärke, Parfümerien, Leim, Tabak, Albumin, Chininsalzen, Medizinalien, Glykose, Kunsteis; von Gyps, Kalk, Cement, Ziegel, Backsteinen, Röhren, Terrakotten, Steingut, Porzellan, Majoliken, Glas, Krystall; es bestehen ferner: Ölraffinerien, Reismühlen, Wurst-, Konserven-, Chokolade- und Pastenfabriken, Druckereien, Lithographische Anstalten, Gerbereien, Hut-, Papier-, Tapetenfabriken; Fabriken zur Bearbeitung von Marmor, Syenit, Alabaster, Serpentin, Travertin, Peperin, Breccien, Lava, Granit, Lithographiesteinen, Strontian, Farberden, Porzellanerden, Amianth etc. Im Ganzen zählt man im Mailänder Handelskammerbezirke 1821 industrielle Grossbetriebe, deren Betriebskapital auf wenigstens 280 Millionen Lire veranschlagt wird. Auf die Textilindustrie entfallen 880 Anlagen; die Zahl der Seidenspinnereien, -Zwirnereien und -Webereien beträgt 317, die der Baumwollspinnereien und -Webereien 193. Die Eisenindustrie ist mit 154, die chemische Industrie mit 137, die Ziegel-, Steingut- und Glasindustrie mit 124, die Lebensmittelindustrie mit 101 und die Montanindustrie mit 41 Fabriken vertreten; die Druckerei und Lithographie beschäftigt 152, das Hutmachergewerbe 89, die Gerberei 36, die Papier- und Tapetenmacherei 8 Fabriken. ¹⁾

Die hauptsächlichsten Boden- und Industrieerzeugnisse der Umgebung Mailands und der übrigen Lombardei sind schon im ersten Teile dieser Abhandlung namhaft gemacht worden.

Für den grössten Teil derselben ist Mailand der Konsum-, Stapel- und Speditionsplatz. Von allen Seiten strömen sie der Stadt der Mitte zu, um hier verbraucht, verarbeitet, aufgelagert

*) Programm-Abhandlung der Höheren Bürgerschule und Handelsklasse der Stadt Köln, Ostern 1891.

oder weiter befördert zu werden. Aus allen Richtungen empfängt, nach allen Richtungen giebt Mailand. Como liefert beispielsweise nach Mailand: Seidengewebe, Rohseide, Eisen und Gusseisen, Holzmöbel, Papier, Spitzen, Kalk, Cement, Ziegelsteine, Dachziegel, Bausteine, Werk- und Brennholz, Glasflaschen, Getreide, Olivenöl, Fische, Kastanien, Kartoffeln, Blumenkohl, Ziegenlämmer. Mailand sendet nach Como: Reis, Käse, Butter, Senf, Viehfutter, Modeartikel, Tricotagen, Billards, Lederwaren. 2) Pavia verkauft Mailand: Getreide, Wein, Reis, Holz, Ziegelsteine, Öle, antiseptische Medicamente, und Mailand liefert nach Pavia namentlich Hüte, Papier, Möbel und Modeartikel. 3)

Und im übrigen Italien giebt es kaum einen einigermaßen bedeutenden Ort, der nicht in mehr oder weniger lebhafter Handelsbeziehung zu Mailand stände, wenn auch eine ziffermässige Berechnung derselben aus Mangel an statistischem Material ausgeschlossen ist. 4) Das Zollamt Palermo unterscheidet z. B. nicht, aus welcher Binnenstadt Italiens inländische Waren eingeführt werden. Infolge dessen wird dort alles, was von Oberitalien kommt, als »inländisch von Genua kommend«, verzeichnet. Dasselbe ist der Fall mit der Ausfuhr Palermos, namentlich von grünen Früchten, Mandeln, Öl. Ihr Bestimmungsort ist Genua. 5)

Mit Genua unterhält Mailand einen ganz besonders regen Handelsverkehr. Es liefert nach diesem Hafen: gewaltige Mengen Käse und Butter, womit sämtliche Viktualienhändler und Schiffsverproviantierer versorgt werden, Baumwoll-, Leinen-, Woll- und Seidenwaren, Oberledersorten, Gummizüge, und andere Gummiwaren, Knöpfe, Kämmen, Liköre aller Art, Blechwaren und Küchengerätschaften, Chemikalien, Medizinalien, Farben und Firnisse, Luxuswaren und Pferdegeschirre, Sprit u. s. w. Hingegen versorgt Genua die Stadt Mailand mit Baumwolle, Wolle, Rohseide, Fellen, Häuten, Steinkohlen, Werkholz, Metallen, Kolonialwaren, Farbhölzern, Drogen, Packleinwand. Ausserdem haben die Erzeugnisse der acht Zuckerraffinerien in der Umgebung von Genua, der Chininfabrik in Sampierdarena, der Feinstickereien in St. Margherita und Rapallo, der Seidensammetfabriken in Zoagli und Chiavara, der Schieferbrüche in Lavagna grossen Absatz in Mailand. 6)

Nach Florenz liefert Mailand namentlich Baumwollgewebe, Butter und Käse, und empfängt von Florenz hauptsächlich Seide — für etwa 2 Millionen Lire jährlich —, Wein, Öl, Porzellan und Strohgeflecht. 7)

Nach Bologna gehen von Mailand: Baumwollgewebe, Garne, Manufakturen, Seidenstoffe, Maschinen, chemische Produkte, wie Säuren, Drogen, künstliche Düngemittel und deren Abfälle. Dagegen versendet Bologna nach Mailand fast nur Landesprodukte, vor allem Hanf — für beiläufig 3 Millionen Lire jährlich —, ferner Mehl, Weizen und Bologner Salami. 8)

Livorno bezieht von Mailand: Drogen, vegetabilische Öle, Manufakturen, Glycerin, Filzhüte, Quincailleries. Venedig führt Baumwolle, Getreide aus Russland und den Donauländern, Öle dem Mailänder Transitverkehr nach der Schweiz und dem westlichen Deutschland zu. Beliebte sind ferner in Mailand die feinen Kunstmöbel und artistischen Glasartikel Venedigs. 9)

Es mögen diese Beispiele genügen, um die Art der Handelsbewegung Mailands mit anderen italienischen Städten zu zeigen.

Die Stellung Mailands im internationalen Warenverkehr wird dadurch am klarsten erkannt, dass wir die Fragen beantworten: »Wo kauft und wohin liefert Mailand in den letzten Jahren; welches sind die hauptsächlichsten Ein- und Ausfuhrartikel Mailands?«

Mailand kauft in Deutschland: Bier*), Spiritus, Öle mit Ausschluss des Olivenöls, Cichorie, Syrup; — Chemikalien, Medikamente, Parfümerien; — Indigo, Cyankali, Teer-

*) Der gesperrte Druck zeigt, dass das betreffende Land die vorzüglichste Bezugsquelle für den fraglichen Artikel ist.

farben, Extrakte aus Farbholz und anderen Farbstoffen; fertige Farben; Lack, Bleistifte, Tinte, Schwärze; — Garn und Zwirn aus Flachs, Hanf und Jute; Gewebe aus roher Jute; Flachs- und Hanfgewebe; — Rohbaumwolle; Baumwollgarn-, -Zwirn-, -Gewebe; Baumwollstrumpf- und Posamentierwaren; Knöpfe, Decken, Borten und Bänder; Spitzen, Sammet; genähte Baumwollgegenstände; — Rosshaare; Wollgarn-, -Zwirn- und -Gewebe; Wollenstrumpf- und Posamentierwaren; Spitzen und Tülle; wollene Decken und Teppiche; feine Damenkleiderstoffe; Militär-, Livree- und Wagentuiche; — Nähseide; Seidengewebe; mit Seide oder Halbseide überspinnene Knöpfe; aus Seide fertig genähte Gegenstände; Futter- und Schirmstoffe; — Möbel; Werkzeuge aus Holz; Rohr-, Stroh-, Sieb- und Korbflechtereierartikel; Fässer; — weisses oder farbiges Papier; Bunt-, Gold- und Zier-, Lösch-, Umschlag-, feines Druck- und Zeichenpapier; Stiche, Lithographien, Kärtchen; Pappendeckel und feinere Kartonnagen; deutsche Grammatiken und Wörterbücher; naturwissenschaftliche, mathematische, medizinische und landwirtschaftliche Werke; deutsche illustrierte Zeitschriften; Modeblätter; Bilderbücher für Kinder; philosophische und geschichtliche Bücher; Jugendschriften und Prachtwerke; Landkarten, Atlanten; satinierte Tapeten; — Häute; Maroquin-, Lackleder und starkes Sohlleder; Pelzwaren; Sättel und Sattlerbedarf; Stiefelwerk; Koffer; Treib- und Transmissionsriemen; — Roherz; Eisen, Guss- und Schmiedeeisen; Stahl, Bruch, Feilspäne, Hammerschlag; Gusswaren, Eisenbleche, Eisenwaren; Eisenbahnschienen; Stahlfedern; Messerwaren; Draht; Kupfer, Messing, Bronze, roh und verarbeitet; Nickel und Nickelwaren; Blei-, Zinn- und Zinkwaren; Zink in Blöcken, Bruch, Blech und Draht; Schusswaffen und Schusswaffenteile; Bauträger; Dampfmaschinen und Dampfmaschinenteile; Lokomotiven; Dampfplüge und Sämaschinen; Gasometer; Schnellpressen für Lithographie und Buntdruck; Metall- und Holzbearbeitungsmaschinen; Nähmaschinen; Öfen; Raffinerie- und Destillierapparate; Dampfkessel; — Gold- und Silberschmucksachen; — Taschen- und Stutzuhren; Uhrgehäuse und sonstige Uhrmacherartikel; — Cement; Steingut, Fayencewaren, Porzellan; Fenster-, Tafel- und Spiegelglas; sonstige Glaswaren, wie Flaschen und Hohlgläser; — Hafer, Gerste, Hopfen, Sämereien; Käse; Pferde; Leim; Schmuckfedern; Schwämme; Kurzwaren jeder Art; Fächer; Musikinstrumente, optische, chirurgische und Präzisionsinstrumente; Guttapercha und Gummi, Guttapercha- und Gummiwaren, Pinsel, Gemälde, Kunstgegenstände.

Mailand bezieht aus Köln unter anderem: Besatzartikel, Knöpfe, Posamente, Handschuhe; Materialien für elektrische Beleuchtung; technische Droguen, Bleifarben und sonstige Farben; Öle; Eau de Cologne; Papier, Geschäftsbücher; Drechslerwaren; Drahtstifte; Eisenkonstruktionsteile; Ziegeleimaschinen; Feuerwehrtartikel; schmiedeeiserne Röhren, Dampfkessel; Korbwaren. Da vieles durch Vermittlung süddeutscher Spediteure geht, man also auch vielfach nicht weiss, wer der eigentliche Abnehmer ist, so macht diese kleine den Köln-Mailändischen Warenverkehr bezeichnende Zusammenstellung keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit.

Mailand kauft in Frankreich:*) Mineralwasser, Likör, Öle; — Kaffee, Zucker, Vanille; — Medikamente, Parfümerien; — Indigo, Teerfarben; Extrakte aus Farbholz und andern Farbstoffen; fertige Farben; Lack, Bleistifte, Tinte, Schwärze; — Garn, Zwirn aus Hanf, Flachs und Jute; Jute-, Flachs- und Hanfgewebe; Wachseleinwand; Teertuch; Baumwollgarn und Baumwollzwirn; Baumwollgewebe; Wachstuch; Baumwollstrumpf- und Posamentierwaren; Decken, Borten, Bänder, Spitzen, Sammet; genähte Baumwollartikel; — Wollgarn, -Zwirn und -Gewebe; wollene Decken und Teppiche; Spitzen und Tülle;

*) Nur bis zum Abbruch der französisch-italienischen Handelsbeziehungen in 1888 gültig.

Strümpfe; billige Mittelware von Damenkleiderstoffen; Möbelplüsch; Seidensammet; Seidengewebe; Spitzen, Tülle und Besatzartikel aus Seide oder Halbseide; mit Seide oder Halbseide überspinnene Knöpfe; fertig aus Seide genähte Gegenstände; — Holzkohle; Brenn-, Parket- und Schachtelholz; Möbel; Werkzeuge aus Holz; Kurz- und Spielwaren; Rohr-, Stroh-, Sieb-, Korbflechtereierartikel; Strohhüte; Fässer; — weisses oder farbiges Papier; Bunt-, Gold-, Zier-, Umschlag- oder Löschpapier; Stiche, Lithographien, Kärtchen; Pappendeckel und Kartonnagen; gedruckte Bücher; geographische Karten; Spielkarten; Musikalien; Luxustapeten; — Häute; Maroquin-, Lackleder und starkes Sohlleder; Pelzwaren; Sättel und Sattlerwaren; Handschuhe; Stiefel; Koffer; Treib- und Transmissionsriemen; — Eisen, Guss- und Schmiedeeisen; Stahl; Guss-; Eisen-, Weissblechwaren; Kupfer, Messing, Bronze, roh und verarbeitet; Messerwaren; Blei-, Nickel-, Zinn- und Zinkwaren; Zink in Blöcken, Bruch, Blech und Draht; Schusswaffen und Schusswaffenteile; Dampfmaschinen und Dampfmaschinenteile; Lokomotiven und andere Maschinen; Gasometer; Heiz-, Raffinier- und Destillierapparate; Dampfkessel; — Gold und Silber in Barren, Bruch, Staub oder gewalzt; Gold und Silber in Schmucksachen; — Taschen- und Stutzuhren; Uhrgehäuse und Uhrmacherartikel; — farbige Edelsteine und deren Nachahmungen; — irdene und Fayencewaren; Porzellan; Fensterglas; Glas und Krystalltafeln, Spiegelglas; Flaschen; — Leim; Schmuckfedern; Fächer; Musikinstrumente; optische, chirurgische und Präzisionsinstrumente; Gutta-percha- und Gummiwaren; Mützen und Strohhüte; künstliche Blumen; Schirme und Schirmteile.

Mailand kauft in Österreich: Bier; Wein; Spiritus; Öle; — Kaffee; Zucker; — Chemikalien; Medikamente; Parfümerien; — Teerfarben; Extrakte aus Farbholz; fertige Farben; Bleistifte; Tinte und Schwärze; — Flachsgarn; Flachs- und Hanfgewebe; Wachsleinwand; Teertuch; — Rohbaumwolle; gefärbte Baumwollgarne; Baumwollzwirn und -Gewebe; Baumwollstrumpf- und Posamentierwaren; Spitzen, Bänder, Borten; Decken; Knöpfe; Sammet; aus Baumwolle genähte Gegenstände; — Wollgarn und Wollgewebe; Matratzen; Rosshaare; wollene Decken, Teppiche und Strümpfe; — Seide; Seidenabfälle; Seidengewebe; Seidensammet; Besatzartikel aus Seide und Halbseide; Tülle, Spitzen; mit Seide oder Halbseide überspinnene Knöpfe; Seidenkleider; — Holzkohle; Brenn-, Parket-, Schachtel-, Reifen- und zugerichtetes Holz; Möbel; Werkzeuge aus Holz; Kurz- und Spielwaren; Rohr-, Stroh-, Sieb-, Korbflechtereierartikel; — weisses und farbiges Papier; Gold-, Zier-, Bunt-, Umschlag- und Löschpapier; Lithographien; Stiche; Pappendeckel; feinere Kartonnagen; Bücher; — Häute von Grossvieh; Häute mit Pelz; Maroquin-, Lack- und Sohlleder; Sohlleder mit Einlagen; Pelzwaren; Handschuhe; Stiefelwerk; Koffer; — Eisen- und Gusswaren; Eisen und Stahl; Weissblech und Weissblechwaren; Stahlfedern; Messerwaren; Kupfer, Messing, Bronze, roh und verarbeitet; Nickel und Nickelwaren; Zink; Zinn; Zinn- und Zinkwaren; Schusswaffen und Schusswaffenteile; Dampfmaschinen- und Dampfmaschinenteile; Lokomotiven und andere Maschinen namentlich Metallbearbeitungsmaschinen; — Taschen- und Stutzuhren; Uhrmacherartikel; — irdene und Fayencewaren; Porzellan; Fensterglas; Glaswaren;*) Flaschen; — Getreide;**) ausgewachsene Kühe; Pferde; Schafe; ungarische Schweine; Schinken; Wurstwaren; Fleisch- und Milchextrakt; Käse, Stearinsäure; Leim; Schmuckfedern; Schwämme; Kurzwaren jeder Art; Fächer; optische, chirurgische, Präzi-

*) Eine der bedeutendsten Glaswarenfabriken Steiermarks hat in Mailand ein grosses Glaswarenlager errichtet, von wo aus die Ware nach allen Richtungen Norditaliens verbreitet wird. 9^a.

**) Die mit Getreide bebaute Fläche in Italien beträgt 4800000 ha, die mittlere Gesamternte ca. 29 Mill. m. Ctr 40 Mill. m. Ctr konsumiert das Land; jährlich ist also eine Einfuhr von ca. 11 Mill. m. Ctr nötig. 9^b.

sions- und Musikinstrumente; Guttapercha- und Gummiwaren; Mützen und Strohhüte; künstliche Blumen; Pinsel, Gemälde und Kunstgegenstände.

Mailand kauft in der Schweiz: Kaffee, Kakao, Chokolade; — Chemikalien; Medikamente; Parfümerien; — Teerfarben; fertige Farben; Lack; Bleistifte, Tinte; — Zwirn aus Hanf, Flachs und Jute; Flachs- und Hanfgewebe; Wachsleinwand; Teertuch; geöltes Tuch; — Baumwollgarn, einfach, roh; gefärbtes Baumwollgarn; Baumwollzwirn und Baumwollgewebe; Strumpf- und Posamentierwaren; Sammet; genähte Baumwollgegenstände; Knöpfe; Decken, Borten, Bänder und Spitzen; — Wollgewebe; Wollenstrumpf- und Posamentierwaren; Spitzen, Tülle; wollene Decken und Teppiche; aus Wolle genähte Gegenstände; — rohe, gesponnene, gezwirnte und gefärbte Seide; Nähseide; Seidenabfälle; Seidengewebe; Spitzen, Tülle; Besatzartikel aus Seide und Halbseide; aus Seide genähte Gegenstände; — Holzkohle; Brenn-, Parket-, Schachtel-, Reifen- und zugerichtetes Holz; Holzextrakt; Werkzeuge aus Holz; Kurz- und Spielwaren; Rohr-, Strohh-, Sieb-, Korbflechtereierartikel; Strohhüte; — weisses oder farbiges Papier; Bunt-, Gold-, Zierpapier; Stiche, Lithographien, Kärtchen; gedruckte Bücher; geographische Karten; Spielkarten; Musikalien; — Lack- und Sohlleder; Sättel und Sattlerbedarf; Handschuhe; Treib- und Transmissionsriemen; — Roherz; Eisen; Guss- und Schmiedeeisen; Stahl; Eisen- und Stahlstäbe; Eisenbleche; Eisenwaren; Stahl in Stangen, Stäben, Blech, Draht und Federn; Messer- und Zinkwaren; Kupfer; Messing und Bronze, roh und verarbeitet; Dampfmaschinen und Dampfmaschinenteile; Lokomotiven und andere Maschinen namentlich Metallbearbeitungsmaschinen; — goldene und silberne Schmucksachen; — Taschenuhren; Stutzuhren und Spieldosen; Uhrgehäuse und Uhrmacherartikel; — Edelsteine; Fayencewaren; Fensterglas; — Fleisch; Fleisch- und Milchextrakt; frische Butter; Käse; ausgewachsene Kühe aus den Kantonen Wallis, Luzern, Uri, Unterwalden, Zug, Zürich, St. Gallen, Apenzell, Berner Oberland; Pferde, Schafe; — Leim; Kurzwaren; Schirme und Schirmteile; optische, chirurgische, Musik- und Präzisionsinstrumente.

Mailand kauft in Belgien: Schmieröl; Flachsgarn roh; Zwirn aus Hanf, Flachs und Jute, gebleicht; Flachs- und Hanfgewebe; Rohbaumwolle; Eisen und Stahl, gehämmert und gewalzt; Eisenbleche; Eisenbahnschienen; Eisenwaren; Gasometer; Heiz-, Raffinier- und Destillierapparate; Dampfkessel; Fenster-, Tafel- und Spiegelglas; Zink; gewalzte Zinkbleche; Maschinen; Eisenbahnwaggons; Filz zur Hutfabrikation; Chemikalien; Kartoffelmehl.

Mailand kauft in den Niederlanden: Kaffee; Indigo (Javasorten); Wollgewebe aus Streichgarn.

Mailand kauft in England: Kaffee; Zucker *); Kakao und Chokolade; — Chemikalien; Medikamente; Parfümerien; — Indigo (Ostindischer); Flachs- und Hanfgewebe; — Rohbaumwolle; Baumwollgarn, -Zwirn und -Gewebe; Wachstuch; Sammet, genähte Baumwollgegenstände; — Rohwolle; Wollgarn, -Zwirn und -Gewebe; Wollenfilz; wollene Decken und Teppiche; genähte wollene Gegenstände; — Tapeten; — Pelzwaren; — Sättel und Sattlerbedarf; — Roherz, Eisen; Guss- und Schmiedeeisen; Stahl; Eisenbleche; Eisenbahnschienen; Eisenwaren; Kupfer, Messing, Bronze, roh und verarbeitet; Bronzwaren jeder Art; Guttapercha- und Gummiwaren; Mützen und Strohhüte; — Karren- und Luxusperde.

*) In ganz Italien wurden an Rohzucker in 1889: 777.818 m. Ctr im Werte von 27.233.630 Lire eingeführt gegen 410.283 m. Ctr im Werte von 14.359.905 Lire im vorhergehenden Jahre. Die Hauptbezugsländer sind England und seine Resitzungen, dann Deutschland, Ägypten, Brasilien und Österreich-Ungarn. Infolge der für Zuckerrübenkultur ungünstigen italienischen Bodenverhältnisse und infolge der hohen Eingangszölle auf das Rohprodukt haben Genueser, Mailänder und Turiner Kapitalisten in Savigliano (Piemont) eine Fabrik gegründet, welche aus Magdeburg in getrocknetem Zustande eingeführte, zollfreie Zuckerrüben auf Zucker verarbeitet. 9c)

Mailand kauft in Amerika: Häute; Baumwolle; Kolonialwaren; ungewaschene Wolle; in Ostasien: Seide; in Indien: Jute, Häute, Ölsamen, Baumwolle, Farbstoffe, Getreide; in Afrika: Häute, Wolle, Baumwolle, Gummen.¹⁰⁾

Die Ausfuhrartikel Mailands sind: Käse, Butter, Hühnereier, kondensierte Milch, Wurst, frische Früchte und Gemüse, Geflügel, Reis, Wein, Weinstein, Hörner von Grossvieh für die Kammfabrikation, Darmsaiten für Musikinstrumente, Seidenstoffe, Baumwollgarn, überspinnene Knöpfe, Posamentierwaren, Decken, Strickwaren, bunte Gewebe, Segeltuch, Tauwerk, Schmucksachen, Chininsalz, Konfituren, Syrup, Glycerin, feine Seifen und Parfümerien, Wachsstreichhölzer, Amianth, Möbel, weisses und in der Masse gefärbtes Papier, Packpapier, Lithographien, Kärtchen, Mailänder Sohlleder, buntes Maroquinleder, Handschuhe, Lederkoffer, Taschen, Galanteriewaren aus Leder, Bildhauerarbeiten und Töpferwaren, wissenschaftliche und musikalische Instrumente.¹¹⁾

Butter *) geht nach Deutschland, Frankreich, Österreich-Ungarn, Schweiz, England, Ägypten, Tunis, Tripolis, Indien und Amerika; Käse **) nach Österreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, England, Argentinien, Griechenland, Malta, Nordamerika, Uruguay, Ägypten; — Hühnereier, Geflügel, Zwiebeln, Gemüse und Früchte finden reichlichen Absatz in England, Deutschland, Österreich, Frankreich, Belgien und Holland. Die bedeutende Ausfuhrfirma Società anonima di Esportazione agricola Cirio, die ihren Sitz allerdings in Turin, ihre Hauptfiliale aber in Mailand hat, befördert von hier aus alljährlich hunderte von Waggons, beladen namentlich mit Eiern, Geflügel und Zwiebeln. In der Provinz Mailand werden besonders Eier in ganz unglaublichen Mengen, namentlich in den Umgebungen von Codogno, Casalpusterlengo, Lodi und Melegnano gesammelt, zur Stadt gebracht, um von hier millionenweise vor allem in die grossen Weltstädte London, Berlin, Brüssel, Paris zu gelangen.¹²⁾

Wahrhaft grossartig wird auch die Geflügelzucht in der Umgebung von Mailand gepflegt. Bei der allzugrossen Vorliebe der Bewohner für Geflügelfleisch steht jedoch die Mailänder Geflügel- ausfuhr hinter der von Vicenza, Verona und Padua zurück. Die Firmen Anastasius und Barbieri in Vicenza, Dolci in Verona, Giacomo Gorgolon in Padua füllen ganze Züge mit Geflügel, die dann über den Brenner nach Österreich und Deutschland gehen. Die Wagen sollen je 8000—10000 Stück enthalten.^{13) ***)}

*) Italien führt durchschnittlich im Jahre 35.000 m. Ctr im Werte von rd. 9 Millionen Lire aus; wenigstens der dritte Teil davon kommt auf die sogenannte „Mailänder Butter“, unter welchem Namen das bekannte Lombardische Erzeugnis bekannt ist.^{11a)}

**) Die Gesamterzeugung Italiens an Käse wurde 1883 auf ca. 316.000 m. Ctr geschätzt, eine Zahl, welche Italien unter den Käse producierenden Ländern (Grossbritannien und Irland, Vereinigte Staaten Nordamerikas, Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Schweiz, Canada und Niederlande) die letzte Stelle anweist. Der Ausfuhr nach aber kommt Italien in sechster Linie. Die Provinz Mailand erzeugt allein über 100.000 m. Ctr jährlich im Werte von 30 Millionen Lire.^{11b)} In der Lombardei wird zur Zeit der Milchertrag von nicht weniger als 150.000 Kühen (ca. 2 1/2 Mill. Liter jährlich) zu Gorgonzola- und Stracchino-Käse verarbeitet.^{11c)} Von der etwa 40.000 m. Ctr zu 6.700.000 Lire betragenden Gesamtkäseausfuhr entfallen etwa 3/4 auf die Lombardei.^{11d)}

***) Im ganzen führt Italien aus:

	m. Ctr	Wert in Lire	Zusammen:
1883 Geflügel	62.554	— 10.008.800	} 40.839.000 Lire.
Eier	237.167	— 30.831.000	
1884 Geflügel	60.554	— 9.063.000	} 47.770.000 "
Eier	297.753	— 38.707.000	
1885 Geflügel	79.800	— 12.530.000	} 50.066.000 " 13a).
Eier	288.774	— 37.536.000	

In ihrer Bedeutung mehr auf die Stadt selbst beschränkt sind die Mailänder Gemüse-, Obst- und Blumenmärkte. In Haufen liegen die schönsten Gemüse zum Verkaufe aus, namentlich auf dem »Verziere« im südöstlichen Teile der inneren Stadt; die herrlichsten Früchte: Kirschen, Aprikosen, Pfirsiche, Melonen, Birnen, Trauben werden in Körben und ganzen Karrenladungen von der Landbevölkerung der Stadt zugeführt; sehr besucht sind auch die Blumenmärkte in den verschiedenen Teilen der Stadt, besonders Ende April und anfangs Mai.

In Bezug auf Reis kann der Mailänder Platz selbstverständlich keinen Vergleich aushalten mit Bremen, Liverpool, London, Rotterdam, den hauptsächlichsten Städten des europäischen Reishandels, die den grössten Teil des Kontinentes mit diesem wichtigen Nahrungsmittel versorgen. ¹⁴⁾ Immerhin aber ist Mailand nach Turin der grösste Reismarkt in Italien; *) die Reisausfuhr desselben nach den nordischen Städten und nach Süddeutschland hat heute nahezu ganz aufgehört; diejenige nach Österreich, Griechenland und der Levante ist ebenfalls bedeutend gesunken; und selbst für Italien hat Mailand als Reismarkt seine frühere Bedeutung erheblich eingebüsst. Es ist dies eine Folge der Eröffnung des Suezcanals, die geradezu eine Überschwemmung Italiens mit indischem Reis zu so niedrigen Preisen veranlasste, dass beispielsweise englischer Reis in Genua billiger zu stehen kommt als der dahin versandte lombardische. ¹⁵⁾

Die Viehausfuhr Mailands ist immer noch die bedeutendste aller italienischen Städte. Es wird dies durch die folgende Zusammenstellung, welche das Verhältnis des Hornviehes, des übrigen grossen Viehes und der Schweine zu einem Quadratkilometer in den verschiedenen italienischen Landschaften und Provinzen angiebt, erklärlich gemacht. — Auf einem Quadratkilometer finden sich:

Regionen.	Hornvieh.	Anderes grosses Vieh.	Schweine.
Piemont	28.72	2.80	2.91
Lombardei	35.15	2.77	5.36
Venetien	31.53	3.66	5.01
Ligurien	16.54	4.68	2.11
Emilia	32.08	4.63	6.30
Marken und Umbrien	15.08	9.05	10.06
Toscana	14.07	6.43	5.16
Latium	8.60	8.10	2.78
Adriatisches Meer	5.17	5.74	1.76
Mittelländisches Meer	5.96	5.27	3.66
Sicilien	4.29	2.72	1.26
Sardinien	11.48	4.96	2.48
Provinz Mailand	62.33	— **)	14.18

*) Wenn auch im Maritzathale der Türkei, in Mittelgriechenland, in Spanien namentlich in der Umgebung des Sees Albufera und in Portugal Reiskultur betrieben wird, so ist doch Italien der eigentliche Typus eines europäischen Reis erzeugenden Landes. ^{14a)} Die Anbaufläche von Reis beträgt nach den neuesten Erhebungen im ganzen Königreiche 202.355 ha, nämlich 92.227 ha in Piemont, 67.375 ha in der Lombardei, 22.452 ha in Venetien und 19.000 ha in der Emilia. ^{14b)} Das Jahr 1886 lieferte 7.359.300 hl, wovon 3.756.600 hl auf Piemont, 2.513.900 hl auf die Lombardei, 560.200 hl auf Venetien, 487.800 hl auf die Emilia, 14.900 hl auf Toscana und 200 hl auf Sicilien entfielen. ^{14c)} 1882 erzeugten die Provinzen Pavia, Mailand, Bergamo, Brescia, Cremona und Mantua 3.726.131 hl, Novara und Alessandria 2.824.933 hl. ^{14d)} Den jährlichen Durchschnittsertrag berechnet man auf 8 Millionen Hektoliter. Namentlich im Novarischen und Mailändischen wird die Reiskultur mit einer Sorgfalt gepflegt, wie dies in Südcarolina und Japan kaum der Fall sein dürfte. ^{14e)}

**) Konnte nicht ermittelt werden.

Pferde kommen auf einen Quadratkilometer in den Provinzen: Mailand 11.4, Cremona 9.38, Padua 5.39, Rovigo 5.22, Pisa 4.56, Rom 3.77, Verona 3.77, Ferrara 3.68, Ravenna 3.49, Lucca 3.44, Sassari 3.43, Bari 3.37 und Foggia 2.29. ¹⁷⁾)

Der Mailänder Aussenviehhandel hat jedoch, wie der von ganz Italien, gegen früher merklich abgenommen. *)

Sohlleder und buntes Maroquinleder führt Mailand aus nach Griechenland, Ägypten, Dalmatien, der Türkei und den Donaufürstentümern; — Koffer, Taschen, Ledergalanteriewaren, Handschuhe nach Südamerika, dem Orient, der Schweiz, auch vereinzelt nach Frankreich, Deutschland und Österreich. ¹⁸⁾) — Seidenstoffe gehen nach England, Frankreich, Österreich, der Türkei, dem Orient, Ägypten und Südamerika; — überspinnene Knöpfe, Posamentierwaren, Decken, Strickwaren; vielfarbige, durch Verschiedenheit der Zeichnungen, Vollkommenheit der Arbeit ausgezeichnete Baumwollstoffe nach Südamerika und Indien; Baumwollgarne nach dem Orient; **) ¹⁹⁾) — Druck- und feines Briefpapier, Bristol-, Bunt-, Phantasie-, Register- und Photographiepapier, Notizbücher nach den Laplatastaaten, Indien, Spanien, Portugal, Ägypten, England, Frankreich und dem Orient. ***)

*) Die Ausfuhr italienischen Viehes verringert sich, die fremde Einfuhr vermehrt sich. ^{17a)}) Aus den letzten Notizen des italienischen Ackerbauministeriums erhellt unzweifelhaft, dass in allen Provinzen des Königreichs, die Lombardei nicht ausgenommen, der Viehhandel nicht mehr die frühere Rührigkeit zeigt. Die Märkte leiden daher an Ueberfüllung. Auch der Mailänder Platz ist oft nicht imstande, alles zusammengetriebene Vieh zu veräußern, obwohl der Verbrauch desselben durch die starke Vermehrung der Bevölkerung beträchtlich zugenommen hat. Die italienische Viehzucht muss nach Umfang und Güte bedeutend gehoben werden, um zunächst dem inländischen Bedarf genügen und fremde Ware von den italienischen Märkten verdrängen und dann auch das im Ausland, namentlich in Frankreich, verlorene Absatzgebiet wieder gewinnen zu können. ^{17b)}) — In der neueren Zeit wird der Viehstand Italiens auf 4.783.000 Stück Rindvieh, $8\frac{1}{2}$ Millionen Stück Schafe, 2 Millionen Stück Ziegen, 1.164.000 Stück Schweine, 657.500 Pferde, 293.800 Maulesel und 674.000 Esel geschätzt. ^{17c)})

**) In Mailand besteht eine von den dortigen bedeutendsten Baumwollhändlern und Baumwollindustriellen gebildete sogenannte Baumwollbörse, — *Borsa cotoni*, — eine Gesellschaft, die in regelmässigen Versammlungen über Kauf und Verkauf von Baumwolle und Garnen, über die damit in Verbindung stehenden Manufacturen und Operationen verhandelt, alle auf den Baumwollhandel und die Baumwollindustrie bezüglichen Erkundigungen einzieht und erörtert, ausserdem die Preise festsetzt. ^{19a)}) Besonders gefördert worden ist Mailand als Baumwollmarkt durch die anfangs 1887 erfolgte bedeutende Herabsetzung der Steuern, die bis dahin die Baumwollindustrie so schwer drückten. Bezahlte man doch bis Ende 1886 150—225 Lire pro Webstuhl und 4 Lire pro Spindel. Seit 1887 muss für jeden Webstuhl 70 Lire, und für jede Spindel 1.70 Lire entrichtet werden. ^{19b)})

***) Wenn nun auch in verschiedenen Provinzen des Königreiches, wie in Campanien und Venetien, die Papierindustrie sich einer hohen Blüte erfreut, so beherrschen doch die lombardischen und piemontesischen Anlagen den italienischen Markt und zwar durch die Masse ihrer Erzeugnisse sowohl als auch durch die Vollkommenheit der technischen Ausführung. Dabei zeichnet sich Piemont durch grosse Massenerzeugung, die Lombardei durch Vielseitigkeit der Fabrikate aus. ^{19c)}) Für Mailand als Papiermarkt ist es gewiss bezeichnend, dass sämtliche lombardischen, für die Ausfuhr in Betracht kommenden Papierfabriken, wie die „*Ambrogia Binda*“ in Concafallata und Vaprio, nächst der „*Cartiera Italiana*“ zu Serravalle im Sesiathale (Verwaltungssitz in Turin) die bedeutendste ganz Italiens, die „*Ercole Maffioretto & Co.*“ in Omegna, die „*P. A. Molina*“ in Malnate ihren Verwaltungssitz in Mailand haben. Ausserdem finden sich in Mailand, wie allerdings auch in den anderen grösseren Städten Italiens, Niederlagen der Tapetenfabrik „*del Fibreno*“ in Isola di Liri bei Caserta in Campanien. Diese Anstalt leistet Vorzügliches und ist für ganz Italien von hervorragender Bedeutung. — Aber nicht nur für die Erzeugnisse der erwähnten Papier-Grossindustrie ist Mailand Konsum- und Ausfuhrplatz, sondern auch für diejenigen der Papiermacherei zweiten Grades, welche die Kärtchen-, Papierrahmen-, Kartonnagen-, Briefumschlagindustrie und die Chromolithographie umfasst, und die eine solche Vervollkommnung erreicht hat, dass die ausländischen Fabrikate immer mehr Boden auf dem Mailänder Platz verlieren. Während sich in Turin nur eine Papierfabrik, die „*Serafino Quaranta*“, und auch in Genua nur eine, die der „*Fratelli Armannio*“, befindet, zählt Mailand nicht weniger als fünf bedeutende Anlagen, nämlich:

Möbel versendet Mailand nach Österreich, Deutschland, Frankreich, der Schweiz, nach Agypten und Nordamerika; — Wachsstreichhölzer sogar bis Australien; — Chininsalz nach dem Orient, Griechenland, Spanien, Nordamerika, Frankreich; — wissenschaftliche und musikalische Instrumente nach Frankreich und Südamerika; Bildhauerarbeiten nach sämtlichen Nachbarländern.²⁰⁾

Zu einer nennenswerten Ausfuhr in der Metallindustrie hat es Mailand noch nicht gebracht, trotzdem letztere in den letzten Jahren ganz gewaltige Fortschritte zu verzeichnen hat. Während es früher nur den Vertrieb ausländischer Motoren jeder Art, mechanischer Webstühle, landwirtschaftlicher Maschinen, von Dampfmaschinen, Lokomotiven, Personen- und Güterwagen und sonstigen Artikeln von Eisenbahnbetriebsmaterial für die Lombardei besorgte, beschäftigen sich nunmehr über 60 Mailänder Firmen mit der Eisenindustrie, darunter mehrere ersten Ranges, wie Cerimedo & Co., Miani-Venturi & Co., Giordona, Süffert & Co., Bosisio Larini u. Nathan, Prinetti. Diese und andere Firmen liefern Dampfmaschinen, Lokomotiven, Lokomobilen, Eisenbahnwagen jeder Art, Eisenbahnkleinmaterial (Schienen ausgenommen), Dampfkessel, Turbinen, Pumpen, Drehscheiben, Krähne, Pressen, Werkzeugmaschinen, Maschinenteile, Material für Brücken, Dach- und Kuppelbauten, Destillierapparate, landwirtschaftliche und hydraulische Maschinen, Glocken, Kassenschränke, Schlosserartikel, Messerwaren, Ausrüstungsstücke für Fabriken etc. Die Spezialität von Cerimedo & Co. sind Lokomotiven, die von Miani-Venturi & Co. sowie von Giordona Eisenbahnwagen, die von Süffert & Co. Dampfkessel, Motoren und Maschinen, die von Bosisio Larini u. Nathan eiserne Konstruktionen, und die von Prinetti Nähmaschinen.²¹⁾

Von aussereuropäischen Absatzgebieten Mailänder und überhaupt italienischer Fabrikate sind Nordafrika und Argentinien von besonderer Wichtigkeit, also Länder mit bedeutenden italienischen Kolonien. Argentinien ist bekanntlich das bevorzugte Auswanderungsziel der Italiener.*) Sein

1. „Carto Tecnica“ (Buntpapier, Briefumschläge, Kopierbücher).

2. „F. Binetti & Co.“ (Buntpapier und Kartonnagen).

3. „G. B. Bellasio & Co.“ (Fertigt jährlich 36 Millionen Stück Briefumschläge, daneben Register, Notizbücher und expedit nach dem Orient).

4. „Aless. Pusterla“ (Pappschachteln, wovon monatlich 112.000 Stück für Goldarbeiter, Apotheker, Parfümerien angefertigt werden).

5. „Fratelli Tensi“ (Fertigt massenhaft matte Papiere und Glanzpapiere für Lithographie- und Kartonnagezwecke, daneben Glückwunschkarten, Heiligenbilder, marmoriertes Papier). 19a)

Mit dem Wachstum der italienischen Bevölkerung an Zahl und Bildung geht die Vermehrung der Zeitungs- und Buchveröffentlichungen Hand in Hand. Mailand setzt mehr Zeitungen in Umlauf als irgend eine andere Stadt Italiens und ist für Typographie und Buchhandel die erste Stadt des ganzen Königreiches. Es kann in dieser Hinsicht selbstverständlich nicht mit Leipzig, der Kapitale des deutschen Buchhandels, deren gesamter buchhändlerischer Umsatz auf 60 Millionen Mark veranschlagt ist, verglichen werden. — Immerhin gehören die Firmen Brigola, Dumolard, U. Hoepli, Galli & Omodei, Sonzogno zu den bekanntesten in der gebildeten europäischen Welt und erfreuen sich namentlich in Italien eines wohl verdienten Rufes.

*) Im Jahre 1889 belief sich die Gesamt-Auswanderung (dauernde und zeitweilige) aus Italien auf 218.355 Individuen, gegen 290.736 im Vorjahre. Dazu lieferten die Lombardei 18.413, Piemont 18.638, Venetien 17.432, Ligurien 6.140, Toscana und Umbrien 12.159 Individuen; den Rest die südlichen Provinzen und die Inseln. Von den im Jahre 1889 von dem Hafen Genua für Rechnung der italienischen Regierung nach Argentinien beförderten 228.274 Auswanderern waren 88.647 Italiener, 71.173 Spanier, 27.183 Franzosen, 19.032 Russen, 8666 Belgier, 5967 Engländer, 4007 Holländer und 3399 Deutsche. 21a) Somit ist Argentinien nach den Vereinigten Staaten Nordamerikas das von Auswanderern am meisten aufgesuchte Land. 21b) — In neuester Zeit beginnt die italienische Auswanderung, vielleicht infolge der gegenwärtig so ungünstigen wirtschaftlichen Lage Argentiniens, sich nach dem unter allen südamerikanischen Republiken bestgeordneten Staate Chile zu lenken, der durch Klima und Boden, durch eine gebildete, fleißige und strebsame Bevölkerung bevorzugt ist. 21c) Chile würde also ein zweites äusserst ergiebiges Absatzgebiet für die industriellen Erzeugnisse Italiens in Südamerika abgeben und im Verein mit Argentinien

meist gemässigt und gesundes Klima sagt ihnen sehr zu, die von Jahr zu Jahr an Wohlhabenheit zunehmende Bevölkerung steht ihnen sowohl in religiöser als sprachlicher Beziehung näher; überwiegend Ackerbauland, reich an Herden von Rindern, Schafen, Pferden, Ziegen und Maultieren, reich auch an Gold, Silber, Kupfer, Blei, Kohlen und Petroleum, bietet es der Arbeit Lohn in Fülle.

Der vorzüglichste und zugleich charakteristischste Ausfuhrartikel von Mailand ist jedoch Rohseide.

Mailand als erster Rohseidenmarkt Europas.

Die italienische Rohseidenerzeugung weist in den Jahren 1880 bis 1889 die folgenden Ziffern auf.

	Kokons.	Rohseide.		Kokons.	Rohseide.
1880	41.573.189 kg.	2.847.468 kg.	1885	32.266.077 kg.	2.729.781 kg.
1881	39.564.091 „	3.052.784 „	1886	41.397.323 „	3.413.299 „
1882	31.869.076 „	2.584.677 „	1887	43.025.783 „	3.756.466 „
1883	41.625.299 „	3.308.547 „	1888	43.899.443 „	3.878.042 „
1884	36.464.663 „	2.868.974 „	1889	33.332.291 „	2.892.977 „

Den überwiegend grössten Anteil an Rohseidenerzeugung in Italien hat die Lombardei und in dem engeren Mailänder Handelsbezirk: Monza, Mailand, Gallarate und Abbiategrosso; ²²⁾ es folgen in weitem Abstände und fallender Ordnung: die venetianischen Provinzen Piemont, Emilia, die südliche Mittelmeerküste, Toscana, Ligurien, Sicilien, die adriatische Küste, Latium und Sardinien. ^{23 *)}

tinien die italienischen Fabrikate über den ganzen Kontinent verbreiten. ^{21d)} — Aus dem amtlichen Berichte des statistischen Amtes der Republik Argentinien über den Handel und die Schifffahrt des Jahres 1889 geht hervor, dass Argentinien auch für Deutschland von stets wachsender Bedeutung ist. Belief sich der Wert der Einfuhr aus Deutschland im Jahre 1881 auf 3.527.575 Pesos, so 1889 auf 15.477.754. Die deutsche Ausfuhr nach Argentinien war für 1881 mit 3.004.887 und für 1889 mit 17.120.472 Pesos verzeichnet. Es kommen hierbei in Betracht die Artikel: Zucker, Malzbier, Leinen und Leinenwaren, Flanelle, Wollenwaren und Konfectionsstoffe, Schirme, Chemikalien und Farbwaren, Möbel, Pianinos, Musikinstrumente, Bücher, Papier, Mappen, Metall und Metallwaren, Maschinen und Eisenbahnbaumaterial, auch Steinkohlen. Eingeführt wurden nach Deutschland Rohwolle und Tierhäute, 1889 im Werte von nicht weniger als 16 Millionen Pesos, ferner namentlich Mais, Fleischkonserven, Fette und Talg. ^{21e)} „Argentinien scheint eben für die Gesamtentwicklung Südamerikas dieselbe Bedeutung zu gewinnen, welche die Union für Nordamerika bereits gewonnen hat.“ ^{21f)}

*) Im einzelnen hat sich die Kokonserzeugung beispielsweise im Jahre 1887 auf die verschiedenen Landschaften und Provinzen so verteilt: (Die lombardischen Provinzen sind alle, von den übrigen Landesteilen nur die Hauptproduzenten ziffermässig behandelt.) Lombardei: 7.897.104 kg; davon Provinz Mailand 4.067.086 kg, Brescia 3.410.562 kg, Cremona 2.748.551 kg, Bergamo 2.264.052 kg, Como 2.237.186 kg, Mantua 1.693.700 kg, Pavia 1.407.598 kg, Sondrio 68.369 kg; — Venetien: 8.885.318 kg; davon Verona 2.682.927 kg; es folgen der Reihe nach Vicenza, Treviso, Udine, Padua, Venedig, Rovigo, Belluno; — Piemont: 6.839.208 kg; davon Cuneo 2.625.633 kg; Alessandria, Turin, Novara; — Emilia: 2.751.490 kg; Forli 593.027 kg; Parma, Reggio-Emilia, Ravenna, Bologna, Piacenza, Modena, Ferrara; — die südliche Mittelmeerküste: 2.447.799 kg; Reggio-Calabria 739.556 kg; Cosenza, Catanzaro, Caserta, Neapel, Salerno, Benevento, Avellino, Potenza; — Toscana: 1.809.526 kg; Florenz 787.776 kg; Arezzo, Lucca, Siena, Pisa, Grosseto, Livorno; — die Marken und Umbrien: 1.901.185 kg; Ancona 739.582 kg; Pesaro, Perugia, Macerata, Ascoli, Piceno; — Ligurien: 183.364 kg; Genua 129.447 kg; Massa Carrara, Porto Maurizio; — Sicilien: 144.161 kg; Messina 142.133 kg; Catania; — die adriatische Küste: 97.328 kg; Terano 66.334 kg; Chieti, Aquila, Campobasso; — Rom 66.654 kg; — Sardinien: 2.646 kg; Cagliari 2.643 kg. ^{23a)}

In Frankreich ist der Haupterzeugungsherd von Rohseide ein Gebiet, das etwa bei der Einmündung des Ain in die Rhone beginnt, südwärts sich immer mehr verbreitert, im Südwesten südlich von Narbonne, im Südosten an der französisch-italienische Grenze in der Gegend von Mentone endigt, jedoch das Küstengebiet zwischen dem Golfe von Aiguesmortes und dem von Fréjus ausschliesst. Es umfasst also von den Rhonedepartements besonders:

Die Seidenbewegung in den Mailänder Trocknungsanstalten während des letzten Jahrzehntes ist aus folgender Tabelle ersichtlich. Es waren in denselben nach italienischen Angaben konditioniert:

1880/81	3.052.430 kg	1885/86	3.606.189 kg
1881/82	3.822.627 „	1886/87	3.970.805 „
1882/83	3.346.885 „	1887/88	4.135.415 „
1883/84	3.492.690 „	1888/89	5.183.055 „
1884/85	3.162.965 „	1889/90	5.379.159 „

Im Durchschnitt kommen auf die Mailänder Trocknungsanstalten $\frac{4}{5}$, auf die übrigen $\frac{1}{5}$ der gesamten Rohseidenmenge des Königreichs. Im Jahre 1889/90 hatte Turin nur 634.517 kg zu verzeichnen, Como 190.758 kg, Lecco 180.875 kg, Bergamo 120.391 kg, Udine 113.455 kg, Florenz 64.268 kg, Pesaro 8.015 kg, Ancona 8.015 kg und Genua 2.316 kg, zusammen 1.323.542 kg.¹⁴⁾

Die folgende Tabelle bringt die Seidenbewegung in den hervorragendsten europäischen Seidentrocknungsanstalten während der Jahre 1884/85—1889/90 nach deutschen Quellen zur Anschauung.

Gard, Ardèche, Drôme, Vaucluse, Isère und die nördliche Hälfte von Var. Die Pflege des Maulbeerbaumes und die Seidenzucht datieren in Frankreich aus dem 14. Jahrhundert und sind namentlich durch Ludwig XI., Karl VIII., Heinrich II., Heinrich IV. und Ludwig XIV. gefördert worden. Vor 1789 erzeugte Frankreich 6—7 Millionen Kilogramm Kokons, während der Revolution 3—4 Millionen, unter dem Kaiserreich 4—5 $\frac{1}{2}$ Millionen, zwischen 1820—1840 10—12 Millionen. In den darauf folgenden vierzehn Jahren verdoppelt sich die französische Kokonerzeugung und erreicht 1854 die Höhe von 26 Millionen kg; nach Erkrankung der Maulbeerbäume schwankt sie in dem letzten Jahrzehnt zwischen 6 $\frac{1}{2}$ und 9 $\frac{1}{2}$ Millionen kg. Die nun wesentlich eingeschränkte Maulbeerzone, die sich früher namentlich nach Südwesten und Südosten weiter erstreckte, gestattet heute die Erzeugung von höchstens 12 Millionen kg Kokons. 23^{b)}

In der Schweiz wird die Seidenzucht in erheblichem Masse nur noch im Kanton Tessin und namentlich im südlichen Teile desselben, wo der Maulbeerbaum noch 700 m über dem Meer gedeiht, betrieben. Auch hat sie sich in einigen Thälern Graubündens (Misox, Calanda, Bregagliathal), in den Kantonen Genf, Wallis (Sitten und Monthey) und Waadt (Genfer See und Orbegebiet) zu erhalten vermocht, während sie früher auch um Chur herum und im Domleschg, in den Kantonen Zürich, Aargau, St. Gallen, Bern und Basel verbreitet war. „Cisalpinien ist für eine wirtschaftlich erfolgreiche Seidenzucht nicht geeignet.“ Dagegen betrug der Gesamtertrag des Kantons Tessin im Jahre 1872 187.473 kg Kokons im Werte von 1.144.864 fres, wovon der Sottoceneri (Lugano-Mendrisio) allein 153.000 kg Kokons im Werte von 950.000 fres kultivierte. 1888 erzielte die tessinische Kokonernte 117.010 kg, mit einem Werte von 386.211 fres, wovon 336.660 fres auf den Sottoceneri entfallen. 1889 erreichte der Ertrag wieder wenigstens 500.000 fres. 23^{c)}

Deutschland hatte die Einführung der Seidenzucht im 18. Jahrhundert gerade dem französischen Könige zu verdanken, der sich um die Ausbreitung der Seidenindustrie in seinem Lande so verdient gemacht. Infolge Auswanderung französischer Hugenotten nach Aufhebung des Ediktes von Nantes wurden in Deutschland, vornehmlich im Rheinlande und in Baiern, Tausende von Maulbeerbäumen gepflanzt, deren Blätter die Nahrung der Seidenraupe bilden. Preussen allein erzeugte jährlich 7000 kg Seide gegen Ende der Regierungszeit Friedrich des Grossen, der — mit weit ausschauendem Blicke die Verhältnisse der Gegenwart scharf erkennend, die neue Kultur auf jede denkbare Weise förderte. Leider hat die französische Revolution mit ihren vielfach verderblichen Folgen auch der deutschen Seidenzucht ein Ende gemacht, von deren ehemaliger Blüte noch heute einige ein trauriges Dasein fristende Maulbeerbäume hier und da Zeugnis ablegen. Desto grossartiger hat sich die deutsche Seidenindustrie, namentlich Seidenweberei, entwickelt. Heute zählt Deutschland über 300 Fabriken, deren Produktion wenigstens 230 Millionen Mark jährlich erreichen dürfte. Crefeld, der gegenwärtige Vorort der deutschen und zum Teil der europäischen Sammetindustrie, nimmt allein 140 Fabriken in Anspruch. Es ist bezeichnend für die Stellung unseres rheinischen Crefeld, dass die Webeschule daselbst mit „Bildern der Geschichte der Seidenkultur in Europa“ geschmückt ist. 23^{d)}

Die Rohseidenerzeugung in Südtirol, Spanien, Griechenland und in der Türkei (Saloniki, Volo) lassen wir ausser acht, da diese Länder für unseren Zweck kaum in Betracht kommen.

	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89	1889/90	
	kg	kg	kg	kg	kg	konditioniert kg	netto gewogen kg
Aubenas . . .	128.349	118.106	113.175	84.930	83.405	148.599	3.967
Avignon . . .	77.106	89.154	73.315	104.687	111.416	132.176	78.140
Basel . . .	326.231	442.480	419.058	415.940	486.825	343.127	84.406
Bergamo . . .	128.675	125.116	118.669	101.004	124.914	122.117	18.013
Como . . .	194.017	206.124	202.410	186.805	209.382	175.680	933
Crefeld . . .	482.236	547.142	515.575	523.606	727.141	642.076	10.360
Elberfeld . . .	211.882	257.579	264.014	286.972	346.876	330.748	1.823
St. Etienne . . .	643.835	738.744	784.315	900.073	1.073.693	820.572	292.998
Florenz . . .	93.395	96.668	73.296	60.206	87.405	63.508	—
Lecco . . .	169.240	169.240	171.560	146.940	167.880	175.355	1.800
Lyon . . .	3.206.218	3.474.607	3.378.102	3.224.907	3.930.815	3.298.469	1.761.270
Mailand . . .	3.579.275	3.927.945	4.074.760	4.059.725	5.224.475	4.497.005	258.355
Marseille . . .	129.179	135.740	130.314	118.803	159.837	96.882	44.475
Paris . . .	218.352	281.892	296.529	230.073	239.285	230.996	77.311
Privas . . .	17.836	18.805	21.727	24.729	28.966	20.373	3.590
Roubaix . . .	57.237	67.868	72.456	66.835	86.482	87.868	—
Turin . . .	719.596	719.512	615.855	560.806	676.748	464.220	9.630
Udine . . .	110.620	99.165	107.690	101.480	127.010	87.735	—
Wien . . .	105.065	127.573	123.286	140.572	173.704	170.496	—
Zürich . . .	711.368	816.790	808.064	812.907	928.252	904.198	281.826
	11.310.712	12.460.150	12.314.170	12.151.900	14.994.511	12.812.200	2.928.897. ²⁵⁾

Den ersten Rang unter den europäischen Orten in Bezug auf Seidentrocknungsanstalten nimmt somit Mailand ein. Die Kokonsmärkte sind hier stets sehr besucht. Namentlich zeigen diejenigen im Juni „eine belebte Physiognomie. Von allen Seiten langen die Landleute an, welche in Körben den Ertrag der letzten Tage zu Markte bringen, wie bei uns Kartoffeln, Getreide und dgl.; die Kokonskörbe werden von den Geschäftsleuten, teils einheimischen, teils hergereisten, besichtigt; geringere und bessere Ware wird mit Kenneraugen gemustert und ausgeschieden; es beginnt das Bieten und Feilschen, es erfolgen Käufe, der Tagespreis kommt zum Durchbruch, der Markt leert sich wieder, und die Landleute tragen ihren Erlös nach Hause, während die Kokons in die Magazine der Seidenfabrikanten geschafft werden.“²⁶⁾

Auf Mailand folgt Lyon, darauf in weitem Abstände St. Etienne, Zürich, Crefeld, Turin, Basel. Auffallen muss die bescheidene Rolle, die Marseille einnimmt, das doch noch vor zehn Jahren ein so bedeutender Kokonsmarkt war. Der Schwerpunkt des europäischen Rohseidenhandels ist eben aus mancherlei Gründen von Marseille nach Mailand verlegt.

Wenn wir nun fragen, wieviel Mailänder Seide in den Trocknungsanstalten von Lyon, Crefeld, Elberfeld, Zürich und Basel in den letzten Jahren konditioniert worden ist, so muss berücksichtigt werden, dass eine ziffermässige Ausfuhr Mailands in Rohseide nach genannten Orten nirgends zu ermitteln ist, dass aber nach Ansicht sämtlicher Sachverständigen an der lombardischen Seidenausfuhr Mailand den überwiegend grössten Anteil hat. Es wurden konditioniert:

in Lyon:

Bezeichnung der Seide:	1888/89	1889/90	1888/89	1889/90
	kg	kg	Procent vom Ganzen:	
Französische Seide	738.834	528.725	18.9	16.0
Piemontesische (Turiner)	205.400	123.602	5.2	3.7
Lombardische (Mailänder)	986.964	676.297	25.2	20.5
Brussaer Seide	188.228	163.406	4.7	5.0
Syrische »	298.193	297.239	7.6	9.0
Chinesische »	324.220	343.721	8.3	10.4
Cantoner »	337.247	444.135	8.6	13.5
Japanische »	636.525	501.003	16.2	15.2
Tussaher »	83.327	113.542	2.1	3.4

in Crefeld:

Lombardische Organzin	374.513	284.930	51.50	44.38
Lombardische Trame	83.897	58.728	11.54	9.15
Piemontesische Organzin	63.908	59.799	8.78	9.31
Chinesische Organzin	28.805	28.370	3.96	4.42
Chinesische Trame	28.503	36.138	3.92	5.63
Japanische Trame	38.053	32.129	5.23	5.00
Grège	87.720	98.031	11.24	15.27

In Lyon kamen 1889/90 : 41.3 % (1888/89 : 50.5 %) auf europäische und 57.9 % (1888/89 : 48.8 %) auf asiatische Seide; in Crefeld 79 % (1888/89 : 84 %) auf europäische und 21 % (1888/89 : 16 %) auf asiatische Seide.

Der Anteil der asiatischen Seide an der eingelieferten Gesamtmenge hat in den letzten Jahren in Crefeld ab- und in Lyon zugenommen; der Gebrauch der Piemontesischen (Turiner) Seide zu Crefeld ist gegen die erste Hälfte des letzten Jahrzehnts etwas geringer geworden. ²⁷⁾

Die Elberfeld-Barmer Seidentrocknungs-Aktien-Gesellschaft konditionierte 1889 : 380.061 kg Seide (gegen 294.759 kg im Vorjahre), wovon 276.519 kg europäische (meist lombardische), 54.364 kg chinesische, 41.571 kg japanische und 7.607 kg ostindische. ²⁸⁾

Von den 1889 in die Seidentrocknungsanstalt Zürich zur Trocknung eingelieferten 384.195 kg Organzine waren 341.092 kg lombardischer (mailändischer) Herkunft, der geringfügige Rest fällt auf China, Japan, Bengalen und Frankreich. Von Trame hatte Zürich 175.798 kg aus Japan 115.418 kg aus China, 690 kg aus Frankreich, 106 kg aus Bengalen und 116095 kg aus der Lombardei (Mailand) bezogen. In Bezug auf Grège steht China mit 243.953 kg obenan, es folgt Japan mit 160.140, die Lombardei mit 41.217 und Frankreich mit 535 kg.

Nach Basel kamen aus der Lombardei 155.372 kg Organzine, 10.710 kg Trame und 17.563 kg Grège; aus Piemont nur 98.832 kg Organzine. An dem Rest beteiligten sich hinsichtlich Organzine China mit 25.919 kg, Japan mit 660 kg, Bengalen mit 79 kg, Frankreich mit 218 kg; in Bezug auf Trame China mit 89.394 kg, Japan mit 710.090 kg. An Grège lieferte China 28.081 kg, Japan 4.152. ²⁹⁾

Nach Nordamerika sind aus dem Mailänder Handelsbezirk im Jahre 1886: 4.279 Ballen Rohseide im Werte von 22.300.000 Lire gegangen;³⁰⁾ im 2. Quartal des Jahres 1887 nach New-York 1.333 Ballen im Werte von 1.297.819 Dollars.³¹⁾

Im ganzen haben die Häfen von New-York und der Pacificküste 1886 an Rohseide eingeführt 33.460 Ballen im Werte von 21.976.410 Dollars und 1888 38.856 Ballen im Werte von 22.915.369 Dollars; es entfielen davon auf Europa 7.243 Ballen im Betrage von 6,306.302 Dollars.³²⁾ Durchschnittlich kommen von der europäischen Rohseidenausfuhr nach Nordamerika etwa $\frac{3}{5}$ auf den Mailänder Bezirk. Die gesamte italienische Rohseidenausfuhr (Eier, Kokons, gesponnene und gezwirnte Seide, Abfälle) stellt einen Wert von 320 Millionen Lire dar. Die Lombardei ist daran mit etwa 250 Millionen, also mit $\frac{4}{5}$ beteiligt. Der bei weitem überwiegende Teil des Lombardischen Ausfuhrhandels fällt aber auf Mailand.³³⁾

Mit der Ein- und Ausfuhr ist die Bewegung des Mailänder Zollamtes eng verknüpft. Letztere gestattet jedoch keinerlei Rückschluss auf die thatsächliche Handelsbedeutung der Stadt. Vergleicht man nämlich die wichtigeren italienischen Städte nach ihrer zollamtlichen Bewegung mit einander, so nimmt in der Einfuhr Genua die erste Stelle ein, es folgen im allgemeinen und in fallender Ordnung: Turin, Neapel, Venedig, Mailand, Livorno, Palermo, Florenz; in der Ausfuhr steht Turin voran; es kommen Genua, Livorno, Neapel, Venedig, Palermo, Mailand, Florenz;*) den grössten Unterschied zwischen Ein- und Ausfuhr zeigt Genua, dann Neapel, Venedig, Mailand, Livorno, Florenz, Turin; den geringsten Palermo.³⁴⁾ Mailand erscheint somit in einem ungünstigen Lichte. Es ist jedoch zu beachten, dass der bei weitem grösste Teil des Verkehrs in Massengütern, die der Mailänder Industriebezirk von auswärts bezieht, an der Landesgrenze, in Chiasso, Luino, Modane, Ala und in den Einfuhrhäfen Genua und Venedig verzollt wird; dass in Mailand selbst meist nur für die Stadt und Umgebung bestimmte Stückgüter zur Verzollung gelangen.³⁵⁾ Auch liegt in der Nähe von Chiasso der bedeutende Speditionsort Como, von wo aus die nicht für Mailand bestimmten Waren unmittelbar nach den verschiedenen Teilen des Königreichs befördert werden.

Mailand als Verkehrsplatz.

a) Eisenbahnen.

Seit der Herstellung der politischen Einheit Italiens 1870 ist das Königreich ausserordentlich rührig gewesen im Ausbau seines Eisenbahnnetzes sowohl als in der Ausstattung und baulichen Verbesserung der alten Linien. In den Jahren 1871—1876 wurden für Eisenbahnanlagen 289.278.416 Le aufgewendet; von 1877—1882: 435.068.379 Le und von 1883 bis 30. Juni 1888: 870.600.074 Le; in $17\frac{1}{2}$ Jahren also im ganzen 1.394.946.869 Le, somit jährlich durchschnittlich 91.142.553 Le.

Am 31. Dezember 1889 betrug die Gesamtlänge des italienischen Eisenbahnnetzes 13.063 km, 454 km mehr als Ende 1888.^{36) **)}

*) Für Rom fehlten die nötigen Ziffern.

***) Am 31. Dezember 1872 betrug die Gesamtlänge der italienischen Eisenbahnen 6.754 km; Ende 1882: 9.184 km; am 30. Juni 1885: 10.389 km. Der Zuwachs betrug vom 1. Juli 1885 bis 30. Juni 1886: 534 km; vom 1. Juli 1886 bis 30. Juni 1887: 633 km; vom 1. Juli 1887 bis 30. Juni 1888: 422 km; im ganzen von 1884—1888 $22,7\%$ gegen 11% in Deutschland.^{36a)} — Seit dem 1. Juli 1885 ist der überwiegende Teil der Bahnen der italienischen Halbinsel in zwei Längennetze geteilt, nämlich in ein Mittelmeernetz (Rete Mediterranea), das dem Westen

Die das Verkehrswesen Mailands mittelbar fördernden unlängst neu eröffneten Linien sind: Gravellona—Tore—Domodossola, 30 km; Novara—Seregno, 55 km; Lecco—Como, 42 km; ³⁷⁾ Ponte San Pietro—Usmate, 18 km; Seregno—Usmate, 14 km; Succursale-Giovi, 6 km. ³⁸⁾ Diese letztere Hülfslinie des Giovi Passes, ein neuer Apenninenübergang, gestattet eine leichtere Verbindung des St. Gotthardverkehrs mit dem Mittelmeer und ist nicht nur für den Hafen von Genua, sondern für ganz Italien von grösster Wichtigkeit. ³⁹⁾ Als geplante, teilweise bereits im Bau begriffene Strecken sind zu nennen: Varese-Luino am Lago Maggiore; Varese—P. Coresio am L. di Lugano; Saronno—Mendrisio; Mariano—Cucciago; Monza—Oggiono südwestlich von Lecco; Magenta—Gallarate. *)

Im besondern ist die neue, 12,5 km lange Mailänder Ringbahn zu erwähnen, die von Rogoredo abzweigt, um die Stadt herum bis zur Porta Sempione läuft und nur dem Waren- und Güterverkehr dient. Die Betriebseröffnung der ganzen Linie einschliesslich eines grossen Güterbahnhofs in der Nähe der Porta Romana sollte Anfang 1890 stattfinden. ^{41**)}

und in ein Adriatisches Netz (Rete Adriatica), das dem Osten dient. Früher unterschied man Ober-, Mittel- u. Unteritalienische Bahnen; es fand also eine westöstliche Teilung statt. — Der Verkehr auf den italienischen Eisenbahnen ist in stetiger Zunahme begriffen. Befördert wurden im Jahre 1885: 40.765.374; 1886: 42.651.313; 1887: 45.518.604 Personen; als Gepäck, Eilgut und mit Beschleunigung befördertes Frachtgut 1885: 6.179.436 m Ctr; 1886: 6.865.323 m Ctr und 1887: 7.496.763 m Ctr; als Frachtgut 1885: 13.390.785 m Ctr; 1886: 13.973.619 m Ctr und 1887: 15.051.341 m Ctr. Die Gesamteinnahme betrug 214.471.713, bzw. 218.324.226, bzw. 236.266.276 Le. Von dieser Gesamteinnahme kamen aus dem Personenverkehr 1885: 83.602.680 Le; 1886: 86.288.698 Le und 1887: 95.132.681 Le; aus dem gewöhnlichen Frachtverkehr 103.984.569 Le, bzw. 103.406.566 Le und bzw. 109.293.589 Le; das übrige aus dem Eilgute und beschleunigten Frachtverkehr und aus sonstigen Quellen. Das Mittelmeernetz verzeichnete 1887: 114.935.522 Le; das Adriatische Netz: 97.403.727 Le. ^{36b)}

*) Das Netz der lombardischen Sekundärbahnen würde sich dadurch bedeutend verengen. Die älteren Linien sind folgende: Mailand—Saronno—Varese—Laveno am Lago Maggiore, 73 km; Mailand—Erba, 46 km; Saronno—Como, 25 km; Como—Varese, 29 km; Novara—Busto Arsizio—Saronno—Seregno, 55 km; Mailand—Vigevano, 39 km; Monza—Calozio, 24 km; Società anonima ferrovie economiche della Brianza, 24 km; Palazzolo—Paratico am Lago Iseo, 10 km; Mantua—Cremona, 63 km. — Die bedeutendste der lombardischen Sekundärbahn-Gesellschaften ist die Società anonima delle ferrovie Nord Milano, welche mit 173 km Schienenlänge die Verbindung Mailands mit den beiden wichtigsten norditalienischen Seen, dem Langensee und Comosee, herstellt. ^{40a)}

***) In der Rheinprovinz sind im Jahre 1890 eröffnet worden die Linien: Bensberg-Hoffnungsthal, 11,2 km; Wissen-Morsbach, 11,1 km; Lindern-Heinsberg, 12,5 km; Dülken-Brüggen, 14,7 km; Euskirchen-Münstereifel, 14 km. ^{41a)} — Angestrebt ist namentlich der Bau der direkten Strecken Köln-Grevenbroich und Köln-Kalk-B.-Gladbach-Wipperfürth-Meinerzhagen-Attendorn-Schmallenberg, bzw. Fredeburg-Winterberg-Medebach-Corbach-Sachsenhausen-Wolfhagen-Kassel. Diese Linie Köln-Kassel mit einer Länge von 209 km bedeutet gegen die schon bestehenden Vollbahnen über Giessen, bzw. Altenbeken, bzw. Arnsberg eine Abkürzung um 92 km, bzw. 81 km, bzw. 66 km und „rückt die auf dem mittleren Teile der Ruhr-Siegbahn sowie die sämtlichen in den Kreisen Solingen, Mülheim a. Rh., Lennep, Wipperfürth, Altena und Olpe gelegenen, mit Eisenbahnstationen bereits versehenen Hauptverkehrspunkte den nach Osten führenden grossen Verkehrslinien um 20–50 km näher.“ ^{41b)} Eine hiervon abweichende Führung zeigt die Linie: Köln—Mülheim a./Rh.—B.-Gladbach—Bensberg—Imnekeppel—Ehreshoven—Ründeroth—Deringhausen—Derschlag—Drolshagen—Olpe—Finnentrop—Wennemen—Brilon—Corbach—Wolfhagen—Kassel, deren Herstellung von vielen Seiten, namentlich von der Kölner Handelskammer und den Interessenten von Olpe und Umgegend, schon wiederholt warm, befürwortet worden ist. Von ganz hervorragender Bedeutung für das Rhein-, Weser- und Sauerland, ist die angestrebte Verbindungsbahn Köln—Kassel schon seit Jahren Gegenstand lebhaftester Erörterung gewesen. Leider ist einstweilen keine befriedigende Lösung der Angelegenheit zu verzeichnen; man hat sich bis jetzt weder für die eine noch für die andere dieser beiden Strecken entscheiden können.

Auch ist die Anlage zweier Kölner Ringbahnen mit normaler Spurweite in Erwägung gezogen worden, einer äusseren und einer inneren.

Die äussere: Kalscheuren-Hermülheim-Frechen-Loevenich-Poulheim-Longerich würde die wirtschaftliche Entwicklung namentlich des Landkreises Köln fördern, den Grossgüterverkehr um die Stadt herumführen und somit

Die gesamten Betriebseinnahmen des italienischen Mittelmeernetzes (Rete Mediterranea) betragen im Betriebsjahre 1888/89 119.344.573 Le (Hauptnetz 115.933.717 Le, zweites Netz 3.410.856 Le) gegen 119.125.132 Le im Vorjahre. ⁴²⁾ Es entfallen davon auf Genua 10.367.267 Le; auf Turin 9.772.162; auf Milano Centrale 3.843.015,67 Le, Milano Porta Garibaldi 3.353.965,99 Le, Milano Porta Ticinese 1.412.046,81 Le, Milano Agenzia Gall. V. E. 270.881,87 Le, Milano Agenzia di Città 5.379,93 Le, auf Milano Agenzia doganale 2.765,60 Le, zusammen also mit Ausschluss des Transitverkehrs auf Mailand **8.888.055,81** Le; auf Rom 7.274.317 Le; Neapel 5.213.011 Le; Savona 2.481.721 Le; Florenz 2.074.458 Le; Sampierdarena 1.734.570 Le; Livorno 1.697.483 Le; Alessandria 1.626.724 Le; Spezia 1.578.923 Le; Pisa 1.334.731 Le; Novara 1.139.779 Le. ⁴³⁾

Die gesamten Betriebseinnahmen des adriatischen Netzes (Rete Adriatica) erreichten im Betriebsjahr 1888 die Höhe von 104.732.618 Le, (Hauptnetz 100.227.930 Le, zweites Netz 4.504.688 Le) gegen 100.396.540 Le im Jahre 1887. ⁴⁴⁾ Daran ist beteiligt: Milano Centrale mit 3.712.603,12 Le, Milano Porta Garibaldi mit 2.060.449,27 Le, Milano Delegazione mit 87.929,39 Le, Milano Galleria V. E. mit 169.411,72 Le, im ganzen also Mailand mit **6.030.393,50** Le; Rom mit 5.849.655 Le; Bologna mit 4.486.957 Le; Venedig mit 4.332.535 Le; Florenz mit 4.205.244 Le; Terni mit 2.468.504 Le; Neapel mit 2.286.840 Le; Livorno mit 1.056.209 Le. ⁴⁵⁾ Somit betragen, wenn wir die Ziffern des Adriatischen Netzes auf den Zeitraum vom 31. Juli 1888 bis zum 30. Juni 1889 anwenden, (das Mittelmeernetz rechnet von Januar zu Januar, das Adriatische Netz von Juli zu Juli), die Gesamteinnahmen für die Eisenbahnstation Mailand **14.91.8449,31** Le; für Rom 13.123.972 Le; für Neapel 7.499.851 Le; für Florenz 6.279.702 Le; für Livorno 2.753.692 Le. ⁴⁶⁾

Dazu kommt für Mailand der bedeutende, stets steigende Verkehr der Nord-Mailändischen Eisenbahnen (Ferrovie Nord-Milano), deren ziffermässiger Betrieb für 1888/89 leider nicht vorliegt. Jedoch es genüge zu erwähnen, dass auf denselben 1886 befördert wurden: 1.040.701 Reisende gegen 978.217 im Vorjahre, 4.310.189 kg Waren Eilgut (gegen 3.818.223 kg in 1885) und 69.148.660 kg Frachtgut (gegen 69.047.565 in 1885). ⁴⁷⁾

Auch soll nicht unerwähnt bleiben, dass Mailand als Station des Mittelmeernetzes im Betriebsjahre 1887/88 sogar 10.328.500 Le einbrachte, also mehr als irgend eine andere Station dieses westitalienischen Eisenbahnnetzes. ⁴⁸⁾

Die Reihenfolge der wichtigsten Eisenbahn-Verkehrsmittelpunkte des festländischen Italien wäre demnach in fallender Ordnung: Mailand, Rom, Genua, Turin, Neapel, Florenz, Bologna, die Kölner Bahnhöfe entlasten. Sie würde mit ihrem südwestlichen, nach Osten offenen Bogen Loevenich-Kalscheuren den nördlichen Ausläufer der sogenannten Vorgebirgsbahn bilden, die südlich in der Richtung auf Roisdorf und Bonn leiten und unter anderem eine ergiebige Ausbeute der Braunkohlenlager ermöglichen soll, die sich von Frechen über Benzlarath, Bachem, Gluel, Burbach, Hermülheim, Alstädten, Hürth, Kendenich, Fischenich, Vochem, Heide, Kierberg, Pingsdorf, Badorf, Eckdorf, Walberberg, Trippelsdorf, Roesberg, Hemmerich nach Brenig erstrecken.

Die von der Kölner Handelskammer in Vorschlag gebrachte, vom Eifelthor über Bickendorf nach Nippes laufende, Zollstock, Sülz und Lindenthal einschliessende innere Ringbahn mit einer nördlichen Fortsetzung in der Richtung auf Fühlingen und einer südlichen Verlängerung in der Richtung auf Bayenthal-Wesselingen liegt mehr im Interesse der Stadt Köln. Sie ist fürs erste wie die Augsburger Gürtelbahn wesentlich Industriebahn, welche die gewerblichen Anlagen der Vororte mit den städtischen Bahnhöfen verbindet, und die — nach der gewaltigen Entwicklung Kölns in dem letzten Jahrzehnt zu urteilen — dazu berufen ist, in Bezug auf Nah- und Fernverkehr, auf Markt- und Arbeiterverhältnisse in nicht ferner Zeit für Köln das im kleinen zu werden, was die Berliner Ringbahn für unsere Residenz im grossen bereits geworden ist. —

Militärisch ist die äussere Ringbahn Kalscheuren-Longerich eine Belagerungsbahn und die innere Eifelthor-Nippes eine Verteidigungsbahn. Aus diesem Grunde wird die Anlage der ersteren staatsseitig kaum genehmigt werden dürfen.

Venedig, Livorno, Savona, Terni. Verkehrsorte zweiten Ranges wären: Verona, Padua, Sampierdarena, Udine, Alessandria, Spezia, Ancona, Brescia, Novara, Pisa, Bari, Bergamo, Modena, Barletta, Foggia, Ferrara. ⁴⁹⁾

Dieser bedeutende Verkehr auf der Mailänder Eisenbahnstation ist zum nicht geringen Teil der Gotthardbahn zuzuschreiben. Betrug die Zahl der auf derselben beförderten Personen im Jahre 1884: 933.479, so 1889: 188.409; die der beförderten Güter 1884: 503.315 t, so 1889: 715.677 t. ⁵⁰⁾ Die Art der letzteren ist für die ganze kommerzielle und industrielle Stellung Mailands sehr bezeichnend. Brennmaterialien, einschliesslich Steinkohlen, haben den Hauptanteil an dem Frachtgutverkehr. Es folgen: Lebens- und Genussmittel; Metalle und Metallwaren; Baumaterialien; Hilfsstoffe zur Landwirtschaft; Artikel der Textilindustrie; Transportmittel, Glas- und Thonwaren; Erzeugnisse der Papierfabrikation, Holzindustrie, Gerberei und des Strohgewerbes. ⁵¹⁾

Der deutsch-italienische Güterverkehr über den Gotthard meist mit Einschluss des Durchgangsverkehrs Italien-Deutschland-Nordsee (ersterer wird nicht gesondert aufgeführt) hat sich in den letzten Jahren so gestaltet: Aus Deutschland gingen nach Italien 1884: 212.989 t; 1886: 221.972 t; 1888: 217.721 t; 1889: 232.351 t. Aus Italien gingen nach Deutschland 1884: 39.326 t; 1886: 36.630 t; 1888: 55.861 t; 1889: 64.140 t. Im ganzen wurden also im deutsch-italienischen Güterverkehr befördert: 1884: 252.315 t; 1886: 258.602 t; 1888: 273.582 t; 1889: 296.491 t. ^{52*)}

) Über den Mont-Cenis (Bahn von Culoz nach Modane) gingen aus Frankreich nach Italien 1886: 114.387 t; 1887: 136.967 t; 1888: 149.843 t; 1889: 202.790 t. In umgekehrter Richtung gingen 1886: 89.145 t; 1887: 101.300 t; 1888: 85.355 t; 1889: 76.421 t. An der französischen Ausfuhr hatte die Kohle folgenden Anteil: 1886: 38.085 t; 1887: 29.247 t; 1888: 76.202 t; 1889: 125.629 t. Von der italienischen Ausfuhr nach Frankreich nahm der Wein für sich in Anspruch 1886: 36.657 t; 1887: 46.772 t; 1888: 35.356 t; 1889: 26.241 t. — In Bezug auf Verkehrsfrequenz steht die Gotthardbahn in erster Linie; es folgt die Mont-Cenisbahn und dann die Brennerbahn. ^{52)} —

Abgesehen von diesen drei Hauptlinien, stehen die Eisenbahnen auf der Südseite der Alpen einstweilen noch in Domo d'Ossola im Westen und in Chiavenna im Osten; auf der Nordseite in Brieg und in Chur. Im Westen ist der Simplon, im Osten der Splügen das Hindernis, das zu durchbohren und zu überschieben schon lange geplant ist. Aber erst in neuerer Zeit befasst man sich allen Ernstes mit der Lösung der noch rückständigen Aufgabe, jene Lücke in den Verbindungswegen vom Süden nach dem Nordwesten und Norden auszufüllen. Nachdem das ganze Simplonunternehmen am 1. Juli 1881 an die Gesellschaft der schweizerischen Westbahnen, als nunmehrige „Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon“ übergegangen ist, sind die einschlägigen Vorstudien über das Bauwerk zum Abschluss gelangt, ist namentlich die Herstellung eines 16,070 km langen Tunnels (mit absoluter Scheitelhöhe von 835 m) beschlossene Sache. Ueber einen günstigen Ausgang der noch schwebenden Verhandlungen mit Italien bezüglich der Beteiligung desselben an den Baukosten des Tunnels sowie der Verlängerung der Linie Gravellona-Domo d'Ossola bis zu der von letzterer Station noch 24 km entfernten italienisch-schweizerischen Grenze kann kein Zweifel aufkommen. Die vollendete Simplonbahn wird den entschieden kürzesten Handelsweg zwischen Norditalien, der Westschweiz, Ost- und Nordfrankreich schaffen, einen ganz bedeutenden internationalen Verkehr anziehen und auf die Lombardei, namentlich auf Mailand, der Endstation der Bahn, eine ähnliche Wirkung ausüben wie die Eröffnung der Gotthardbahn. Sie wird durch die Gunst der Steigungs-Verhältnisse und infolge dessen durch billige Taxen ihr Verkehrsgebiet auch auf entferntere Alpenübergänge ausdehnen, namentlich wenn auch die ganz neuerdings geplante Linie Thuner See — Frutigen — Loetschberg—Visp oder Brieg hergestellt wird.

Die Konzession zum Bau der Eisenbahn bis zur italienischen Grenze über den Splügen hatte die Gesellschaft der Ver. Schweizerbahnen bereits am 22. Juni 1869 erhalten, aber wegen Ungunst der Verhältnisse nicht zur Ausführung bringen können. Die im Verein mit der Gesellschaft des adriatischen Netzes wieder begonnenen Vorstudien und Verhandlungen sind jedoch nicht zum Abschluss gekommen. Stellt man die vollendete Splügenbahn der bereits bestehenden Gotthardbahn gegenüber, so sind Mailand und Zürich „neutrale Punkte“, d. i., beide Städte sind auf beiden Linien gleich weit von einander entfernt, nämlich etwa 316 km. Der Splügenbahn wird nun nicht nur

b) **Schifffahrt.**

Die mailändische Schifffahrt benutzt: 1. den Naviglio Grande bis Tornavento, von hier den Tessin bis Sesto-Calende, dann den Lago Maggiore bis Magadino und Locarno am Fusse der Alpen. Nach den vorliegenden Daten beläuft sich der jährliche Handelsverkehr auf dem Tessin und dem Naviglio Grande auf ungefähr 147.580 Tonnen. — 2. den Naviglio della Martesana bis Trezzo an der Adda; Handelsverkehr 76.760 Tonnen. — 3. den Naviglio di Pavia bis zum Tessin; 92.106 Tonnen. — 4. den Naviglio di Paderno, der die Adda bei Sasso di S. Michele schiffbar macht; Handelsbewegung 25.000 Tonnen. — 5. die Adda vom nördlichen Endpunkte des Naviglio di Paderno bis zum Comer See und dann diesen selbst; — 6. den Tessin von Pavia bis zum Po. — 7. den Po vom Tessin bis zur Hauptmündung des Po, des Po di Maestra, in einer Länge von 370 km. ⁵³⁾

Der Schifffahrtsweg von Mailand bis zum Lago Maggiore wird bei günstigem Wasserstande in $9\frac{1}{2}$, bei niedrigem Wasser in 12—13 Stunden zurückgelegt; der von Mailand bis zum Comersee, 91,67 km lang, in 21 Stunden. Die Zahl der vor der Erbauung der Eisenbahnen jährlich von Mailand nach diesen Seen gelangten Fahrzeuge betrug 5200, wovon 4000 von Mailand nach dem Lago Maggiore und 1200 nach dem Lago di Como gingen. Die Kanäle der Provinz Mailand vermitteln vorzugsweise den Handel mit Bauholz, Brennholz, Kohle, Gyps, Bau- und Kalksteinen sowie mit verschiedenen anderen Steinarten, von welchen letzteren beispielsweise die ungeheure Zahl von Monolith-Granitsäulen Zeugnis ablegt, die man fast in allen grösseren Häusern der Stadt Mailand findet. In der neuesten Zeit ist die Schifffahrtbewegung auf den Kanälen durch die Erbauung des Kanales Villoresi, der bis Nosate auch für grössere Fahrzeuge schiffbar ist, noch gesteigert worden. Ferner ist, wie schon erwähnt, eine Erbreiterung und Vertiefung des Naviglio Grande von Nosate bis in die Nähe von Abbiategrasso geplant. Ja, die Anlage eines grossartigen Hafenbassins in Mailand mit einem Kostenanschlag von 25 Millionen Le wird in der Mailänder Handelswelt lebhaft besprochen, ein sicherer Beweis für den gewaltigen Unternehmungsgeist der Bewohner. ⁵⁴⁾

Ausserdem hat sich in London im Mai 1888 eine anonyme Gesellschaft unter dem Namen „Anglo-Italian Steam Navigation Company“ gebildet, um einen Gedanken zu verwirklichen, der 1887 in Venedig zuerst auftauchte. Es handelt sich dabei um nichts geringeres, als den Po mit Riva am Nordende des Gardasees, ferner mit Magadino in der Schweiz am Nordostende des Lago Maggiore, und endlich durch Kanalisierung des oberen Polaufes Pavia mit Turin in regelrechte Schifffahrt-Verbindungen zu setzen und so drei neue Verkehrsstrassen zu eröffnen, die als oberitalienische Fortsetzungen der Brenner-, St. Gotthard- und der Mont Cenislinie angesehen werden können. Die beabsichtigte Fluss-Dampfschifffahrt soll sich also zunächst auf die Provinzen: Venedig, Mailand, Rovigo, Padua, Ferrara, Modena, Reggio—Emilia, Mantua, Cremona, Parma, Piacenza, Pavia erstrecken und folgende Wasserlinien bedienen: Venedig—Chioggia—Pontelagoscuro—Ostiglia—Cremona—Piacenza—Pavia—Mailand; Venedig—Padua—Vicenza; Monfelicce—Este, Campo-Matino; Venedig—Modena auf dem Panaro und seinem Kanalsystem; Venedig—Guastalla auf dem Secchia; Venedig—Mantua auf dem Mincio; Venedig—Pontevecchio auf dem Oglio; Venedig—Pizzighettono auf

ein beträchtlicher Teil des dazwischen liegenden nicht zu unterschätzenden Verkehrs zufallen; sie wird, in gerader Richtung nach Norden zum Bodensee deutend, einen neuen internationalen Handelsweg darstellen, welcher Süd- und Südwestdeutschland, die Ostschweiz der Lombardei und der Hauptstadt derselben, der südlichen Endstation Mailand, um ein beträchtliches näher rücken; sie wird den trotz des Mitbewerbs der Brenner-, Gotthard- und Arlbergbahn ihr bisher verbliebenen bedeutenden Postverkehr nicht nur erweitern, sondern auch im Warenverkehr die Stellung wieder zurückerobern, deren sich der Splügen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfreute. ^{52b)}

der Adda; Mailand—Langen und Comersee auf den schon genannten Kanälen. Die gesamte Linie würde eine Länge von 1164 km haben.

Freunde und Gönner dieses Projektes behaupten: durch Ausführung desselben „werde ein lebhafter Verkehr mit den jenseits der Alpen gelegenen nördlichen Regionen nicht ausbleiben und dem Hafen von Venedig neues Leben einflößen, da nur Venedig allein als das Bindeglied zwischen dem See- und diesem Binnenhandel gedacht werden könne; die Befahrung der Wasserlinie Venedig—Mailand—Magadino werde die Herrschaft über den Gotthardtransit gegen jede fremdländische Eisenbahnkonkurrenz zu gunsten anderer Häfen demjenigen von Venedig sichern und dieser ehemaligen Pforte des Orients den einstigen Verkehr und den ehemaligen Einfluss auf den orientalischen Handel zurückgewinnen; Venedig werde die ganze Handelsbewegung in sich aufnehmen, welche von Südrussland, von Rumänien, Ägypten, Indien, China, Japan nach dem Westen sich ergießt, während jetzt diese günstige Lage Venedigs durch die Tarifsätze der Bahn Paris—Lyon—Méditerranée im Interesse Marseilles und durch die Südbahn im Interesse Triests lahmgelegt sei; die Verfrachtung einer Tonne Waren koste gegenwärtig von Chiasso nach Venedig 14.30 Le und von Chiasso nach Genua 12.38 Le, während nach dem neuen Tarif der „Anglo-Italian Steam Navigation Company“ eine Tonne nur 9.67 Le kosten solle, somit 4.63 Le weniger als auf dem Eisenbahnweg von Venedig und 2.71 Le weniger als auf dem Eisenbahnweg von Genua ab; diese Frachtersparnis könnte sogar einen Teil des Handels von Rotterdam und Antwerpen nach Venedig lenken, da die aus dem Orient nach jenen beiden Häfen verfrachteten Schiffe doch eher den um 14 Tage kürzeren und billigeren Seeweg nach Venedig vorzögen, von wo aus dann die Rohprodukte billiger als von Rotterdam und Antwerpen aus über Mailand nach Mittel- und Süddeutschland gelangen könnten; die Lombardei, die Schweiz und Süddeutschland, die so ihre Rohprodukte von Venedig bezögen, würden dann auch ihre Fabrikate um so eher über Venedig nach dem Orient senden.“

Eine rasche, unbehinderte Schifffahrt zwischen Venedig und den Hafenorten des Lago Maggiore und di Como würde für Mailand eine Rückverlegung seiner Hafenstadt vom genuesischen nach den venetianischen Meere bedeuten. Die lombardischen Märkte bedürfen nämlich jährlich etwa 2 Millionen m Ctr Kohlen, 1 Mill. m Ctr Baumwolle, 1 Mill. m Ctr asiatischen Reis und indische Ölsämereien, 1 Mill. m Ctr russischen und Donauweizen, 1 Mill. m Ctr Jute, Schafwolle, Kolonialwaren, Häute, Eisen und Chemikalien. Die Zufuhr nach der Lombardei würde sich auf rund 7 Millionen m Ctr jährlich belaufen und allein 250 Dampfer beschäftigen.

Wenn nun auch in Anbetracht der im ersten Teile geschilderten für die Schifffahrt ungünstigen Flussverhältnisse Oberitaliens sämtliche Städte der beteiligten Provinzen, mit Ausnahme derjenigen von Rovigo und Parma, eine gewisse Zurückhaltung beobachten und die Zahlung der von obiger Gesellschaft verlangten Beiträge an kaum zu erfüllende Bedingungen knüpfen, Modena nur seine moralische Unterstützung zugesagt hat, so sind sie doch alle von der Nützlichkeit der geplanten Binnenschifffahrt überzeugt, des erheblichen Vorteils gedenkend, den alle Gebiete aus der Flussschifffahrt zogen, welche 1847 die mailändische Gesellschaft Parelli-Paradisi zwischen Mailand und Venedig und 1852/53 der österreichisch-ungarische Lloyd auf dem Po bis zum schweizerischen Magadino besorgten, aber mit Verlust wieder einstellen mussten.

Jedenfalls müssten viele Millionen für Regulierungsarbeiten der Flüsse, für Erbreiterung und Vertiefung der Kanäle verwendet werden. Dazu dürfte die Regierung jedoch zunächst kaum geneigt sein. Ernste Zweifel über das Gelingen des ganzen Werkes sind daher wohl berechtigt.⁵⁵⁾

Aber mögen noch so viele Bedenken gegen das Projekt geltend gemacht werden können, die Thatsache allein, dass die beteiligten oberitalienischen Provinzen in eine ausführliche Erörterung

desselben eingegangen sind, ist höchst beachtenswert. Was eben „den Mut der Unternehmung und das Vertrauen auf sich selbst betrifft, so können manche deutsche Städte im allgemeinen und manche rheinisch-westfälische Städte im besonderen von den Italienern vieles lernen.“^{56*)}

*) Am Rhein herrscht allerdings gegenwärtig grosse Rührigkeit in Bezug auf Anlage neuer Häfen und Werfte sowohl als auf Vergrößerung und Vervollkommnung der bereits vorhandenen. Von Mannheim, dem südlichen Endpunkte der eigentlichen Rheinschiffahrt an bis zur holländischen Grenze sind dergleichen Handel und Wasserverkehr fördernde Anlagen geplant und teilweise schon in der Ausführung begriffen, so in Mannheim selbst, in Worms, Oppenheim, Mainz, im Rheinhafen Frankfurt a./M., in Bingen, an der Loreley, in Oberwinter, Koblenz, Beuel, Köln, Mühlheim a./Rh., Düsseldorf, Ruhrort, Duisburg, Urdingen und Wesel. — An den neuen Kölner Werft- und Hafenanlagen sind zu unterscheiden: I. der Rheinauhafen (60.000 qm); — II. der rechtsrheinische Sicherheitshafen (30.000 qm); — III. die senkrechten Werfte mit Eisenbahnanschluss und zwar 1. die Werfte vom alten Fort I bis zur Mündung des Rheinauhafens, umfassend a, das Stromwerft vom Fort I bis zum Ubierring (450 lfd. m), b, das Personenwerft am Ubierring (110 m), c, das Stromwerft vom Ubierring bis zum neuen Zollhafen (635 m); d, das Stromwerft des neuen Zollhafens (500 m); e, das Rheinauhafen-Dammwerft (750 m) und f, das Rheinauhafen-Stadtwerft (800 m). 2. die Werfte von der Mündung des Rheinauhafens bis zur Machabäerstrasse, umfassend a, den bereits ausgebauten Leystapel (475 m), b, den teilweise ausgebauten Zollhafen (275 m), c, das Franken- und Trankgassenwerft bis zur Machabäerstrasse (705 m). Die Gesamtlänge dieser Werfte beträgt demnach 4700 m. — IV. Werfte ohne Eisenbahnanschluss und zwar a, das ausgebaute senkrechte Werft rechtsrheinisch von der Schiffbrücke bis zur Pferdchengasse (220 m) und b, das liegende Werft linksrheinisch von der Machabäerstrasse bis zur Frohngasse (1380 m), zusammen 1600 m, c, Helling und Holzwerft vom alten Fort I südlich bis zur Nordgrenze von Bayenthal (460 m) und d, das Werft von der Nordgrenze von Bayenthal bis zur Grenze des Stadtbezirks oberhalb Marienburg (1850 m). — V. Lagerhäuser, 1. ein Hauptniederlagegebäude im neuen Zollhafen (15000 qm); 2. ein Freies Lagerhaus (18000 qm); — VI. drei Revisionshallen (5600 qm); — VII. Städtische Werfthallen ausserhalb des neuen Zollhafens und zwar 1. am neuen Stromwerft vom Fort I bis zum neuen Zollhafen (10500 qm) und 2. am Dammwerft des Rheinauhafens (6000 qm). Die Centralstelle der neuen Kölner- Werft- und Hafenanlagen wäre also die Strecke vom alten Fort I bis zur Mündung des Rheinauhafens; es schlosse sich daran eine nördliche Fortsetzung bis zur Frohngasse und eine südliche Verlängerung bis oberhalb der Marienburg.

Auch ist das Projekt aufgetaucht, Köln durch Vertiefung des Rheinfahrwassers in einen Seehafen zu verwandeln, um Seeschiffen von 6 m Tiefgang die ungehinderte Fahrt bis zur rheinischen Hauptstadt zu ermöglichen. 56a) Dergleichen eine unmittelbare Verbindung und Föhlung mit überseeischen Ländern bezweckende Bestrebungen stehen nicht vereinzelt da. Ich erinnere an die geplanten, teilweise schon im Bau begriffenen Kanalbauten: Rom-Ostia (Tibermündung); Paris-Rouen (180 km lang und 6.20 m tief); Berlin-Ostsee und -Nordsee; Königsberg-Pillau; Manchester-Liverpool (58 km lang, 7.93 m tief). 56b) — Für kleinere Seeschiffe freilich ist Köln heute schon Seehafen; denn dieselben gehen bereits einige Zeit von hier nach London und umgekehrt. Dazu ist ganz vor kurzem ein direkter Güterverkehr eingerichtet worden 1. zwischen Köln und Mühlheim a./Rh. über Antwerpen nach und von Neu-York und Philadelphia; 2. zwischen Köln-Mülheim über Antwerpen nach und von Kopenhagen, Stettin, Danzig, Königsberg in Pr., Libau, Riga, Reval, St. Petersburg, Christiania, Aarhus, Aalborg, Bandholm, Bergen, Drontheim, Fredericia, Gothenburg, Helsingör, Horsens, Kolding, Landserona, Malmö, Nakskov, Odense, Randers, Hangö, Helsingfors, Abö, Wasa, Uleaborg, Wiborg, Stavanger, Svendborg, Veile, Warschau, Kurst, Moskau, Charkow, Kiew, Tula, Riajsk und sämtlichen Wolgastationen. — 3. zwischen Köln und Mühlheim nach und von Tunis, Pyräus, Smyrna, Saloniki, Konstantinopel, Novorossisk, Sebastopol, Trapezunt, Batum, Odessa und Samsoun. Dieser Dienst wird von der Kölnischen Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft in Verbindung teils mit Red Star Line in Antwerpen, teils mit Forenede Dampskibs Selskabs in Kopenhagen betrieben. 56bb)

Auch ist Köln als wirtschaftliche Hauptstadt der Rheinprovinz an der Herstellung zweier vielfach besprochenen neuen Verkehrswege stark interessiert, des einen — östlich vom Rheine — der kanalisierten Mosel; des anderen — westlich vom Rheine — des Mittellandkanales.

Die auf der Strecke von Metz abwärts bis zur Mündung des Flusses kanalisierte und dadurch schiffbar gemachte Mosel ist der natürlichste, leichteste und billigste Verbindungsweg zwischen zwei der mächtigsten Industriebezirken Deutschlands, zwischen den ausgedehnten, reichen, fast unerschöpflichen Erzlagerstätten Lothringens und Luxemburgs im Gebiete der oberen Mosel und dem gewaltigen Bergbau- und Hüttenbetrieb Westfalens und des Niederrheines. Es handelt sich also für die Nieder-

c) Dampfstrassenbahnen.

(Tramvie a vapore).

Die Geleislänge der Dampfstrassenbahnen in der Gemeinde Mailand beträgt 28.000 m. 57) Die Anfangsbahnhöfe liegen nämlich am Aussenrande der Umwallungsstrasse (Strada di Circonvallazione), mit Ausnahme desjenigen der Linie Mailand—Gallarate—Tradate am Foro Bonaparte im rheinisch-Westfälische Eisenindustrie vor allem um einen billigen Bezug der Lothringischen Minette und andererseits um eine billige Verfrachtung von Koks nach den Hochofenwerken von Luxemburg und Lothringen. „Denn, gelingt es nicht, die Lothringischen Erze zu wesentlich niedrigeren Frachtsätzen als zur Zeit auf den Eisenbahnen nach Westfalen zu schaffen, so droht unzweifelhaft der Hochofenbetrieb Westfalens auf die Dauer von demjenigen Lothringens und Luxemburgs erdrückt zu werden, da die Gewinnungskosten bei dem letzteren so erheblich niedriger sich stellen, dass mit einer bedeutenden Frachtermässigung, wie sie allein durch die Kanalisation der Mosel erzielt werden könnte, nur auf einen ferneren Mitbewerb von Seiten Westfalens mit dem Lothringischen Eisen zu rechnen wäre.“ 56e) Würde die Mosel auf einen Tiefgang der Schiffe von 2 m eingerichtet werden, so könnte bei dem steten Vorhandensein von Massengütern für die Berg- und Thalfahrt die Frachten sogar auf 1 Pfg gegen die heutige Eisenbahnfracht von 2.30 bis 2.56 Pfg das Tonnenkilometer herabgesetzt werden. 56d)

Die kanalisierte Mosel stellt ferner die geeignetste Verbindung zwischen dem Rheinstrome und dem ostfranzösischen hoch entwickelten Kanalnetz her. Der Marne-Rheinkanal verknüpft die Seine mit Strassburg und dem Rhein-Rhonekanal; der französische Ostkanal leitet in nördlicher Richtung zur kanalisierten Maas und dadurch nach Belgien, in südlicher Richtung zur Saone und Rhone. Von der Saone führt der Burgunderkanal zur Seine, der Kanal du Centre zur Loire. Die Moselkanalisation ist daher in Verbindung mit der kanalisierten unteren Saar sowie mit dem ebenfalls geplanten Kanal Strassburg-Germersheim von ganz hervorragender wirtschaftlicher Bedeutung nicht nur für das engere Moselgebiet, sondern für ganz Westdeutschland, Ostfrankreich und Belgien; sie würde Metz für den deutsch-französischen Durchgangsverkehr zu einem bedeutenden Umschlagsplatz machen, da ein direkter Uebergang der Mosel- und Rheinschiffe auf die ostfranzösischen Kanäle bei einer Tiefe der letzteren von meist unter 2 m nicht möglich ist. 56e)

Der Mittellandkanal $\left. \begin{array}{l} \text{Ruhrort} \\ \text{Duisburg} \end{array} \right\}$ — Dortmund bezw. Herne — Henrichenburg — Münster — Bevergern — Papenburg — untere Ems — untere Weser — untere Elbe) ist technisch leicht ausführbar und von grösserer nicht nur auf die Provinzen Rheinland, Westfalen, Hannover und Sachsen beschränkter Bedeutung für Landwirtschaft, Handel, Gross- und Kleinindustrie als alle anderen geplanten oder im Bau begriffenen künstlichen Wasserwege ganz Preussens. Er würde Deutschland von den holländischen Häfen unabhängig machen; die heimische Kohle nicht nur den sämtlichen in seinem Bereiche befindlichen Industrieorten des Binnenlandes, sondern auch den Häfen der Nordsee zuführen, zunächst, um zum Teil in Verbindung mit dem Nordostsee-Kanal den ganzen norddeutschen Markt dem englischen Kohlenhandel zu entreissen, und ferner, um die deutsche Kohle an überseeischen Plätzen einzubürgern, ihr eine Stelle neben der englischen und australischen zu sichern. Es sind alle Anzeichen vorhanden, dass der beste Erfolg diese Bestrebungen krönen, dass die deutsche Kohle immer mehr Boden gewinnen wird, namentlich im Mittelmeer, (Gibraltar, Malta Port Said), in den ostasiatischen Gewässern (Aden, Colombo, Singapore, Soerabaja (Java)), an der westafrikanischen Küste (Porto Grande auf St. Vincent, Kohlenstation der nach Südamerika und Westafrika fahrenden Dampfer) und in Argentinien. 56f)

Auf die erstrebenswerte Verbindung des Rhein-Maas-Kanales mit dem holländisch-belgischen Kanalnetze, auf die geplante Kanalisation der Emscher, der Ruhr und der Lahn soll hier nicht weiter eingegangen werden, ebenso wenig auf die Bedeutung der in Mannheim und Ruhrort gegründeten, das rheinische Verkehrswesen ebenfalls mittelbar fördernden Schifferschulen. Es soll nur noch der Ueberzeugung Ausdruck gegeben werden, dass der Schienenweg allein trotz aller demselben innewohnenden unbestrittenen Vorzüge den unablässig wachsenden Anforderungen des Verkehrs nicht mehr genügt, vielmehr nahe an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt ist und deshalb durch natürliche oder künstliche Wasserstrassen entlastet werden muss, „wenn unser wirtschaftliches Leben nicht in eine bedenkliche Stagnation geraten soll“. 56g) Der Ausbau eines planmässig angelegten, weitverzweigten Netzes bequemer und leistungsfähiger Wasserstrassen ist daher eine der Hauptaufgaben des deutschen Verkehrswesens der Gegenwart. Deutschland kann auf diesem Gebiete manches von Frankreich lernen, das mehr als irgend ein anderes europäisches Land für die Schiffbarmachung seiner Flüsse gethan hat, und in welchem schon seit Jahrhunderten alle bedeutenden Flüsse durch zahlreiche, bequeme und gute Kanäle unter einander und mit den beiden Meeren, dem Atlantischen Ocean und dem Mittelmeere, verbunden sind.

Innern der Stadt. Es unterscheidet sich hierdurch Mailand von anderen italienischen Städten, wie beispielsweise von Turin, wo zwei Linien sogar bis auf den Verkehrsmittelpunkt, die Piazza Castello vordringen.

Leider ist das Material, auf Grund dessen ein genügendes Bild über den Personen- und Warenverkehr auf den Mailändischen Dampfstrassenbahnen möglich wäre, sehr spärlich. Derselbe konnte nur von einigen Linien ermittelt werden. So beförderte im Jahre 1886 die Linie Milano-Tradate 418.915 Personen und 114.690.810 kg Waren; die Linie Milano-Gallarate 917.873 Personen und 487.986.845 kg; Milano-Giussano 300.720 Personen und 6.958.800 kg; Milano-Monza 2.949.587 Personen; Milano-Tedriano 11.200.200 kg Waren; die Strecke Guggiono-Castano-Magenta vereinnahmte 190.217 Le im Personen- und 42.051 Le im Wagenverkehr.⁵⁸⁾ Im Jahre 1885 betragen die Einnahmen im Güterverkehr 331.619 Le auf der Linie Milano-Monza, 45.726 Le auf der Strecke Milano-Affori und 59.448 Le auf der Linie Milano-Corsico.^{59*)}

*) Die erste Dampfstrassenbahn, welche in Italien gebaut wurde, war die den 8. Juni 1878 dem Betrieb übergebene, 8 km lange Linie Cuneo-San Dalmazzo. Am 30. September 1879 waren bereits 353 km in Betrieb; den 31. Dezember 1880: 705 km; am 30. Juni 1881: 960 km; am 30. Juni 1882: 1.284 km; am 30. Juni 1883: 1.498 km; am 30. Juni 1884: 1.660 km; am 30. Juni 1885: 1.742 km; am 31. Dezember 1885: 2.061 km; und am 1. Oktober 1888: **2.261,954 km**. Von diesen 2.262 km laufen 140 km auf National-, 1.572 km auf Provinzial-, 269 km auf Communalstrassen und 281 km auf besonderem Unterbau.^{59a)} — Die italienischen Provinzen sind daran folgendermassen beteiligt: 1. **Mailand 289.862 m**; 2. Turin 280.454 m; 3. Alessandria 185.864 m; 4. Novara 181.214 m; 5. Mantua 155.593 m; 6. Brescia 137.363 m; 7. Cuneo 126.826 m; 8. Pavia 115.163 m; 9. Cremona 101.193 m; 10. Bergamo 72.573 m; 11. Piacenza 70.195 m; 12. Bari delle Puglie 65.000 m; 13. Bologna 56.583 m; 14. Vicenza 54.000 m; 15. Rom 49.083 m; 16. Florenz 46.072 m; 17. Neapel 42.871; 18. Verona 42.069 m; 19. Padua 38.583 m; 20. Como 33.728 m; 21. Venedig 30.200 m; 22. Pisa 25.977 m; 23. Forli 22.206 m; 24. Ravenna 18.262 m; 25. Lucca 9.420 m; 26. Modena 7.700 m; 27. Caserta 3.900 m.^{59b)} — Auf die Lombardei entfallen somit 905,5 km; auf Piemont 774,3 km; Venetien 164,8 km; Emilia 134,5 km; auf die gesamten Südprovinzen 111,8 km; auf Toscana 81,4 km; die Provinz Rom 49,1 km und auf die Romagna 40,5 km.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt gewöhnlich 18 km, höchstens 25 km, selten unter 15 km in der Stunde; die Zahl der von Dampfstrassenbahnen berührten oder durchzogenen Dörfer schwankt zwischen zwei und vierzehn; die Züge bestehen höchstens aus 11 Wagen (Rom-Tivoli), mindestens aus 2, durchschnittlich aus 4–5, in der Lombardei meist aus 5–6 Wagen.^{59c)}

Anfangs 1890 waren **2.308 km** in Betrieb.

Im Bau, teilweise bereits eröffnet, sind weitere 38 und in Vorbereitung (allo studio) noch 28 Linien. Für die Provinz Mailand wären davon von Wichtigkeit: Chignolo-S. Colombano-Lodi; Chignolo (S. Colombano)-S. Angelo; Bergamo-Trezzo-Vimercate; Bergamo-Osio-Vaprio; Castano-Galliata-Novara; Crema-Pandino-Milano; Cusano-Monza-Carate; Lecco-Brivio-Vimercate; Monza-Varedo-Saronno; Tradate-Varese; Novara-La Riola-Trecate; Pavia-Genesio-Bornasco-Vidigulfo-Landriano-Bescapu.^{59d)} Dazu kommen schliesslich mehrere bereits eröffnete elektrische Strassenbahnen, die in neuester Zeit in Italien viele Freunde gewonnen haben und wesentlich vermehrt werden sollen, wie denn überhaupt die Kohlenarmut Italiens eine hohe Entwicklung des elektrischen Strassenbahn- und Fabrikbetriebes in diesem Lande zur Folge haben wird.^{59e)}

In **Deutschland** bestehen zur Zeit folgende „Lokalbahnen“ (chemins de fer économiques) d. i. ganz oder teilweise auf Strassen angelegte Eisenbahnlinien, die zur Verbindung mehrerer Verkehrs-Mittelpunkte bestimmt sind.^{59f)} [Die Bezeichnung „Dampfstrassenbahn“ beginnt der Bezeichnung „Lokalbahn“ immer mehr zu weichen.]

Berlin: 1. Nollendorfplatz—Hundekehle, 8,5 km; 2. Nollendorfplatz—Schöneberg—Steglitz, 6,1 km; 3. Zwölfapostelkirche—Schöneberg—Wilmsdorf—Schmargendorf—Hundekehle, 8,4 km; 4. Friedenau—Wilmsdorf (Stadtbahnhof)—Zoologischer Garten, 4,6 km; 5. Gross-Lichterfelde—Seehof—Teltow, 5,2 km; 6. Lichterfelde (Potsdamerbahnhof)—Kadettenhaus, elektrisch. —

Biebrich-Mosbach (Rheinbahn)—Adolfshöhe—Bahnhöfe (Wiesbaden)—Kochbrunnen—Grubweg—Brausite, 8,05 km. —

Cassel (Königsplatz)—Querallee—Main-Weser-Bahnhof—Wilhelmshöhe, 5,5 km. —

d) Pferdebahnen.

Das Mailänder Pferdebahnnetz setzt sich zusammen aus einer grossen Zahl vom Mittelpunkte der Stadt, dem Domplatz, ausgehender, mit Zweiglinien versehener Radialen und aus einer Ringlinie. Die Geleislänge des ganzen Netzes beträgt 62.996 m (gegen 62.752 in 1888), wovon 40.140 m auf die inneren Strecken und 22.856 m auf die Ringlinie entfallen.⁶⁰ Befördert wurden 1885: 23.271.759 Personen; 1886: 24.012.817; 1887: 25.565.370; 1888: 27.101.039; 1889: 28.533.932 Personen und vereinnahmt 1888: 2.684.672 Le; 1889: 2.824.690 Le.⁶¹)

Colmar: 1. Reichsbahnhof—Logelbach—Ingersheim—Katzenthal—Ammerschweier—Sigolsheim—Kienzheim—Kaysersberg—Alspach (Geisburg)—Urbach—Eschelmer—Urbeis—Schmierbach, 20 km; 2. Colmar—Horburg 5 km; 3. Colmar—Wettolsheim—Winzenheim, 5 km. Dazu ist am 3. November 1890 die 17,7 km lange schmalspurige Strassenbahn Horburg—Markolsheim dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. —

Crefeld—Uerdingen, 7 km; Crefeld—Hüls, 6 km; Crefeld—Fischeln, 4 km. —

Darmstadt—Schliessplatzstrasse—Schliessplatzabzweigung—Griesheim, 6,8 km; Arheilgen—Darmstadt—Ludwigshöhe—Eberstadt, 10,6 km. —

Doberan—Heiligendamm, 6,61 km. —

Dortmund—Hörde, 4,547 km; Dorstfeld—Funkenburg, 4,447 km; Steinplatz—Fredenbaum, 1,355 km. —

Duisburg—Behmenburg—Kaiserberg—Monning—Speldorf—Broich, 7,6 km. —

Eisenberg—Crossen.

Frankfurt—Eschersheim—Heddernheim, 5,08 km. — Die 16,04 km lange „Frankfurter Waldbahn“ besteht aus folgenden Strecken: 1. Untermainbrücke oder Offenbacher Bahnhof (Sachsenhausen)—Riedhof—Louisa—Oberschweinstiege—Neu-Isenburg; 2. Riedhof—Park Louisa—Oberforsthaus—Haltestelle Goldstein—Unterschweinstiege—Schwanheim; 3. Park Louisa—Niederrad; Oberforsthaus—Niederrad. —

Hamburg (Rathausmarkt)—Steinthorbrücke—Mühlendamm—Lübscherbaum—Kantstrasse—Wandsbeck (Marktplatz), 6.249,89 m und Wandsbeck Zolllinie, 6.882,87 m, mit der Anschlussstrecke: Wandsbeck (Marktplatz)—Bahnhof der Lübeck-Hamburger Eisenbahn, 886 m; Wandsbeck—Gross Jüthorn, 1872 m; Wandsbeck—Hotel Marienthal, 2.132 m. —

Hildburghausen—Heldburg—Friedrichshall, elektrisch. —

Karlsruhe—Grünwinkel—Forchheim—Mörsch—Durmshausen, 14,6 km; Karlsruhe—Friedhöfe—Hagsfeld—Blankenloch—Friedrichsthal—Spöck, 16 km. —

Ludwigshafen—Mundenheim—Maudach—Mutterstadt—Dannstadt, 13,270 km; Ludwigshafen—Friesenheim—Oppau—Edigheim—Frankenthal, 11,440 km. —

Magdeburg: Friedrichstadt—Herrenkrug, 3,427 km. —

Mannheim—Feudenheim, 4,5 km; Mannheim—Wohlgelegen—Käferthal—Viernheim—Stahlbad—Weinheim—Lützelachsen—Grossachsen—Leutershausen—Schriesheim—Dossenheim—Handshuhsheim—Heidelberg (Bismarckplatz und Schlachthaus), 34,9 km.

Mühlhausen (Elsass): Nordstaden—Kanalbrücke—Dornach, 3,4 km; Mühlhausen—Rheinbad—Modenheim—Fabrik Dollfus—Dettwiller—Sausheim—Baldersheim—Battenheim—Adelsheimer Mühle—Münchhauser Strasse—Ensisheim, 17 km; Mühlhausen—Illzach—Kingersheim—Wittenheim, 8 km; Mühlhausen—Burzweiler—Pfastatt, 3,4 km. —

München: Stieghmayerplatz—Burgfrieden München—Neuhausen—Bad Gern—Neuwittelsbach (Heilanstalt)—Dorf Neuwittelsbach—Nymphenburg, 4,188 km. —

Rappoltweiler: Bahnhof—Stadt Rappoltweiler, 4 km Länge, 50 m Steigung, 1 m Spurweite. Die Strecke liegt 280 mm tiefer als die beiden Endpunkte. Es werden aber ganze Wagenladungen mittelst Trucks (Rollböcken) befördert.

Sachsenhausen—Offenbach (elektrisch). —

St. Johann—Malstatt—Burbach—Matzenberg—Rockershausen—Grube Gerhard—Louisenthal, 8,5 km. —

Strassburg: Königstrasse—Ruprechtsau, 3,0 km; Metzgerplatz—Rheinbrücke, 3,9 km; Steinstrasse—Hönheim, 4,3 km; Metzgerplatz—Neudorf—Polygon—Neuhof, 5,150 km; Alter Bahnhof—Königshofen—Eckbolsheim—Wolfisheim, 6,793 km; Nicolausstaden—Neudorf—Illkirch—Grafenstaden—Eschau—Plobsheim—Kraft—Erstein mit Abzweigung von Erstein (Rheinstrasse) bis Erstein (Reichsbahnhof)—Gerstheim—Obenheim—Boofzheim mit Abzweigung nach Rheinau (2 km)—Friesenheim—Dieboldsheim—Sundhausen—Richtolsheim—Artolsheim—Boozheim—Mackenheim—Markolsheim, Länge 55 km; Markthalle—Kronenburg—Oderhausbergen—Dingsheim—Stützheim—

Auch führen von Mailand einige Pferdebahnlinsen in die Umgebung. So die Strecken Porta—Ticinense—Corsico; Mailand—Affori; Mailand—Monza. Die letztere Linie hat jedoch seit 1878 durch die inzwischen erbaute Dampfstrassenbahn gleichen Namens von Jahr zu Jahr geringere Einnahmen zu verzeichnen: 1888: 205.096 Le gegen 431.717 Le in 1878.^{62*)}

) Köln zählte 1889: 49.200 m Geleislänge; 570.000 Fahrten; 2.298.600 Nutzkilometer; 8.026.000 beförderte Personen und 1.124.000 M Einnahme.^{62)} Im ganzen wurden im Jahre 1889 in Deutschland durch 73 in 64 Orten bestehende Betriebe nahezu so viele Personen befördert, als Europa Einwohner hat. In Köln mit eingemeindeten Vororten hat jeder Bewohner über 28 Fahrten auf der Pferdebahn zurückgelegt. Diese Ziffern zeigen klar genug die ausserordentliche Bedeutung des Pferdebahnbetriebes im deutschen Verkehrsleben.^{62b)}

e) Omnibusse.

Im Jahre 1859 liefen in Mailand mehrere Omnibusse, die jedoch ausschliesslich der Beförderung der Reisenden nach den Eisenbahnstationen dienten. Den 28. Juni 1861 constituirte sich die »Società anonima degli Omnibus di Milano«, die den 1. Januar 1862 einen regelmässigen Betrieb auf drei Linien mit 9 achtsitzigen und einspännigen Omnibussen eröffnete. Die Zahl der letzteren

Offenheim—Wiwersheim—Quatzenheim—Truchtersheim, Länge 15 km. Im Ganzen waren am 31. März 1890 in Betrieb: 27,470 km Normalspur und 77,529 km von 1 m Spur. —

Auf der Insel Sylt: Munkmarsch (Anlegebrücke, wo die Dampfschiffe anlaufen)—Bornsenhain—Westerland (Kurhaus), 4,2 km. Der Personenverkehr beschränkt sich im wesentlichen auf die Beförderung der Sylter Kurgäste. Waldbröl—Hennef, 31 km.

Im Bau sind die Strecken:

Berlin: Wilmersdorf—Stadtbahnhof, Zoologischer Garten; Verlängerung der Gross-Lichterfelde—Teltower Dampfstrassenbahn bis Stahnsdorf um 3,4 km. —

Kehl—Rheinbischofsheim—Neufreistett—Lichtenau—Bühl. —

Frankenthal—Hessheim—Heuchelheim—Dirmstein—Laumersheim—Grosskarlbach, 12,080 km. —

Geplant sind die Linien:

Bonn: Koblenzerstrasse—Godesberg—Mehlem—Rolandseck.

Düsseldorf—Grafenberg—Gerresheim; Düsseldorf—Bilk—Hamm; Düsseldorf—Derendorf—Rath. —

Ausbau der Linie Frankfurt—Eschersheim einerseits nach Hohe Mark bei Oberursel andererseits nach Bergen. —

Hannover: (neue Markthalle)—Bad Limmer—Everloh—Gr. Goltern; Hannover—Ricklingen—Pattensen.

Hannover—Buchholz—Isernhagen; Hannover—Döhrener Turm; Hannover—Celle. —

Reichenbach—Lahr—Rhein mit Anschluss an das in Elsass befindliche Strassenbahnnetz.^{59s)} —

Auch in der rheinischen Metropole ist die Anlage mehrerer radialer Lokalbahnen von Köln zu den Vororten vielfach Gegenstand lebhafter Erörterung. Es handelt sich fürs erste um die Herstellung der Linien Köln—Hermülheim—Vorgebirge; Köln—Frechen—Kerpen; Köln—Königsdorf—Bergheim; Köln—Stommeln—Rommerskirchen; Köln—Fühlingen—Dormagen, (linksrheinisch); Köln—Dünnwald—Schlebusch; Köln—Brück—Heumar und Köln—Westhoven—Wahn, (rechtsrheinisch). Leider sind bis jetzt noch keine greifbaren Ergebnisse dieser durchaus gerechtfertigten, das Interesse der Stadt, Provinz und des Staates ungemein fördernden Bestrebungen zu verzeichnen.

Es ist dies um so auffallender, als Köln durch Lage, Bevölkerung und bereits erlangte wirtschaftliche Bedeutung eine der entwicklungsfähigsten Städte des ganzen Deutschen Reiches ist.

Es liegt in einer fruchtbaren, dicht besiedelten Ebene; am grössten, schiffbarsten und zugleich landschaftlich schönsten deutschen Strome, wo die Ufer noch hoch und trocken genug sind, um bequeme Übergänge zu gestatten; ziemlich am Kreuzungspunkt der von England über Deutschland nach der Schweiz und nach Italien führenden Rheinstrasse und des westöstlichen die beiden wichtigsten Verkehrscentren des europäischen Kontinentes Paris und Berlin verbindenden Handelsweges. — Seine Bevölkerung ist für Handel und Industrie ganz hervorragend begabt. — Im Mittelalter der Vorort des rheinischen Städtequartiers der „Hansa“, ist es heute die erste Handelsstadt des deutschen Rheines und eine der wichtigsten und grössten Städte des deutschen Reiches. — In diesem unserem Köln, das zur Römerzeit schon Mittelpunkt des ganzen niederrheinischen Strassensystems war, sind alle natürlichen Bedingungen zu billiger Anlage und erspriesslichem Betriebe von Lokalbahnen gegeben. Bei einer möglichst grossen

vermehrte sich rasch auf 35. Ausserdem wurden für die Hauptstrecken 14—16sitzige, zweispännige Wagen eingeführt, die alle 5 Minuten liefen. Die Einnahmen betragen 1862: 407.918 Le und wuchsen zusehends und stetig bis 1.018.318 Le im Jahre 1880, um von da durch die Anlage wichtigerer Pferdebahnlilien im Innern der Stadt und auf der Umwallungsstrasse auf 239.721 Le in 1883, ja auf 68.770 in 1885 zu fallen. In 1886 aber stiegen sie wieder auf 73.310 Le, 1887 auf 75.710 Le und 1888 auf nahezu 80.000 Le. Heute laufen in Mailand täglich 15 Omnibusse. ^{63*)}

f) Post.

Die Bewegung der Post in den wichtigeren Verkehrsprovinzen in 1888/89 wird durch umstehende Tabelle veranschaulicht.

Somit ist die Reihenfolge der angeführten Provinzen für 1888/89 1. im Briefverkehr: Mailand, Rom, Turin, Genua, Neapel, Florenz, Venedig, Bologna, Palermo, Livorno, Messina; 2. im Postkartenverkehr: Mailand, Rom, Genua, Turin, Neapel, Florenz, Venedig, Bologna, Palermo, Livorno, Messina; 3. im Geschäftspapierenverkehr: Neapel, Mailand, Turin, Rom, Genua,

Erleichterung der Konzessionserwerbung, bei einer recht milden, dem Lokalbahnwesen die Freiheit allseitiger Entfaltung gewährenden Gesetzgebung würden die geplanten und demnächst auszuführenden Vorortbahnen einer glänzenden Entwicklung entgegengehen und das Kölner Verkehrswesen so zu gestalten helfen, wie es einer Grosstadt würdig ist.

Es wird hier nicht näher auf Bedeutung, Betrieb und Verbreitung der Lokalbahnen (in obigem Sinne) namentlich in Belgien, Holland, England, Amerika und Java eingegangen, sondern nur die mehr social-politische Seite derselben hervorgehoben.

Die Lokalbahnen sollen ermöglichen, dass der Arbeiter ohne merklichen Kraft- und Zeitverlust bequem, häufig und billig von der Wohnung zur Arbeitsstätte und umgekehrt gelange, dass er gesunde und billige, mit Gärtchen versehene Wohnungen auf dem Lande erwerbe, dass er aus einem Nomaden ein an die Scholle gebundener, sesshafter Bürger werde und so immer mehr mit dem Interesse des Staates verwachse; sie sollen die landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugnisse der Umgebung schnell und ohne Verkehrsstörung den städtischen Märkten zuführen; Handel, Landwirtschaft und Gewerbe fördern; den Wohlstand heben; die Steuerkraft erhöhen; die Armen- und Krankenlast mildern; die Industrie verteilen; das Auffinden neuer Erwerbs- und Gewerbszweige erleichtern; den beängstigenden Zudrang in die Städte eindämmen; sittlich bessern; der Städteerweiterung und Bauthätigkeit Vorschub leisten; dem Kapital gute Anlage verschaffen, somit einen Teil der grossen Aufgaben jener inneren Kolonisation lösen, die Deutschland so überaus not thut, und die gerade jetzt infolge staatsseitiger Beschränkung der äusseren Kolonisation zielbewusst, mit zähem, festen Willen, mit Ernst und Ausdauer namentlich auf dem Gebiete des Verkehrswesens gepflegt werden sollte, das heute mehr denn je ein Masstab für die Bildung der Völker, eine Staat und Frieden erhaltende Kraft ist, und dem in Zukunft die herrlichsten Erfolge menschlichen Schaffens sicher sind.

) Der Omnibus schmiegt sich dem Strassenverkehr wesentlich mehr an, als irgend ein anderes öffentliches Transportmittel mit Sammelverkehr und wird daher, wenn auch eine Zeit lang zurückgedrängt oder gar ganz verdrängt, vielfach neben Strassenbahnen tierischen und mechanischen Betriebes sein Feld behaupten, in Stadtteilen mit engen Strassen und dichtem Strassenverkehr sogar oft allein zulässig sein, wie z. B. in der City in London und im Mittelpunkte vieler anderen alten Verkehrsstädte. — Die Leistungsfähigkeit der Omnibusse ist nicht zu unterschätzen. Die von denselben gebotene Fahrgelegenheit benutzen in London jährlich über 120 Millionen Reisende, während 150 Millionen durch Pferdebahnen und 200 Mill. durch Eisenbahnen befördert werden. ^{63)}

In Köln steht die Eröffnung der Omnibuslinie: Nippes—Neumarkt—Bonnerthor—Bayenthal bevor; über acht weitere Strecken: Kalk—Deutz—Köln (feste Brücke); Nippes—Deutz; Bickendorf—Ehrenfeld—Deutz; Bickendorf—Ehrenfeld—Ringstrasse—Marienburg; Lindenthal—Köln—Deutz; Sülz—Südbahnhof—Köln—Deutz; Bayenthal—Köln—Deutz; Flora—Ringstrasse—Arnoldshöhe oder Marienburg schweben noch die Konzessionsverhandlungen. Diese Omnibuslinien sollen, wie ersichtlich, nicht nur den eigentlichen Kölner Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen, sondern namentlich auch ein schnelleres Zusammenwachsen der eingemeindeten Vororte mit Köln ermöglichen. ^{63b)}

Bewegung der Post in den wichtigeren italienischen Verkehrsprovinzen in 1888/89.

Provinzen	Be- völkerung	Zahl der Post- ämter u. - stellen	Briefe	Post- karten	Ge- schäfts- papiere	Muster- sendungen	Druck- sachen	Porto- freie Dienst- sachen	Gesamt- zahl der Brief- schaften	Wert der ver- schobenen Briefe L.	Pakete		Postanweisungen, eingezahl.		Postanweisungen, ausbezahlt.			
											aufge- geben	inge- gangen	Nummer	Wert	Nummer	Wert		
Bologna . .	461.172	69	2.575.258	1.042.060	52.306	55.238	3.757.701	471.270	8.147.313	100.550	129.378	99.844	59.057	5.840.951	93.657	4.886.257		
Florenz . .	800.672	136	5.447.145	1.790.040	84.152	117.420	4.658.866	872.794	12.910.417	260.025	268.644	214.260	132.862	14.242.699	192.338	12.584.100		
Genova . . .	787.215	170	7.659.050	2.562.215	95.420	214.292	9.978.485	1.081.496	21.590.968	388.790	195.435	263.305	291.931	41.517.287	304.410	21.613.132		
Livorno . .	121.150	19	1.842.509	619.960	19.868	46.468	778.544	297.381	3.604.730	59.284	69.571	73.702	37.201	6.416.408	47.801	5.318.230		
Mailand . . .	1.125.553	162	12.900.769	4.055.845	217.606	446.797	50.301.284	1.065.894	68.988.195	998.388	1.009.642	369.295	159.295	26.032.029	406.865	22.915.349		
Messina . .	467.233	95	1.454.516	446.120	23.868	17.878	786.528	643.535	3.372.385	42.506	70.266	103.316	74.573	7.466.417	61.182	5.870.404		
Neapel . . .	992.378	80	6.597.510	2.200.520	335.089	255.840	10.570.388	1.447.648	21.415.995	403.087	431.185	446.876	169.988	33.337.075	302.545	29.292.032		
Palermo . .	617.678	91	2.514.404	793.800	46.702	29.238	2.944.546	846.903	7.175.783	54.491	163.743	179.209	107.469	14.203.681	143.770	12.704.150		
Rom	864.851	223	9.853.798	2.828.520	139.776	49.088	32.169.440	387.230	51.517.846	568.565	395.028	524.364	359.271	38.825.620	395.405	29.200.188		
Turin	1.063.862	256	8.042.274	2.544.280	193.312	107.140	15.902.051	1.672.688	28.461.745	560.740	388.005	279.851	194.670	23.752.439	330.402	19.553.252		
Venedig . .	337.538	54	3.417.837	1.164.540	87.516	76.464	4.110.338	539.866	9.394.861	586.380	86.316	95.426	52.303	8.246.196	67.230	7.538.515		
Im ganzen Königreich	1888/89	28.951.376	6.377	121.743.514	45.308.528	3.374.632	2.223.873	169.012.174	39.083.167	163.708	8.385.817	5.568.417	5.929.719	5.139.108	529.335	217	5.580.288	554.030.432
1887/88	28.951.376	6.216	119.298.195	43.680.057	3.217.672	1.855.418	158.627.974	37.167.455	363.846.771	8.057.655	5.311.148	5.661.957	5.192.874	5.412.752	632	5.181.148	541.453.279	

Venedig, Florenz, Bologna, Palermo, Messina, Livorno; 4. im Drucksachenverkehr: Mailand, Rom, Turin, Neapel, Genua, Florenz, Venedig, Bologna, Palermo, Messina, Livorno; 5. im ganzen Briefsendungsverkehr: Mailand, Rom, Turin, Genua, Neapel, Florenz, Venedig, Bologna, Palermo, Livorno, Messina; im Verkehr: 6. in aufgegebenen Paketen: Mailand, Neapel, Rom, Turin, Florenz, Genua, Palermo, Bologna, Venedig, Messina; 7. in angekommenen Paketen: Rom, Neapel, Mailand, Turin, Genua, Florenz, Palermo, Messina, Bologna, Venedig, Livorno; 8. in eingezahlten Postanweisungen: Genua, Rom, Neapel, Mailand, Turin, Florenz, Palermo, Venedig, Messina, Livorno, Bologna; 9. in ausbezahlten Postanweisungen: Neapel, Rom, Mailand, Genua, Turin, Palermo, Florenz, Venedig, Messina, Livorno, Bologna.

Im Postverkehr vereinnahmte die Provinz **Mailand** 1888/89: **4.336.787 Le**, 1887/88: 4.183.338 Le, 1886/87: 4.020.740 Le; in 1888/89 die Provinz Rom 3.609.923 Le; Provinz Genua 2.832.218 Le; Turin 2.661.330 Le; Neapel 2.356.426 Le; Florenz 1.778.397 Le; Novara 1.031.931 Le; Venedig 976.166 Le; Palermo 882.034 Le; Bologna 838.384 Le; Livorno 585.138 Le; Messina 511.479 Le; das ganze Königreich 44.072.875 Le, gegen 43.988.107 Le in 1887/88, 38.111.518 Le in 1884/85; 28.189.618 Le in 1880; 19.353.124 Le in 1871. ⁶⁵⁾

Der Postverkehr der bedeutenderen italienischen Städte gestaltete sich im Jahre 1884 und im ersten Semester des Jahres 1885 (leider waren die für 1888/89 erforderlichen Ziffern nicht zu haben) folgendermassen. Von Briefsendungen fallen auf **Mailand 72.654.307 Stück**; auf Rom 58.304.490 Stück; auf Turin 40.868.165 Stück; auf Neapel 34.194.422 Stück; auf Florenz 30.235.659 Stück; auf Genua 26.622.741 Stück; auf Venedig 10.863.016 Stück; auf Bologna 10.428.736 Stück; auf Palermo 10.061.555 Stück; auf Messina 7.924.464 Stück; auf Livorno 5.191.729 Stück. Die Zahl der aufgegebenen und angekommenen Pakete betrug für **Mailand 1.394.248**; für Neapel 1.363.389; Turin 738.237; Florenz 463.882; Palermo 364.300; Genua 305.062; Bologna 260.130; Venedig 205.729; Livorno 148.685; Messina 121.849. Der Wert der eingezahlten Postanweisungen belief sich in Neapel auf 43.554.564 Le; in Rom auf 30.752.451 Le; in **Mailand** auf **27.994.643 Le**; in Turin auf 22.002.465 Le; in Genua auf 20.287.729 Le; in Florenz auf 14.717.746 Le; in Palermo auf 13.664.230 Le; in Bologna auf 7.240.452 Le und in Venedig auf 6.617.316 Le.

Von dem Wert der ausbezahlten Postanweisungen beansprucht Neapel 40.812.024 Le; Rom 34.481.699 Le; **Mailand 31.513.573 Le**; Turin 20.715.155 Le; Genua 18.819.750 Le; Florenz 17.604.219 Le; Palermo 12.275.733 Le; Venedig 8.333.707 Le; Livorno 8.277.671 Le; Bologna 8.209.880 Le; Messina 6.666.253 Le. Es vereinnahmte in genanntem Zeitraum **Mailand 4.244.622 Le**; Rom 3.477.651 Le; Turin 3.588.647; Neapel 2.412.552; Genua 1.963.514 Le; Florenz 1.634.180 Le; Venedig 1.017.714 Le; Bologna 878.664 Le; Palermo 822.430 Le; Livorno 724.054 Le; Messina 401.740 Le. ⁶⁶⁾

Der geringe Paket- und Postanweisungsverkehr der italienischen Posten muss auffallen. In Alt-Köln wurden beispielsweise im Jahre 1889: 1.778.797 Pakete (ohne Wertangabe) aufgegeben, ⁶⁷⁾ somit mehr als in den Provinzen Mailand, Bologna, Florenz, Genua, Venedig und Messina 1888/89 zusammen genommen. 1.452.343 Pakete liefen 1889 in Alt-Köln ein, ⁶⁸⁾ etwa so viel wie in den Provinzen: Mailand, Turin, Rom, Livorno, Venedig, Messina 1888/89 zusammen. In Alt-Köln wurden 1889: 645.452 Postanweisungen im Betrage von 45.008.329 M eingezahlt, ⁶⁹⁾ beiläufig so viel wie in den Provinzen Mailand, Palermo und Bologna in demselben Zeitraum, und 1.225.566 Postanweisungen im Betrage von 85.786.763 M ausbezahlt, ⁷⁰⁾ so viel wie in den Provinzen Mailand, Turin, Rom und Florenz.

Der italienische Postpaketdienst wird niemals auch nur annähernd im Verhältnis eine so grosse Ausdehnung nehmen als beispielsweise der in Deutschland, England oder Österreich, ganz abgesehen von den übertriebenen hemmenden Förmlichkeiten, mit denen die Aufgabe der Pakete in Italien verbunden ist, auch abgesehen von der kaum ein Jahrzehnt zählenden Jugend des italienischen Paketdienstes. Für die Entwicklung desselben sind die Umstände bestimmend, dass die Post des Königreiches keinerlei Bürgschaft für den Wert der Pakete leistet, dass unfrankirte Pakete nicht angenommen, namentlich aber, dass nur Pakete bis zu einem Gewichte von 3 kg befördert werden.

Der Postanweisungsverkehr geht in Italien etwa so vor sich: A in Mailand zahlt auf der Mailänder Post 20 Lire ein; die Post stellt ihm einen Schein aus, auf dem der Betrag, der Name und Wohnort des Empfängers und Absenders vermerkt ist; A schickt diesen Schein (Postanweisung) in einem Briefumschlag an B in Rom. B begibt sich hier, falls er nicht persönlich den Postbeamten bekannt ist, mit zwei zum Ausweis nötigen Zeugen zur Post und nimmt hier endlich die ihm zustehenden 20 Lire in Empfang. Wegen dieser mit der Aufgabe, Beförderung und Empfangnahme von Postanweisungsgeldern verknüpften absonderlichen Förmlichkeiten, Belästigungen und Verschleppungen; wegen der an sich schon hohen und durch solchen Geschäftsgang nur noch erhöhten Taxen des Postanweisungsdienstes bedient sich der Italiener des letzteren ungern und auch nur zur Uebermittlung kleinerer Geldbeträge. Grössere Geldsendungen besorgen die Banken und zwar mit rühmenswürdiger Gefälligkeit und Billigkeit. — Die Beförderung von Paketen und Briefen mit Wertangabe, Postnachnahmesendungen, Postaufträge kennt die italienische Post nicht.

g) Telegraph.

Die Mailänder Telegraphenämter haben im Jahre 1885: 704.992 Telegramme befördert, darunter 380.154 fürs Inland und 96.429 fürs Ausland bestimmte. Eingelaufen sind 726.834, wovon 606.756 aus dem Inland und 120.078 aus dem Ausland. Die Zahl der beförderten und eingelaufenen Telegramme betrug demnach 1.431.826, gegen 928.737 in 1884 und 863.209 in 1883. — Es treten hinzu 20.008 Durchgangstelegramme (telegrammi transitati) und 1.457.962 Vervielfältigungstelegramme (telegrammi ripetuti). Der gesamte Telegraphenverkehr bezifferte sich also in 1885 auf 2.889.788 Stück, gegen 2.380.535 in 1884 und 2.230.583 in 1883.⁷¹⁾

Die nebenstehende Tabelle zeigt die Telegraphenbewegung in den wichtigeren Verkehrsprovinzen für 1888/89.

Den grössten Telegraphenverkehr hatte demnach 1888/89 die Provinz Rom; es folgen Genua, Mailand, Florenz, Turin, Bologna, Venedig, Palermo, Messina, Livorno. Scheiden wir aber den für die internationale Stellung einer Handelsstadt sehr charakteristischen Telegraphenverkehr mit dem Auslande aus, so erscheint die Stadt Mailand in erster Linie, Genua in zweiter, Rom in dritter, Neapel in vierter, Turin in fünfter, Venedig in sechster, Livorno in siebenter, Florenz in achter, Messina in neunter und Palermo in letzter Linie.

h) Fernsprecher.

Das italienische Fernsprechwesen ist noch sehr wenig entwickelt. Ende 1888 gab es im ganzen Königreiche nur 49 Städte mit Fernsprechstellen, zusammen mit 9600 Abonnenten.^{71*)} Am

*) In Deutschland Ende 1888: 167 Städte mit 26.000 Abonnenten; in Schweden 156 St. mit 15.000 Ab.; in Grossbritannien 125 St. mit 25.000 Ab.; in der Schweiz 71 St. 8.000 Ab.; in Frankreich 39 St. mit 10.800 Ab.; in Russland 36 St. mit 7.800 Ab. und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika 750 Städte mit 200.000 Abonnenten.^{71a)}

Telegraphenbewegung in den wichtigeren italienischen Verkehrsprovinzen für 1888/89.

Provinzen	Telegraphen- ämter.	Aufgegebene Telegramme	An- gekommene Telegramme	Zahl der aufge- gebenen u. ange- kommenen Tele- gramme. (1. u. 2.)	Ver- vielfältigte Telegramme (telegrammi ripetuti)	Auslands- Telegramme	Gesamtzahl der Telegramme (3. u. 4.)
		1.	2.	3.	4.	5.	6.
Bologna	74	671.195	660.231	1.331.426	740.025	15.210	2.071.451
Florenz	97	757.182	833.511	1.590.693	1.081.366	67.618	2.672.059
Genua	143	1.903.362	2.048.778	3.952.140	949.747	230.316	4.901.887
Livorno	17	199.897	253.672	453.589	210.391	72.197	663.980
Mailand	117	1.131.753	1.186.617	2.318.370	1.672.458	255.153	3.990.828
Messina	57	256.787	283.049	539.836	544.025	64.201	1.083.861
Neapel	97	720.997	848.199	1.569.196	1.817.368	107.999	3.386.564
Palermo	81	342.649	410.738	753.357	410.105	49.136	1.163.462
Rom	181	1.305.557	1.453.449	2.759.007	3.028.380	136.662	5.787.387
Turin	152	789.917	933.260	1.723.177	882.428	95.143	2.605.605
Venedig	47	360.496	413.916	774.392	943.776	81.679	1.718.168
Im ganzen Königreich	4283	18.154.972	20.509.539	38.734.511	18.726.121	1.470.273	57.450.632 ⁷²⁾

1. Juli 1889 zählte Italien in 53 Städten 11.498 Abonnenten. In Mailand waren Anfang 1887: 1036 Personen abonniert, eine Zahl, die sich jedoch in neuester Zeit merklich vermehrt haben soll. ^{72*)}

*) Die Fernsprecheinrichtung von Köln und Umgebung umfasst drei Vermittlungsämter und zwar je eins in Köln, Köln-Deutz und in Mülheim a./Rh. An das Vermittlungsamt Köln sind 1.616, an das von Köln-Deutz 74 und an das in Mülheim a./Rh. 93 Sprechstellen angeschlossen. Dazu kommen in Köln 27, in Köln-Deutz 5 und in Mülheim 10 Fernsprechanlagen ohne Anschluss an ein Vermittlungsamt. An Verbindungsleitungen für den Fernverkehr sind vorhanden je eine Leitung zwischen Köln-Crefeld; Köln-Düsseldorf; Köln-Bonn; Köln-Bonn-Koblenz; Köln-Düren-Aachen; Köln-Elberfeld. — Beantragt von der Kölner Handelskammer ist die Herstellung der Linie Köln-Mainz, sowie eines Bezirksfernsprednetzes (mit mässigen Jahresgebühren, ungefähr 250 M jährlich) in der Gestalt eines Vielecks, dessen Eckpunkte die Orte: Koblenz, Euskirchen, Aachen, Rheydt, München-Gladbach, Crefeld, Duisburg, Essen, Dortmund, Barmen, Lennep, Siegburg, Neuwied sein sollen. Köln ist der natürliche Mittelpunkt desselben, wie Frankfurt a./M. derjenige eines schon in der Anlage begriffenen, den ganzen Rheingau und die Taunusgegend umfassenden Bezirksfernsprednetzes. — Im ganzen hat sich das Fernspredwesen in Deutschland schneller entwickelt als in anderen europäischen Ländern. In Berlin wurde beispielsweise am 18. April 1889 der 10.000. Fernspredanschluss dem Betriebe übergeben, am 17. Dezember 1890 der 15.000. In $1\frac{3}{4}$ Jahren hat sich somit daselbst die Zahl der Abonnenten um 50 Procent vermehrt. Die Berliner Fernspredanlage ist die bedeutendste in Europa, die solideste und vollkommenste der ganzen Welt und vermittelt täglich zwischen 700.000 und 800.000 Gespräche. Die Gesamtlänge der unterirdischen Leitungen beträgt über 4000 km, Hamburg zählt über 5.600 Anschlüsse. ^{72a)}

Und doch entspricht diese Entwicklung des Fernspreders keineswegs dem deutschen Verkehrsbedürfnis. namentlich nicht in Bezug auf den Fernverkehr. Es ist das um so auffälliger, als der Fernspred „mit geringeren Mitteln grösseres leistet und in jeder Beziehung ein weit vollkommeneres Mittel zur Nachrichtenbeförderung ist als der Telegraph.“ hat doch jede Fernspredvermittlungsanstalt 1884 ca 3 Mal, 1885 ca 17 Mal, 1886 ca 29 Mal, 1887 ca 38 Mal und 1888 ca 54 Mal soviele Vermittlungen ausgeführt als jedes Telegraphenamt. ^{72b)}

Mailand als erster Geldplatz des Königreichs Italien.

a) Banken.

Verkehr der wichtigsten Mailänder Banken in den letzten Jahren, soweit derselbe ermittelt werden konnte.

Banken	(Sconti) Disconten	(Effetti all'incasso) Papiere zur Einziehung	(Sovvenzioni effetti pubblici) Staatspapiere	(Buoni fruttiferi) Zinstragende Schemata		(Conti Correnti) Contocorrent		(Libretti di Risparmio) Sparkassenbücher		(Libretti piccolo risparmio) Bücher für kleinere Spareinlagen	
				(Emessi) ausgegeben	(Estinti) eingelöst	(Versamenti) Ein- zahlungen	(Rimborsi) Rück- zahlungen	(Versamenti) Ein- zahlungen	(Rimborsi) Rück- zahlungen	(Versamenti) Ein- zahlungen	(Rimborsi) Rück- zahlungen
Banca popolare 1888	156.975.640	7.910.929	6.091.480	6.278.784	4.241.101	59.928.901	58.854.585	34.948.377	34.281.559	1.917.121	1.681.182
1889	115.040.439	8.279.528	6.002.335	4.891.901	6.032.703	59.511.859	61.645.318	31.635.560	33.379.497	2.206.631	1.933.142 ⁷³⁾
Banca nazionale 1885	291.414.109	—	579.828	—	—	390.641.877	389.516.694 ⁷⁴⁾	—	—	—	—
1888	357.232.971	—	1.056.719	—	—	425.684.111	425.330.976 ⁷⁵⁾	—	—	—	—
Banca generale 1885	419.892.360	—	131.737	902.805	724.027	31.362.444	31.808.868	3.781.736	4.262.266 ⁷⁶⁾	—	—
1889	481.600.000 ⁷⁷⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Banca Lombarda 1885	74.435.727	634.751	2.227.394	1.567.220	1.675.577	94.113.274	95.268.838	47.835.721	48.346.237 ⁷⁸⁾	—	—
1889	192.827.782	1.145.662	4.543.631	5.456.584	3.548.114	241.253.509	229.633.416 ⁷⁹⁾	—	—	—	—
Banca di Napoli 1885	51.574.827	1.572.836	6.045.111 ⁸⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	—
1889	49.800.000 ⁸¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Banca di credito italiano 1885	—	—	—	—	—	63.336.597	6.292.722 ⁸²⁾	—	—	—	—
Banca di Sicilia 1889	49.800.000 ⁸³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Banco cooperativa milanese 1885	23.337.455	1.341.607	—	—	—	9.211.381	9.138.040	2.905.135	3.481.224	457.644	403.999 ⁸⁴⁾
1889	38.939.117	6.368.312	—	—	—	20.689.553	20.456.946	3.830.633	3.510.830	3.847.921	3.433.390 ⁸⁵⁾
Banca cooperative operaia 1885	12.513.835	—	—	—	—	42.710	31.945	92.703	46.661	75.799 ⁸⁶⁾	—
„ mutua popolare 1884	3.386.893	—	—	—	—	1.150.579	1.103.388	650.835	529.859	—	—
1885	4.204.268	—	—	—	—	991.255	949.808	835.468	529.859 ⁸⁷⁾	—	—
1886	4.500.000 ⁸⁸⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Der Scontoverkehr in den acht Hauptsitzen der Banca nazionale wies im Jahre 1886 folgende Ziffern auf: **Mailand 339.726.517 Le**; Turin 288.618.853 Le; Neapel 199.274.395 Le; Genua 165.883.531 Le; Florenz 106.841.618 Le; Rom 104.609.558 Le; Palermo 98.642.525 Le; Venedig 50.481.597 Le.

Der Contocurrentverkehr in Einnahme und Ausgabe war für **Mailand 795.434.027 Le**; für Turin 683.622.726 Le; für Genua 474.397.957 Le; für Neapel 414.810.563 Le; für Rom 388.283.204 Le; für Florenz 286.057.718 Le.

Die banca di Sicilia und die banca di Napoli, die beiden Mailänder Filialen der zwei grössten Banken in Unteritalien und Sicilien, erzielten in neuerer Zeit grössere Scontoumsätze als die Hauptsitze Neapel und Palermo. —

b) Die Mailänder Abrechnungsstelle.

(Stanza di Compensazione di Milano.)

Die Umsatzbewegung der Mailänder Abrechnungsstelle ist aus folgender Zusammenstellung zu ersehen:

	Im ganzen	in Bargeld
1882/83	955.294.264	143.325.945
1884	2.564.766.402	380.378.553
1885	4.013.755.567	636.861.976
1886	4.987.715.632*)	718.619.152
1887	7.206.501.021	724.662.350
1888	8.026.326.470**)	829.940.622
1889	9.105.306.570***)	923.625.021 ⁸⁹⁾

Im Einzelnen waren die Kompensations- und Liquidationsoperationen in den Jahren 1886 und 1889 die folgenden:

Kompensationsoperationen.

	Eingang (Introito)			Ausgang (Esito)		
	Verrechnungen (Compensi)	Einziehungen (Esazioni)	Belastungen im Contocorrent (Addebitamenti in conto corrente)	Verrechnungen (Compensi)	Auszahlungen (Pagamenti)	Gutschriften im Contocorrent (Accreditamenti in conto corrente)
1886	935.394.741	319.792.909	559.877.826	947.892.141	335.825.053	531.348.282
1889	1.463.807.533	417.772.159	857.578.151	1.467.297.917	453.885.533	817.974.393

Liquidationsoperationen.

1886	627.401.730	29.094.350	22.293.207	616.907.380	33.906.839	27.978.118
1889	1.767.703.903	25.336.086	20.455.450	1.764.213.519	26.631.242	22.650.678 ⁹⁰⁾

Der Umsatz der Stanza di Compensazione zu Mailand ist in den letzten Jahren etwa doppelt so gross als derjenige der übrigen Clearinghouses des Königreichs zusammen genommen. ⁹¹⁾

*) Genua 1.214.618 Le, Rom 914.574.109 Le, Florenz 715.368.849 Le. 89^a)**) Genua 1.529.221.627 Le, London 173.554.300.000 Le. 89^b)***) Genua 2.780.945.340 Le. 89^c) London 7.801.048.000 Lstrl. = 195.026.200.000 Le. 89^d)

Trotz der „ungünstigen Ernteergebnisse im Jahre 1889, trotz der in vielen Fällen mit der fieberhaften und verderblichen Bauthätigkeit in Verbindung stehenden finanziellen Katastrophen auf den vorzüglichsten italienischen Märkten, welche bis in die Provinzialstädte und selbst auf dem Lande ihre verheerenden Wirkungen fühlen liessen“, „blieb der Mailänder Markt allein unerschütterlich fest, und selbst die in dieser wechselvollen Zeit viel genannte Mailänder Banca generale, deren Aktien mehr als andere hiesige locale Werte Schwankungen unterworfen waren, ist in dieser trüben Zeit ungeschwächt geblieben.“⁹²⁾

Es wird hinzugefügt, dass der Verkehr Mailands mit dem Königlichen Schatzamte 1886 in Einnahme und Ausgabe sich auf 224 $\frac{1}{2}$ Millionen belief; der von Florenz auf 80 Mill.; der von Genua auf 60 $\frac{1}{2}$ Mill.; der von Turin auf 29 Mill.; der von Neapel auf 24 $\frac{1}{2}$ Mill.; der von Palermo auf 14 Mill. Le. Auch hinsichtlich der von dem Königl. Tesoro geleisteten Auslandszahlungen steht die Mailänder Provinzial Hauptkasse mit 43.712.870 Le obenan, die Turiner mit 43.641.645 Le, allerdings nur um ein Geringes übertreffend; es folgt Genua mit 22.675.927 Le; Florenz mit 14.854.158 Le etc.^{93*)}

*) Die Mailänder Volksbank wurde im Jahre 1865 ziemlich gleichzeitig mit der in Bologna und Cremona gegründet, nachdem das Jahr vorher das erste dieser Bankinstitute in Montelupo (Provinz Florenz) geschaffen worden war. Sie dient besonders dem kleinen Mann: dem Kleinindustriellen, Kleinkaufmann, Kleinackerbauer, Arbeiter und Tagelöhner, die bei den grossen Banken keinen Kredit finden können und bisher einer Menge Wucheranstalten preisgegeben waren. Die Zahl solcher „véritables institutions d'utilité publique“^{93a)} hat sich rasch vorzugsweise in den industriellsten Gegenden Italiens vermehrt. 1883 zählte man in Italien 225, 1888: 604 Volksbanken. Beinahe ein Drittel derselben entfällt auf die Lombardei und Venetien. Von diesen 604 Volksbanken haben 1888: 539 Wechsel im Betrage von 1.405.000.000 Le eskomptiert, und Geldvorschüsse für ungefähr 27.000.000 Le geleistet. — Die bei weitem wichtigste italienische Volksbank ist die von Mailand, es folgen in in weitem Abstände die von Alessandria, Cremona, Genua, Turin, Lodi, Brescia, Bergamo etc. — Dergleichen socialistische, die Verbesserung der Arbeiterverhältnisse bezweckende Neuschöpfungen bestehen in Italien schon längere Zeit. So waren Anfang 1888 vorhanden: 40 Leihkassen, die sehr geringe Zinsen nehmen, die Rückzahlung der geliehenen Beträge in langen Terminen gestatten, dem Arbeiter aus plötzlicher Geldverlegenheit helfen; die Beschaffung der zur Ausübung seines Berufes erforderlichen Werkzeuge und Rohstoffe ermöglichen; 688 Konsumvereine und andere Produktionsgenossenschaften, beispielsweise Gesellschafts-Meiereien (Latterie sociali) behufs Verkaufs der gewonnenen Milch oder Erzeugung und Verkaufs der Milchprodukte Butter und Käse (40 Meiereien hatten in einem Jahre 3.886.956 kg Milch verarbeitet und 589.868 Le vereinnahmt); 66 Cooperativgesellschaften für den Bau von Arbeiterhäusern, ferner Maurer-Genossenschaften etc., alles Institute, die auf dem Grundsatz gegenseitiger Selbsthilfe beruhen und sicherlich dazu beigetragen haben, die ganze Arbeiterbewegung in Italien bisher vor erheblichen Ausschreitungen und Ausständen zu bewahren.^{93b)}

Doch soll nicht verschwiegen werden, dass die Frage der Konsumvereine die kaufmännischen Kreise verschiedener italienischer Städte schon wiederholt beschäftigt hat, um den „freien“ Handel gegen den Wettbewerb der Cooperativgesellschaften zu beschützen. Namentlich hat neuerdings die in Rom eigens zum Studium der Frage eingesetzte Kommission von Kaufleuten folgende Beschlussträge verfasst: 1. Die „Handelskammern mögen erwirken, dass die Behörden die Cooperativgesellschaften in die durch das Gesetz bereits gezogenen Schranken zurückweisen, nachdem die ursprüngliche Gründung von Konsumvereinen nur einen philanthropischen Zweck hatte und diese ohne Gewinn operieren sollten; 2. dass von Konsumvereinen nur der Beamtenverein und die Unione-Militare bestehen bleiben, vorausgesetzt, dass sie bei völligem Ausschluss des grossen Publikums nur an ihre Mitglieder verkaufen dürfen; 3. dass an allen Orten, wo Konsumvereine bestehen, diese durch ein ad hoc niedergesetztes Komite von Kaufleuten auf das genaueste überwacht werden, nur die Standesinteressen der Detailhändler zu wahren und eventuell der Behörde Anhaltspunkte für weiteres Vorgehen zu liefern.“^{93c)}

c) Die Mailänder Cassa di Risparmio.

(Sparkasse.)

Die Mailänder Cassa di Risparmio ist die älteste und zugleich mächtigste aller Sparkassen des ganzen Königreichs. 1823 gegründet, zählte sie in demselben Jahre fünf Filialen: Cremona, Mantua, Pavia, Lodi und Como; 1858: fünfzehn; 1868: 45, 1880: 112: 1889 die folgenden 117: Abbiategrosso, Albino, Almenno S. Salvatore, Alzano Maggiore, Angera, Appiano, Arcisate, Arona, Asola, Asso, Belgiojoco, Bellano, Bergamo, Besana Brianza, Binasco, Borgomanero, Borgosesia, Bormio, Bozzolo, Breno, Brescia, Brivio, Busto Arsizia, Canobio, Cantù, Caprino, Carate Brianza, Caravaggio, Casalmaggiore, Casalpusterlengo, Casorate Primo, Cassano d'Adda, Castiglione d'Intelvi, Castiglione delle Stiviere, Cermenate, Cernusco, Chiari, Chiavenna, Chignolo Po, Clusone, Codogno, Como, Crema, Cremona, Cuggiono, Desenzano, Desio, Domaso, Domodossola, Gallarate, Gandino, Gardone, Gavirate, Giussano, Gorgonzola, Incino, Intra, Iseo, Lecco, Legnano, Lodi, Lovere, Luvino, Mantova, Mariano Comense, Martinengo, Melegnano, Melzo, Menaggio, Merate, Missaglia, Monza, Morbegno, Mortara, Novara, Oggiono, Oleggio, Orzinuovi, Ostiano, Palazzolo sull'Oglio, Palianza, Parabiago, Pavia, Piazza Brembana, Pisogne, Ponte S. Pietro, Porlezza, Rho, Romano di Lombardia, Rovato, Rovigo, Salò, San Giovanni Bianco, Sarnico, Saronno, Schio, Seregno, Sermide, Somma Lombardo, Soncino, Sondrio, Soresina, Stradella, Tirano, Tradate, Trescore Balneario, Treviglio, Treviso, Vaprio d'Adda, Varallo, Varese, Verdello, Verolanuova Viadana, Vicenza, Vimercate, Zogno.

Dieselben liegen also in allen Provinzen der Lombardei, zum Teil auch in den angrenzenden piemontesischen und venetianischen Gebieten zerstreut.⁹⁴⁾

Die Cassa di Risparmio ist zunächst reine Sparkasse im eigentlichen Sinne des Wortes und verfügt als solche über ca $\frac{1}{3}$ des Gesamtguthabens der Einleger aller Sparkassen Italiens. Ihre seit der Gründung stattgehabte gewaltige Entwicklung ist aus folgender Tabelle zu ersehen.

J a h r	E i n l a g e n		A n t e i l d e r S t a d t M a i l a n d	
	Zahl der Sparbücher	Betrag des Guthabens der Sparer am 31. Dezember	Zahl der Sparbücher	Betrag
1823	769	253.510	549	241.069
1830	7.339	4.432.617	4.102	2.827.526
1840	17.179	8.398.501	9.800	5.625.162
1850	32.341	17.696.172	21.306	13.954.450
1860	107.930	85.852.188	63.545	61.501.394
1870	222.643	193.779.107	96.305	106.141.080
1880	352.071	284.299.599	117.772	118.311.752
1886	413.471	394.235.232	133.436	150.533.221
1887	126.708	413.321.154	136.209	155.189.513
1888	439.716	426.978.070	139.393	158.568.280
1889	449.744	433.580.847	141.099	160.105.839 ⁹⁵⁾

Zahl und Betrag der Ende 1885 und 1889 in Umlauf befindlichen Mailänder Sparkassenbücher auf Inhaber (al portatore) und Namen (nominativi) zeigt die nachstehende Zusammenstellung:

Lire	1885		1889	
	Bücher	Betrag	Bücher	Betrag
1—50	35.374	720.000	35.242	843.895
51—100	11.936	833.640	13.333	970.896
101—500	32.609	8.807.660	38.868	10.927.329
501—1000	15.904	11.235.302	15.608	11.437.781
1000—2000	14.446	20.704.267	15.173	21.433.947
2001—3000	6.951	16.882.308	8.053	19.890.147
3001—4000	3.541	12.091.451	4.628	15.845.306
4001—5000	2.530	11.179.779	3.110	13.449.936
5001 und mehr	5.257	56.139.708	6.451	64.744.839
Auf den Inhaber (3 $\frac{1}{4}$ 0/0)	128.548	138.594.495	140.466	159.544.116
Auf den Namen 4 0/0 . .	361	218.315	633	561.723
	128.909	138.812.810	141.099	160.105.839
		Im Ganzen am 31. Dezember 1889	448.744	433.580.847 ^{96*)}

Die Mailänder Cassa di Risparmio ist ferner Verwahrungsanstalt eingelegter Wertpapiere und Wertgegenstände**) mit und ohne Verwaltung, (Custodia semplice u. Custodia con amministrazione). Ende 1874 fanden sich in derselben 370 Einlagen im Werte von 19.034.437 Le; Ende 1880: 2916 Einlagen im Werte von 101.021.754 Le; Ende 1888: 4809 Einlagen im Werte von 156.974.042 Le. Im Laufe des Jahres 1889 betrug der Wert der Hinterlegungen 46.091.445 Le; zurückerstattet wurden 44.948.576 Le; mithin verblieben am 1. Januar 1890: 158.115.912 Le der Kasse zur Verwahrung. ⁹⁷⁾

Am 28. Dezember 1872 schuf die Cassa di Risparmio auch das Magazzino generale delle Sete, eine Anstalt, die selbständig handelt, sich durch glatte und pünktliche Geschäftsabwicklung auszeichnet und dem Seidenhandel einen dreifachen Dienst erweist. Sie gibt Vorschüsse auf eingelieferte Rohseide, verarbeitete Seide, Kokons und Abfallseide; sie bewahrt Rohseide etc. ein-

*) In Deutschland hat im Verhältnis zur Einwohnerzahl Hohenzollern die meisten Sparstellen, dann folgen in fallender Ordnung: Schleswig-Holstein, Sachsen, Hannover, Brandenburg, Schlesien, Westfalen, Rheinland, Westpreussen, Pommern, Ostpreussen, Berlin und Posen. Am kräftigsten hat sich das Sparkassenwesen in den westlichen Provinzen entwickelt. ^{96a)}

In die städtische Sparkasse zu Köln wurden eingelegt mit kapitalisierten Zinsen 1870: 2.229.237 M; 1875: 4.472.222 M; 1880: 4.636.356 M; 1885: 8.165.803 M; 1889: 9.476.284 M. Zurückgenommen wurden 1870: 2.175.531 M; 1875: 3.718.281 M; 1880: 4.123.024 M; 1885: 6.411.834 M; 1889: 8.388.658 M. Die Sparkasseneinlagen betragen am Ende des Jahres 1870: 4.533.294 M; 1875: 8.249.753 M; 1880: 9.683.027 M; 1885: 15.066.482 M; 1889: 19.285.040 M. ^{96b)}

**) Valori nazionali — Titoli del Debito Pubblico — Buoni del Tesoro — Obligazioni di Provincie, Comuni, Stabilimenti pubblici e Corpi morali — Azioni ed Obligazioni di Società legalmente costituite — Titoli di valori esteri. ^{96c)}

fach auf; sie stellt auf Grund eingelieferter Seidenmengen sogenannte Warrants aus. Im ersten Falle werden Pfandscheine, im zweiten Lagerscheine dem Einleger ausgehändigt. *)

Am 1. Januar 1889 befanden sich an Rohseide und verarbeiteter Seide, an Konkons und Abfallseide im Magazin (Magazzino centrale e Sezione in via Mercato) 13.504 Ballen im Gewichte von 826.566 kg und im Werte von 12.636.000 Le; im Laufe des Jahres wurden eingebracht 45.958 Ballen mit 2.650.979 kg Gewicht und 49.319.000 Le Wert (1885: 35.631.000 Le) und ausgegeben 45.518 Ballen im Gewichte von 2.668.685 kg und im Werte von 46.499.000 Le (1885: 40.350.000 Le). Der Bestand am 31. Dezember 1889 war demnach 13.942 Ballen im Gewichte von 805.860 kg und im Werte von 15.456.000 Le (1885: 8.037.000 Le). — Von diesen 13.952 Ballen waren für 9.712 Ballen mit 592.318 kg Gewicht und 11.594.000 Le Wert *fedeli di deposito e note di pegno* d. i. Warrants ausgegeben und 4.230 Ballen mit 216.541 kg Gewicht und 3.862.000 Le Wert für einfache Aufbewahrung bestimmt (*semplice custodia*). — Am 1. Januar 1889 lagerten gegen 659 Warrants 7.992 Ballen im Gewichte von 484.779 kg und im Werte von 7.559.000 Le; im Laufe des Jahres wurden gegen 2.323 Warrants eingeliefert 26.210 Ballen mit 1.552.695 kg Gewicht und 29.918.000 Le Wert.

Ausgeliefert wurden gegen 2.193 Warrants 24.990 Ballen im Gewichte von 1.478.237 kg und im Werte von 25.883.000 Le. Am 1. Januar 1890 lagerten also gegen 789 Warrants 7.912 Ballen mit 559.238 kg Gewichte und 11.594.000 Le Wert. ⁹⁸⁾

Die Cassa di Risparmio ist endlich Bodenkreditanstalt**) (*Credito Fondiario*) und zwar die bedeutendste im ganzen Königreiche. Ihr Guthaben betrug am 1. Januar 1890 für die auf Grundstücke und Gebäude ausgeliehenen Beträge 133.963.811 Le, wovon 78.947.252 Le auf die Lombardei; 23.080.956 Le auf Venetien; 21.156.362 Le auf Latium; 4.587.833 Le auf Emilia; 4.356.042 Le auf Toscana, der Rest auf Piemont, die Marken, Ligurien und Umbrien entfallen. Im Laufe des Jahres 1889 wurden 16.970.000 Le ausgeliehen. Davon kamen auf die Provinzen: **Mailand 4.541.000 Le**; Rom 2.625.000 Le; Pavia 1.346.000 Le; Pisa 1.000.000 Le; auf die Lombardei 8.046.500 Le; Venetien 2.447.000 Le; Latium 2.625.000 Le; Emilia 1.215.000 Le; Toscana 1.617.000 Le. Wie sehr sich die Mailänder Sparkasse auch als Bodenkreditanstalt entwickelt hat, geht daraus hervor, dass sie am 31. Dezember 1870, drei Jahre nach Gründung derselben, Vorschüsse im Betrage von 8.165.500 Le geleistet hatte, Ende 1886 solche von 134.213.500 Le und Ende 1889 Vorschüsse von 212.724.000 Le gegen liegende Güter im abgeschätzten Werte von 468.773.499 Le. ⁹⁹⁾ Der Bedeutung nach folgen der Mailänder Bodenkreditanstalt in fallender Ordnung die von Neapel, Turin, Bologna, Siena, Rom, die sicilianische und endlich die von Cagliari (Sardinien). ¹⁰⁰⁾

Wir fügen noch hinzu, dass die Cassa di Risparmio im Jahre 1885: 2927 Wechsel im Betrage von 15.432.260 Le diskontiert hat und 1889: 11.471 Stück im Werte von 29.893.402 Le. An dieser letzten Ziffer war die Stadt **Mailand mit 19.073.307 Le**, Rom mit: 1.567.887 Le und Turin mit: 1.448.759 Le beteiligt. ¹⁰¹⁾

*) Il Magazzino delle Sete ha per iscopo di giovare agli interessi del commercio serico:

- a) con valutare e custodire depositi di sete, bozzoli e cascami, dati in pegno per conseguire sovvenzioni dalla Cassa di Risparmio medesima;
- b) colla vigilanza e conservazione delle suddette merci, ricevute a titolo di deposito semplice;
- c) coll' emissione di speciali titoli di commercio, denominati *fedeli di deposito e note di pegno* (warrants). ^{97a)}

**) Scopo dell'Istituto è di fornire i mezzi ai proprietari per migliorare i loro stabili e per liberarli dalle passività ipotecarie troppo gravose. ^{98a)}

Die Wohlthätigkeits- und Unterstützungskasse der Cassa di Risparmio verfügte 1889 über 4.571.510 Le; sie verausgabte im Laufe des Jahres für mildthätige Zwecke, Schenkungen (auch an Schulen) 1.361.550 Le; es verblieben demnach am 31. Dezember 1889: 3.209.960 Le.¹⁰²⁾

d) Monte di Pietà di Milano.

(Das Mailänder Leihhaus).

Die von dem Mailänder Leihhaus auf Pfänder geleisteten Vorschüsse betragen 1879: 3.612.453 Le; 1881: 4.193.905 Le; 1883: 4.335.540 Le; 1885: 5.056.012 Le; 1887: 5.140.987 Le; 1888: 5.397.834 Le und 1889: 6.249.252 Le.^{103*)}

In demselben Masse als sich seine Geschäfte in dem letzten Jahrzehnt mehrten, sind die der Mailänder Privatleihhäuser geringer geworden. Letztere liehen 1879: 2.673.065 Le; 1881: 1.923.057 Le; 1883: 1.429.505 Le; 1885: 1.245.525 Le; 1887: 956.698 Le; 1888: 1.064.578 Le; 1889: 1.018.976 Le.^{104**)}

e) Postsparkassen.

Postsparkassen sind in Mailand an folgenden Poststellen eingerichtet: Hauptpost, Nebenamt No. 1 (Ferrovia); No. 2 (Piazza Durini); No. 3 (Piazza Carmine); No. 4 (Via Torino); No. 5 (Via Manzoni); No. 6 (Corso Magenta); No. 7 (Corso Como); ferner Borgo Ortolani; Borgo Porta Genova; Borgo Porta Magenta; Borgo Porta Romana; Borgo Porta Venezia und Borgo S. Gottardo. Das Guthaben der Sparer betrug am 31. Dezember 1878 für die Stadt Mailand: 49.741 Le; 1879: 165.983 Le; 1880: 430.441 Le;¹⁰⁵⁾ 1882: 857.824 Le; 1884: 1.586.610 Le; Ende 1885: 1.919.183 Le; am 31. Dezember 1888 für die Provinzen Mailand: 6.816.576 Le; Genua: 31.833.392 Le; Rom: 17.968.813 Le; Turin: 17.491.257 Le; Novara: 17.335.041 Le; Neapel: 10.642.113 Le; Florenz: 10.363.728 Le; Como: 9.334.500 Le; Alessandria: 9.242.250 Le; Cuneo 8.164.172 Le.¹⁰⁶⁾

Eingelegt wurden im Laufe des Jahres 1888 in den Postsparkassen der Provinz Mailand 4.444.250 Le und rückbezahlt 4.258.116 Le; das Guthaben der Sparer bezifferte sich Ende 1887 auf 6.255.440 Le.^{107***)}

Der geringste Einsatz betrug anfangs 1 La. Seit dem 1. Mai 1883 jedoch kann dieser Betrag auch in Gestalt von Briefmarken von 5 und 10 Centesimi eingezahlt werden, die von dem Sparer auf postseitig gratis gelieferten Karten angeheftet werden, bis sie den Wert einer Lira erreicht haben. Dann erst nimmt das Postamt das Einschreiben dieses Einsatzes in das Postsparsbuch vor.

*) Von dem Kölner Leihhause wurden geleistet 1879: 453.378 M; 1881: 464.571 M; 1883: 499.060 M; 1885: 422.760 M; 1887: 345.636 M; 1888: 365.356 M; 1889: 365.275 M. 103^{a)}

**) Das Pariser Leihhaus (mont-de-piété de Paris) hat 1850: 25.8 Mill. fres Vorschüsse geleistet, 1869: 49.9 Mill. fres; 1880: 55.5 Mill. fres; 1883: 62.8 Mill. fres; 1885: 60.1 Mill. fres. 104^{a)}

***) Im Jahre 1876, in welchem die Postsparkassen in Italien eingeführt wurden, betragen die Einlagen 3.709.357 Le; 1880: 53.058.772 Le; 1884: 130.268.977 Le; 1886: 163.418.123; 1888: 172.601.007. 107^{a)} Am 31. Dezember 1889 bestanden in Italien 4399 Postsparkassen, (81 mehr als 1888). Es kamen dazu 780 Lotto Kollekturen I. Klasse, wo ebenfalls Ersparnisse angenommen wurden. Die 1889 gemachten Einlagen beliefen sich auf 181.328.710 Le; die Rückzahlungen auf 165.558.973 Le. Den Sparern verblieb also Ende des Jahres ein Guthaben von 15.769.736 Le (1888: 16.326.941 Le). Nicht weniger als 1.367.777.885 Le wurden eingelegt von 1876 an bis zum 31. Dezember 1889 und 1.090.566.115 Le rückbezahlt. 277.211.770 Le verblieben also an diesem Tage zu Gunsten der Einleger gegen 256.562.104 Le am Ende des Vorjahres, Ende September 1890: 293.453.571,77 Le. 107^{b)} Anfangs 1890 waren 1.882.770 Postsparkassenbücher im Verkehr. 107^{c)}

Diese Einlagen mittelst Briefmarken (Depositi mediante francobolli) mehren sich von Jahr zu Jahr. Ihre Zahl betrug 1887: 382.821; ihr Betrag 382.824,50 Le; 1888: 422.309 bzw. 422.318,30 Le. An letzterem ist Neapel mit 24.933 Le beteiligt; Mailand mit 20.267 Le; Brescia mit 19.845 Le; Caserta mit 18.770 Le; Florenz mit 15.458 Le; Turin mit 14.472 Le; Genua mit 7.662 Le; Rom mit 7.143 Le; Venedig mit 6.255 Le; Livorno mit 4.526 Le; Palermo mit 3.647 Le etc. ¹⁰⁸⁾

Die italienische Postsparkasse besorgt ferner den Sparern den Ankauf von Staatspapieren (Conversione del credito dei libretti in rendita del Debito pubblico), wenn die Einlagen die zulässige Höhe erreicht haben. Weitere Einlagen werden dann in neue Postsparbücher eingetragen. Für diese Operation werden verwendet 1876: 184.104 Le; 1880: 1.101.447 Le; 1884: 4.433.007 Le; 1888: 6.845.710 Le; von 1876 bis 1888 incl. 39.724.096 Le. Piemont steht hierin allen anderen Provinzen des Königreiches voran; es folgen Campanien, die Lombardei, Sicilien, Basilicata, Ligurien, die Abruzzen, Calabrien, Latium, Toscana, Apulien, Sardinien, Venetien, Emilia, die Marken und Umbrien. Auf Novara fallen 739.140 Le; auf Potenza 567.951 Le; auf Genua 344.663 Le; auf Turin 316.527 Le; auf Rom 263.483 Le; auf Mailand infolge der segensreichen Thätigkeit der beliebten cassa di Risparmio nur 64.118 Le. ¹⁰⁹⁾

Auch übernimmt die Postsparkasse die Verwandlung der Zinsen der Staatspapiere in Postsparkasseneinlagen (Conversione di interessi del Debito pubblico in depositi di Risparmio). ¹¹⁰⁾

Sie hat endlich die in erzieherlicher Beziehung höchst beachtens- und nachahmungswerte Einrichtung der Postsparkassen in den Schulen getroffen. Welchen Anklang dieselben seit ihrem Bestehen gefunden haben, geht daraus hervor, dass die Schüler des Königreiches 1876: 32.048 Le ersparten; 1880: 174.596 Le; 1884: 295.506 Le; 1888: 496.563 Le. In der Lombardei sparten im Schuljahr 1887/88: 16.470 Schüler 83.585 Le; in Venetien 14.421 Schüler 78.235 Le; in Campanien 12.664 Schüler 68.300 Le; in Sicilien 14.162 Schüler 64.300 Le etc. Von 12.807 Schülern der Provinz Mailand, welche mit Schulpostsparkassen versehene Schulen besuchten, waren 3.816 Sparer, die 19.837 Le einlegten. ¹¹¹⁾

Die Zinsen der Einlagen belaufen sich durchschnittlich auf $3\frac{1}{2}\%$. Übersteigt die Einlage die Summe von 2000 Le, so fallen die Zinsen weg. *)

*) Postsparkassen wecken und fördern den Sinn für Häuslichkeit und Gedeihen, erleichtern die Arbeit, vermehren die Schaffenslust und erhöhen das Interesse an einem wohlgeordneten und gesicherten Staatswesen. Sie gehören zu den hervorragendsten Erziehungsmitteln für die breiten Schichten des unteren, zum Teil sogar des mittleren Volkes, sind also namentlich für die Arbeiterklasse von der allergrössten sittlichen und wirtschaftlichen Bedeutung und haben sich daher in allen civilisierten Ländern auf das Glänzendste bewährt. In Frankreich fanden beispielsweise nach dem letzten Berichte der französischen Generaldirektion der Posten und Telegraphen „sur les opérations de la caisse nationale d'épargne (caisse d'épargne postale), année 1889“ im Jahre 1889: 1.702.113 Einzahlungen statt im Betrage von 208.410.557 frcs und 622.897 Auszahlungen im Betrage von 151.801.719 frcs. Am 31. Dezember 1889 betrug die Zahl der Sparer 2 Millionen, also etwa $\frac{1}{19}$ der Bevölkerung Frankreichs. Ihr Gesamtguthaben erreichte die Höhe von 332.073.912 frcs, wovon 284.156.377 frcs in französischer Staatsrente angelegt waren, „gewiss ein klares Zeugnis dafür, dass die Postsparkassen die treuesten Kunden im Schuldbuche Frankreichs, und dass damit die Einzelsparer aufs innigste mit dem Wohlergehen und Gedeihen des Staates verknüpft sind.“ Beinahe die Hälfte der französischen Sparer aber sind Industriearbeiter, Dienstboten und kleine Rentner. Die ersten neun Monate des Jahres 1890 weisen schon Ziffern auf, die höher sind als die für das ganze Jahr 1889. ^{111a)} In 1888 bezifferte sich das Guthaben der französischen Sparer auf 266.800.009 frcs; 1887 auf 233.500.000 frcs; 1886 auf 190.700.000 frcs; 1885 auf 154.200.000 frcs; 1884 auf 115.400.000 frcs; 1883 auf 77.400.000 frcs; 1882 auf 47.700.000 frcs. — In den Niederlanden zeigt sich im Jahre 1889 gegen 1888 eine Zunahme der im Umlaufe befindlichen Sparkassenbücher um 19,5 Procent (1889: 201.763; 1888: 169.027). Im Errichtungsjahre (1880) betrug die Einlagen auf 1000 Seelen nur $263\frac{1}{2}$, 1888 dagegen 4.096 Gulden. Das Jahr 1889 wies einen Gesamtbetrag der Einlagen von 11.479.595

Es folgen zwei Tabellen, von denen die eine (A.) den Reichtum und die Steuerkraft der einzelnen Landschaften Italiens und die andere (B.) den Reichtum und die Steuerkraft der sieben bedeutendsten italienischen Handelsstädte im besondern angiebt.

A.

Sparkasseneinlagen und Steuerbeträge in Liren auf je einen Einwohner.

Landesteile. (Die 10 Steuer-Regionen, Rom ausgenommen.)	Sparkassen- Einlagen.	Grundsteuer.	Direkte Steuer überhaupt: 1. Grundsteuer, 2. Gebäudesteuer, 3. Einkommen- steuer.	Indirekte Steuer, als 1. Fabrikations-, 2. Verbrauchs-, 3. Tabak-, Salz- etc. Steuer.	Fabrikations- steuer.
1. Lombardei	128,51	5,76	13,31	14,92	2,604
2. Piemont	49,98	3,78	11,24	13,38	0,587
3. Ligurien	66,35	3,78	11,24	13,38	0,587
4. Venetien	33,08	4,22	8,83	11,56	0,258
5. Emilia	70,48	5,04	10,18	12,69	0,051
6. Toscana	61,36	3,18	12,69	15,21	0,276
7. Unteritalien	12,49	4,11	8,49	11,00	1,353
8. Marken Umbrien	41,29	4,24	7,51	8,23	0,043
9. Sicilien	22,10	2,91	6,89	6,90	0,107
10. Sardinien	19,42	4,56	8,54	7,13	0,052

B.

Städte	Besteuertes Einkommen		Besteuertes bürgerliches Privateinkommen, das der juristischen Personen, Stiftungen etc. ausgenommen
	Betrag der Rente	Steuerbetrag	
Mailand	68.482.744	9.039.722	26.044.948
Florenz	58.341.736	7.703.185	11.364.037
Neapel	36.010.203	4.753.347	16.616.262
Turin	34.127.435	4.505.017	17.407.827
Genua	32.365.404	4.272.233	19.223.786
Bologna	11.385.712	1.506.562	6.266.016
Palermo	10.184.624	1.344.370	6.258.531 ¹¹²⁾

Gulden auf, somit ein Mehr von über zwei Millionen gegen 1888. „Die von manchen geteilte Befürchtung, dass die Postsparkbank andere Bezirks- und städtische Sparkassen durch ihren Mitbewerb beeinträchtigen, ja, sogar zur Beschränkung und vollständigen Einstellung ihrer Thätigkeit zwingen könne, ist keineswegs eingetroffen.“ ^{111b)} — In dem Vereinigten Königreiche Grossbritannien und Irland wurden in 1880: 3.755.689 Einlagen im Betrage von 10.301.152 Lstrl gemacht. 1885: 6.374.484 im Betrage von 15.034.694 Lstrl; 1889: 8.101.120 im Betrage von 19.814.308 Lstrl. Die Zahl der Rückzahlungen betrug 1880: 1.465.331; 1885: 2.280.062; 1889: 2.757.848; der Betrag derselben bezifferte sich 1880 auf 9.346.634 Lstrl; 1885 auf 13.302.742 Lstrl; 1889 auf 16.814.268 Lstrl. Das Guthaben der

Aus der ersten dieser, den Berichten der Königl. Italienischen Finanzverwaltung entnommenen Tabellen erhellt, dass die Lombardei hinsichtlich der in die Sparkassenanstalten der verschiedenen Landesteile eingelegten Spargelder, hinsichtlich der Höhe der Grundsteuer, der direkten Steuern und der Fabrikationssteuer in erster Linie steht und in Bezug auf die gesamten indirekten Steuern nur von Toscana um ein Geringes übertroffen wird. Die zweite Tabelle zeigt, dass das besteuerte bürgerliche Einkommen Mailands etwa 10 Millionen mehr als das von Florenz beträgt, beiläufig doppelt so viel wie das von Genua, Turin oder auch Neapel, und sechsmal so viel wie das von Bologna oder Palermo. Im besteuerten bürgerlichen Privateinkommen mit Ausschluss desjenigen der juristischen Personen, Stiftungen etc. steht Mailand ebenfalls voran; es folgen Genua, Turin, Neapel, Florenz, Bologna, Palermo.

Für die Bedeutung Mailands als Handelsstadt spricht auch die Thatsache, dass nicht weniger als 19 Staaten Konsulatsbehörden in Mailand ernannt haben, nämlich: Deutschland, Frankreich, England, Belgien, die Niederlande, Österreich-Ungarn, Spanien, Portugal, die Schweiz, Monaco, die Türkei, Griechenland, die Vereinigten Staaten Nord-Amerikas, Brasilien, Argentinien, Bolivia, Chile, Honduras, Japan.

Die Art und Zahl der Unterrichtsanstalten giebt ebenfalls ein Merkmal für das geistige und wirtschaftliche Leben einer Handelsstadt ab. Mailand besitzt mehr Elementarschulen als irgend eine Stadt des Königreiches; es hat ferner 2 Gymnasien; 5 technische Schulen und 2 höhere technische Institute; 2 Lyceen; 1 höhere Töchterschule; 1 Lehrerinnenseminar; 1 höhere Königl. Ackerbauschule; 1 Königl. Kunstakademie (la Brera), besucht von Hörern aus allen Teilen Italiens und auch aus dem Auslande; 1 Königl. Kunstakademie der Wissenschaften; 1 Königl. Konservatorium für Musik von europäischem Rufe; 1 Tierarzneischule; viele gewerbliche Fachschulen für Maurer, Goldschmiede, Uhrmacher, Chemiker, Drucker, Maschinenbauer, Ackerbauer, Telegraphisten, Zeichner. Zur Ausbildung weiblicher Arbeiterinnen finden sich Kurse für gewerbliches Zeichnen, Miniaturmalerei auf Pergament, Porzellan- und Glasmalerei, Zuschneiderei und Weissnäherei, Konfektion, Hand- und Maschinenstickerei, für Herstellung künstlicher Blumen. Endlich zählt man in Mailand 19 Abend- und 20 Sonntagsschulen und 14 Anstalten, in denen Turnunterricht erteilt wird.¹¹³⁾

Der internationalen Bedeutung Mailands als Handelsstadt entsprechend, ist auch die ganze äussere Erscheinung der lombardischen Hauptstadt international, modern. Städte wie Venedig, Neapel, Rom, Genua, Florenz, Verona, Padua, Vicenza haben alle mehr oder weniger den ihnen durch die Blütezeit ihrer Vergangenheit aufgeprägten eigentümlichen Charakter bis in die Gegenwart beibehalten. Nur Mailand hat »die alte Zeit, die alten Überlieferungen, die alte mächtige Geschichte völlig überwunden und verwischt durch sein in voller Bewegung flutendes modernes Leben.« Mögen ihre italienischen

Sparer war am 31. Dezember 1880: 33.744.637 Lstrl; Ende 1885 47.697.838 Lstrl und Ende 1889: 62.999.620 Lstrl, einschliesslich Zinsen. 1880 bestanden 6.233, am Schlusse des Jahres 1889: 9.353 Postsparkassen. So oft eine neue Postsparsstelle eröffnet ist, werden in der ganzen Nachbarschaft von Haus zu Haus Zettel verteilt, welche auf diese Thatsache aufmerksam machen und die wichtigsten Vorteile der Postsparkassen (Post Office Savings Banks) hervorheben. 111c) — Höchst segensreich erweisen sich die Postsparkassen auch in anderen Ländern, wie im Capland, in Canada, Jamaica, Britisch Guyana, Südastralien, Queensland, Neu-Seeland, Japan, Ceylon, Österreich-Ungarn, Belgien, Schweden, und im Königreich Hawaii. Ja Russland hat 1888 die Einrichtung von Post- und Telegraphensparstellen beschlossen. So wäre also Deutschland unter den Grossmächten Europas das einzige Land, in dem das System der Postsparkassen noch nicht eingeführt ist. — „This is“, so bemerkt mit Recht ein englischer Berichterstatter über die Postsparkassen, „the more singular in view of the efforts which are being made in that country to ameliorate the condition of the wage-earning classes.“ 111d)

Schwesterstädte den gern in der Vergangenheit schwelgenden Deutschen mehr fesseln; es fehlt dem »ein Wesentliches zur Kenntnis Italiens, wer dieses schnell wachsende, prächtig nach modernen Verhältnissen sich entwickelnde und umgestaltende Mailand nicht gesehen hat. Hier beschäftigt uns nur in zweiter Linie die Kunst, die wir in den wenigen Werken lombardischer Meister bewundern. Hier suchen wir nur gelegentlich alte Kirchen aus frühester Christenzeit, Paläste und historische Denkstätten auf. Unsere besondere Aufmerksamkeit gehört in Mailand den modernen Schöpfungen, den Schlössern, Hallen und Bahnen, die Handel, Industrie und Geschäftsverkehr sich erbaut haben.«¹¹⁴⁾

Der geistige und wirtschaftliche Mittelpunkt der reichsten, gebildetsten, handeltüchtigsten und gewerbfleißigsten italienischen Provinz, die erste Industrie- und Handelsstadt, der bedeutendste Verkehrs-, Geld- und Börsenplatz, die einzige Grossstadt des ganzen Königreichs verdient heute mehr denn je im eigentlichen und bildlichen Sinne den Namen „Milano la grande“.

Aus Mangel an Raum und Zeit haben wir manche lehrreiche Erscheinungen im Mailänder Handel nicht berührt. Auch würde eine ausführliche Schilderung der Handel und Gewerbe fördernden Einrichtungen und Bestrebungen (Magazzini Generali di Lombardia, Handelskammer, Handelsmuseum etc.) weit über den zulässigen Rahmen einer Schulabhandlung hinausgehen. Da jedoch fast das ganze handelspolitische Leben des Königreiches mehr oder minder in Mailand einen Wiederhall findet,¹¹⁵⁾ so lassen wir zum Schlusse einige allgemeine Betrachtungen über den Gesamtaussenhandel und die wirtschaftlichen Verhältnisse Italiens folgen.

Vorausschicken wir die umstehende Tabelle, welche die Gesamteinfuhr nach Italien in den Jahren 1886—1889 incl. angiebt und die Folgen der 1888 eingeführten Zollerhöhungen und des in demselben Jahre stattgehabten Abbruches der französisch-italienischen Handelsbeziehungen erkennen lässt.

Wir ersehen daraus, um nur das für uns Wichtigste zu erwähnen, zunächst, dass die Einfuhr Deutschlands nach Italien, die sich 1882 auf 84.514.000 Le belief, zugenommen, die Österreich-Ungarns abgenommen hat.

Ueber die Ursachen dieser Erscheinung drückt sich der österreichische Konsul in Mailand Dr. Peter Ritter von Cozzi, folgendermassen aus: „Jedenfalls muss der grösseren Energie und Rührigkeit, besonders des norddeutschen Stammes, sein Vordringen, selbst anfangs mit Opfern, zugeschrieben werden. Eine Anzahl Agenten durchreisen ganz Italien und bieten öfters auch sozusagen im Detail ihre Ware an. Auch in Bezug auf Kreditgewährung sollen die deutschen Häuser mehr leisten, was bei der grossen internationalen Konkurrenz auf italienischem Boden zuweilen ausschlaggebend ist. Man behauptet, dass die deutschen Häuser, um ihre Ware einzubürgern, ihre Preise bis an die letzte Grenze des Möglichen herabsetzen und manchmal anfangs auch auf einen Gewinn verzichten. In vielen Fällen kommt den deutschen die billigere Seefracht über Hamburg zugute, gegenüber welchen die österreichischen Frachtsätze nicht stand halten können. Die Ernennung eines Kaiserlich-Deutschen Eisenbahn-Inspektors in Italien, der sich nur mit Frachtangelegenheiten zu befassen hat und wirklich billige Transportmittel seinen Landsleuten verschaffte, hat nicht wenig zur Hebung des deutschen Handels in Italien beigetragen.“¹¹⁷⁾

Frankreich hat in den beiden Jahren 1888-1889 gegen 1886-87 in den einzelnen Warenkategorien des italienischen Zolltarifs verloren: in Kategorie I (Spirituosen, Getränke, Öle) 5.655.000 Le=71.80 %; in II (Kolonialwaren, Drogen, Tabake) 8.580.000 Le=90.19 %; in III (Chemikalien, Harze, Parfüms) 4.521.000 Le=44.73 %; in IV (Farben, Farb- und Gerbmaterien) 3.794.000

Gesamteinfuhr nach Italien.

Herkunfts- länder.	1886	1887	Im Mittel 1886—1887	1888	1889	Im Mittel 1888-1889	Verlust in 1888-89 gegen 1886-87	Gewinn in 1888-89 gegen 1886-87
Österreich-Ungarn	225.706.000	249.241.000	225.973.000	137.493.000	159.441.000	148.467.000	87.506.000	—
Belgien	28.678.000	37.882.000	33.280.000	35.222.000	46.910.000	41.066.000	—	7.786.000
Deutschland . . .	129.301.000	165.748.000	147.524.500	144.856.000	156.387.000	150.621.500	—	3.097.000
Grossbritannien .	274.655.000	306.313.000	290.484.000	263.953.000	313.712.000	288.832.500	1.651.000	—
Griechenland und Malta	7.091.000	6.963.000	7.027.000	6.538.000	8.773.000	7.655.505	—	628.500
Holland	7.979.000	11.931.000	9.955.000	6.895.000	4.701.000	5.798.000	4.157.000	—
Russland	94.807.000	121.836.000	108.321.500	123.784.000	153.587.000	138.685.500	—	30.364.000
Spanien, Gibraltar und Portugal .	8.354.000	14.826.000	11.590.000	11.694.000	14.290.000	12.992.005	—	1.402.000
Schweden, Norwe- gen u. Dänemark	7.092.000	7.334.000	7.213.000	9.588.000	10.193.000	9.890.500	—	2.677.500
Schweiz	81.140.000	65.235.000	73.187.500	58.368.000	62.303.000	60.335.500	12.852.000	—
Europäische Tür- kei und Donau- länder	46.322.000	51.662.000	48.992.000	22.783.000	50.293.000	36.538.000	12.454.000	—
Asiatische Türkei.	8.973.000	8.057.000	8.515.000	1.427.000	3.988.000	2.707.500	5.807.000	—
Englische Besitz- ungen (Indien) .	99.531.000	112.074.000	105.802.500	75.079.000	93.169.000	84.124.000	21.678.500	—
Andere Länder								
Asiens	187.000	7.051.000	3.619.000	5.278.000	7.962.000	6.620.000	—	3.001.000
Ägypten	10.784.000	12.706.000	11.745.000	13.962.000	20.801.000	17.381.500	—	5.636.500
Tunis und Tripolis	14.062.000	8.230.000	11.146.000	7.150.000	7.335.000	7.242.500	3.903.500	—
Algerien	3.987.000	2.190.000	3.008.500	1.063.000	941.000	1.002.000	2.086.500	—
Andere Länder								
Afrikas	788.000	497.000	642.500	300.000	720.000	510.000	132.500	—
Vereinigte Staaten Nordamerikas u. Canada	55.246.000	64.250.000	59.748.000	76.971.000	75.352.000	76.161.500	—	16.413.500
Uruguay	3.256.000	2.442.000	2.849.000	1.809.000	1.850.000	1.829.500	1.019.500	—
Argentinien . . .	13.507.000	8.098.000	10.802.500	6.815.000	14.713.000	10.764.000	38.500	—
Andere Länder								
Amerikas	26.955.000	14.323.000	20.639.000	8.037.000	15.195.000	11.616.000	9.023.000	—
Australien	—	7.000	3.500	28.000	8.000	18.000	—	14.500
Frankreich	310.841.000	326.055.000	318.448.000	155.508.000	167.480.000	161.494.000	156.954.000	—
	1.456.242.000	1.604.591.000	1.530.596.500	1.174.601.000	1.390.104.000	1.282.352.500	319.264.500	71.020.500
	3.061.193.000			2.564.705.000			248.244.000 116)	

Le=44.73⁰/₀; in V (Hanf, Flachs, Jute etc.) 5.140.000 Le=78.91⁰/₀; in VI (Baumwolle) 15.686.000
 Le=83⁰/₀; in VII (Wolle, Pferde- und andere Haare) 18.356.000 Le=46.10⁰/₀; in VIII (Seide)
 27.599.500 Le=34.72⁰/₀; in IX (Holz und Stroh) 3.375.000 Le=52.40⁰/₀; in X (Papier und
 Bücher) 5.364.000 Le=72.46⁰/₀; in XI (Häute und Felle) 5.100.500 Le=37.72⁰/₀; in XII (Erze,

Metalle und Waren daraus) 12.654.000 Le = 36.69 %; in XIII (Steine, Erden, Geschirr, Glas und Krystall) 5.133.500 Le = 28,28 %; in XIV (Getreide, Mehl, Teigwaren) 10.133.500 Le = 67.84 %; in XV (Tiere, tierische Gegenstände) 9.562.500 Le = 39.02 %; in XVI (Verschiedene Gegenstände 16.297.500 Le = 79.88 %.¹¹⁸⁾

Italien hat in seiner Ausfuhr nach Frankreich verloren: Kategorie I: 72.919.500 Le = 69.73 %; II: 218.000 Le = 26.30 %; III: 2.050.500 Le = 38.14 %; IV: 786.000 Le = 26.11 %; V: 2.672.000 Le = 20.35 %; VI: 94.000 Le = 8.88 %; VII: 2.108.000 Le = 56.78 %; VIII: 122.285.000 Le = 65,28 %; IX: 8.370.500 Le = 55.14 %; X: 259.500 Le = 19.90 %; XI: 1.390.000 Le = 21.19 %; XII: 1.720.000 Le = 34.75 %; XIII: 3.976.500 Le = 35.41 %; XIV: 11.209.500 Le = 65.79 %; XV: 24.043.500 Le = 53.31 %; XVI: 1.043.500 Le = 44.37 %.¹¹⁹⁾

Eine Vermehrung in der Ausfuhr nach Italien haben zu verzeichnen: Kategorie I: Russland; Holland; Spanien; Gibraltar und Portugal; — II: Grossbritannien; Belgien; Schweiz; Vereinigte Staaten und Canada; Holland; europäische Türkei und Donauländer; asiatische Türkei; Vorderindien; Ägypten; Uruguay; — III: Grossbritannien; Belgien; Russland; Vereinigte Staaten Nordamerikas und Canada; Spanien, Gibraltar und Portugal; Schweden, Norwegen, Dänemark; Argentinien; — IV: Grossbritannien; Deutschland; Belgien; Schweiz; Vereinigte Staaten von Nordamerika und Canada; Spanien, Gibraltar und Portugal; europäische Türkei; Englisch-Indien; Ägypten; Tunis und Tripolis; Algerien; — V: europäische Türkei; Englisch-Indien; Argentinien; — VI: Belgien; Vereinigte Staaten von Nordamerika und Canada; Griechenland und Malta; Spanien, Gibraltar und Portugal; Englisch-Indien; Ägypten; — VII: Deutschland; Belgien; Russland; Griechenland und Malta; Spanien und Portugal; europäische Türkei; Ägypten; Tunis und Tripolis; Algerien; Argentinien; — VIII: Deutschland; Grossbritannien; Schweiz; Griechenland und Malta; europäische Türkei; Asien; Ägypten; — IX: Deutschland; Belgien; Vereinigte Staaten von Nordamerika und Canada; Spanien, Gibraltar und Portugal; asiatische Türkei; übriges Asien; Ägypten; Algerien; Argentinien; — X: Deutschland; Belgien; Spanien, Gibraltar und Portugal; Schweden, Norwegen und Dänemark; — XI: Deutschland; Belgien; Spanien, Gibraltar und Portugal; europäische und asiatische Türkei; übriges Asien; Ägypten; Tunis und Tripolis; Uruguay; — XII: Deutschland; Grossbritannien; Belgien; Vereinigte Staaten von Nordamerika und Canada; Griechenland und Malta; Spanien, Gibraltar und Portugal; Schweden, Norwegen und Dänemark; europäische Türkei; Ägypten; Tunis und Tripolis; Argentinien; — XIII: Deutschland; Grossbritannien; Belgien; Vereinigte Staaten von Nordamerika und Canada; Schweden, Norwegen und Dänemark; — XIV: Russland; Griechenland und Malta; Spanien, Gibraltar und Portugal; Schweden, Norwegen und Dänemark; Asien; Uruguay; — XV: Belgien; Schweiz; Österreich; Russland; Vereinigte Staaten Nordamerikas und Canada; Holland; Schweden, Norwegen und Dänemark; Englisch-Indien; Tunis und Tripolis; Argentinien; — XVI: Ägypten; Spanien.¹²⁰⁾

Durch den seit 1888 zwischen Frankreich und Italien bestehenden Zollkrieg ist von sämtlichen Bodenerzeugnissen Italiens dem Wein der empfindlichste Schaden zugefügt worden. Italien führte nach Frankreich 1887: 2.782.707 hl Wein aus, 1888: 817.360 hl, also 1.965.347 hl weniger. Es ist dabei bezeichnend, dass von diesen 817.360 hl 724.745 hl auf die beiden ersten Monate dieses Jahres fallen und nur 92.585 hl auf den Zeitraum nach dem 1. März 1888, also der Eröffnung des französisch-italienischen Zollkrieges.¹²¹⁾ Der Hauptweinlieferer Frankreichs ist heute nicht mehr Italien, sondern Spanien, das 1888 um 1.000.000 hl mehr lieferte als 1887. Obwohl die italienische Weinausfuhr in den letzten Jahren nach Deutschland (1887: 49.585 hl; 1888: 97.209 hl; 1889: 120.664 hl) nach England, namentlich aber nach der Schweiz zugenommen hat, so ist es Italien

bis jetzt nicht gelungen, den grossen und zuverlässigen französischen Markt durch andere Absatzgebiete zu ersetzen trotz Errichtung vieler, eine Verbesserung der Weinfabrikation bezweckender Anstalten, wie von Weinbauschulen (in Conegliano, Alba, Avellino, Catania), chemischen Weinstationen (Asti), Kellereien zu Experimenten (Barletta, Loreto, Riposto, Catania), Freilagern für Wein im Ausland (Luzern, München, London, Berlin, Paris, Brüssel); ¹²²⁾ auch trotz der Umsicht und ausserordentlichen Rührigkeit der bereits in Buenos-Ayres, Rosario di Santa Fé, Montevideo, San Francisco, Mexico, New-York, London, Manchester, Paris, Tunis, Alexandria und Konstantinopel bestehenden italienischen Handelskammern. ^{123*)}

Andererseits hat die geringere Ausfuhr italienischer Rohseide nach Frankreich eine bedeutende Schädigung der französischen, namentlich der Lyoner Seidenindustrie zur Folge gehabt. Da nämlich die französischen Spinnereien nur stärkere Seide liefern können; da die von den Lyoner Fabrikanten seit Jahren gemachten Versuche, einen ihnen passenden Rohstoff von Brussa, Bengalen, Japan oder China zu gewinnen, ohne rechten Erfolg geblieben sind; da das französische Seidengewebe des zur Herstellung von billigen Ausfuhrmitteln sich vorzüglich eignenden leichten italienischen Rohstoffes nicht entbehren kann, so ist durch den scharfen deutschen und schweizerischen Wettbewerb Frankreich in der Ausfuhr leichter Seidenstoffe bedeutend zurückgegangen und in diesen Artikeln sogar vom Ausland abhängig geworden, das schon 1887 leichte Seidenware in einem Werte von nicht weniger als 53 Millionen frcs den französischen Märkten zuführte. Fanden sich noch vor wenigen Jahren in Lyon Schweizer, Deutsche und Engländer zusammen, um nicht nur französische, sondern auch italienische, chinesische und japanische Seide zu kaufen, und stellten sich nicht selten selbst Italiener ein, um sich hier mit dem asiatischen Produkt zu versorgen, so ist heute Zürich vielfach «der Vermittler zwischen den italienischen Producenten und den deutschen, englischen und schweizerischen Fabrikanten. Auch die chinesische Grège geht bereits direkt nach Zürich anstatt über Lyon; nur noch ein kleiner Zoll, und sie wird gar nicht mehr nach Lyon, sondern nur noch nach Mailand und Zürich gehen.» ¹²⁴⁾

Der Präsident der französischen Handelskammer in Mailand bemerkt daher in seinem Oktober 1890 erschienenen Bericht über die französisch-italienischen Handelsbeziehungen vor und nach der Aufhebung des französisch-italienischen Handelsvertrages sehr richtig: «En fermant nos frontières à l'Italie nous avons nui non seulement à notre fabrique en la plaçant dans un état d'infériorité en ce qui concerne plusieurs matières premières dont elle a toujours besoin, mais nous nous sommes châtiés nous-mêmes en voulant châtier nos voisins, car nous ne pouvons nier que nous payons aujourd'hui les prix plus élevés pour un grand nombre de produits que nous demandons encore à l'Italie, dans une certaine mesure.» ¹²⁵⁾

Da nun in Frankreich die schutzzöllnerische Partei durch die letzten Wahlen zur Deputiertenkammer bedeutend verstärkt worden ist, da nur wenige grosse französische Handelskammern, wie die von Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, ¹²⁶⁾ sich gegen die namentlich in den Kreisen der Landwirtschaftler und auch der Industriellen wurzelnden Ideen einer strengen Absperrungspolitik nach

*) Italien produziert durchschnittlich etwa 30.000.000 hl Wein (von 1870—74 je 27.000.000 hl, 1879 bis 1883 je 35.000.000 hl). An der Weinernte des Jahres 1888 waren beteiligt: Sicilien mit 5.242.900 hl, der Mittelländische Süden mit 4.242.900 hl, der Adriatische Süden mit 4.017.700 hl, Toscana mit 3.472.200 hl, Piemont mit 3.139.400 hl, die Marken und Umbrien mit 2.857.200 hl, Latium mit 1.630.000 hl, Emilia mit 1.501.800 hl, Sardinien mit 1.240.700 hl, Venetien mit 1.144.000 hl, die Lombardei mit 960.000 hl und Ligurien mit 300.400 hl. Die Gesamternte ergab also 30.217.600 hl gegen 31.425.000 hl im Vorjahre. Abgenommen hat die Rebenkultur in den letzten Jahren in der Lombardei und im Venetianischen, zugenommen in Latium, in Piemont, im Mittelländischen und Adriatischen Süden, namentlich aber in Sicilien. ^{123a)}

aussen ausgesprochen haben, also fürs erste eine mildere Handhabung der Zollfrage ausgeschlossen erscheint, ¹²⁷⁾ so sollte die deutsche Kaufmannschaft gerade jetzt, wo die französischen Handelsreisenden in Italien immer seltener werden, die französische Handelsflotte immer mehr die italienischen Häfen meidet, französisches Kapital sich immer mehr von grösseren Unternehmungen (Eisenbahnen, Tramways, Banken, Gasanstalten, Wasserleitungen etc.) zurückzieht, den italienischen Markt aufs sorgfältigste pflegen: durch «solide, tüchtige, platz- und sprachbekannte Reisende von Fach mit wahren, lebhaftem Interesse und Ernst an der Belebung und Hebung ihrer vaterländischen Ausfuhr arbeiten,» «nur billige und solide, schön aufgemachte, dem italienischen Bedarf und Geschmack angepasste, gut verpackte Waren rasch, fracht-, zoll- und spesenfrei ins Magazin liefern», «sich so auch für die Zukunft den Verkehr sichern und dem Wiedererscheinen des Wettbewerbs möglichst hinderlich in den Weg treten,» ¹²⁸⁾ besonders aber bei der Höhe der Einfuhrzölle Italiens wo nur möglich die Geschäfte durch Errichtung von Musterlagern und Zweigfabriken auf italienischem Boden, nicht vom Auslande her, sondern im Lande selbst betreiben. ¹²⁹⁾

In dieser letzteren Hinsicht sollten die Deutschen den Schweizern mehr, als bis jetzt geschehen, nacheifern, die eine bedeutende Anzahl Seidenspinnereien und -Zwirnereien (20), Baumwollspinnereien und -Zwirnereien (14), Baumwollwebereien (12) in der Lombardei besitzen, wo ausserdem je eine Schweizer Fabrik die Herstellung von Baumwollen-Jaquard, Futter und Verbandstoffen, Stickereien, Flanell-Shawls, Bändern, Kravatten und Konfektion, Kunstdünger, Gas, Gusswaren, Kochherden und Heizvorrichtungen, Porzellan, Steingut und von Leder, endlich je 2 Firmen zur Herstellung von elastischen Geweben, von Getreidemehl und Papier arbeiten, ganz abgesehen von der stattlichen Reihe durch Schweizer gegründeter, unlängst freilich an italienische Aktiengesellschaften abgetretener, meist aber noch durch Schweizer geleiteter Fabriken. ¹³⁰⁾

Wie sich die deutsche Ausfuhr nach Italien in den Jahren 1886—1889 incl. in den einzelnen Warenkategorien gestaltet hat, welches die italienische Ausfuhr nach Deutschland in 1889 gewesen ist, zeigt die umstehende Tabelle.

Während in Italien ein gewisser „Rückgang in allen jenen Produkten zum Vorschein kommt, welche mit der darniederliegenden Bodenkultur irgendwie in Verbindung stehen“, ¹³³⁾ sind in fast allen Industriezweigen des Königreiches, namentlich in der Baumwoll-, Woll-, Jute-, Maschinen- und Papierindustrie die erfreulichsten Fortschritte zu verzeichnen. Allenthalben werden die vorhandenen gewerblichen Anlagen vergrössert oder vervollkommenet, allenthalben werden neue gegründet. *) Die

*) So sind in den Jahren 1887 bis 1889: 363 Fabriken entstanden, darunter 48 auf dem Gebiete der Eisen-, 51 auf dem der Textilindustrie; 38 Cement-, Ziegel- und Steingut- etc. Fabriken; 11 Wirkwaren- und Besatz-Fabriken; 19 Papierfabriken, Druckereien und lithographische Anstalten; 9 Seifen-, Parfümerie- und Stearinfabriken. Im besonderen sind mit Mailänder Kapital namentlich in der Lombardei, aber auch in anderen Teilen des Landes neu gegründet worden: eine Fabrik für die Herstellung von Seidengespinnsten und Seidenstoffen aller Art; eine Baumwollspinnerei und -Weberei; eine Baumwollstoffweberei; eine Baumwollgarnspinnerei; eine Gummi- und Hartgummifabrik; eine Hornknopffabrik; eine Petroleumraffinerie; eine Fabrik für kleinere eiserne Träger und Nägel; eine mit Giesserei verbundene Werkzeugmaschinenfabrik, eine Dampfwaschanstalt; eine Fabrik für Tafel-, Hohl- und Kunstgläser. ^{133a)}

Einfuhr von Steinkohlen,*) von roher Baumwolle und Wolle, von Cellulose, Metallen, einigen Halbfabrikaten, Dampfmaschinen, Lokomobilen, Kesseln, Spinn-, Webe- und Werkzeugmaschinen, dynamo-elektrischen Maschinen, Lastwagen mehrt sich, ¹³⁴⁾ die Einfuhr von Leinen- und sonstigen Geweben aller Art (mit Ausnahme von ausländischen Neuheiten und Spezialitäten), von Flanelltüchern, Piqués, Sack- und Emballagewaren, Thongeschirren, Porzellan, Glas- und Krystallwaren, chemischen Produkten, Parfümerien, Papier, Leder etc. vermindert sich. ¹³⁵⁾

Ausfuhr Deutschlands nach Italien

in den Jahren 1886 bis 1889.

Kategorien des Zolltarifs.	1886 Lire	1887 Lire	1888 Lire	1889 Lire.	
				Ausfuhr nach Italien	Einfuhr aus Italien
I. Spirituosen, Getränke und Öle	1.213.000	2.065.000	1.309.000	1.765.000	10.759.000
II. Kolonialwaren, Drogen und Tabake	6.339.000	10.667.000	6.015.000	6.073.000	503.000
III. Chemische Erzeugnisse, Medicinal- waren, Harze etc.	5.677.000	7.488.000	5.474.000	5.428.000	3.350.000
IV. Farben, Farb- und Gerbmateriale	3.887.000	5.518.000	6.686.000	7.821.000	815.000
V. Hanf, Flachs, Jute etc.	3.226.000	5.691.000	1.394.000	1.430.000	8.010.000
VI. Baumwolle	9.938.000	11.803.000	9.240.000	10.791.000	9.812.000
VII. Wolle, Pferdehaar und anderes Tierhaar	14.497.000	16.409.000	17.086.000	18.336.000	349.000
VIII. Seide	7.112.000	8.611.000	10.472.000	10.277.000	32.781.000
IX. Holz und Stroh	1.081.000	1.188.000	1.857.000	1.490.000	2.781.000
X. Papier und Bücher	3.095.000	2.900.000	3.898.000	3.994.000	425.000
XI. Häute und Felle	6.769.000	6.872.000	8.426.000	7.721.000	3.260.000
XII. Mineralien, Metalle und Waren daraus	37.919.000	56.907.000	48.389.000	57.212.000	406.000
XIII. Steine, Erden, Geschirr, Glas und Krystalle	6.120.000	7.252.000	10.294.000	10.760.000	2.980.000
XIV. Getreide, Mehl, Teigwaren	6.464.000	3.843.000	2.015.000	1.966.000	7.532.000
XV. Tiere und tierische Produkte	3.761.000	4.119.000	4.050.000	3.006.000	6.572.000
XVI. Verschiedene Gegenstände	12.203.000	14.415.000	8.251.000	8.317.000	1.093.000
XVII. Edelmetalle	26.000	28.000	560.000	129.000	3.717.000
				131)	132)

Wir haben in diesem Beitrage zur Handelsgeographie des öfteren der grossartigen Fortschritte gedacht, die das uns befreundete Italien auf fast allen Gebieten des geistigen und wirtschaftlichen Lebens: im ganzen Bildungs- und Verkehrswesen, in Handel, Industrie und, abgesehen von vorüber-

*) Im Jahre 1888 führte Italien an Steinkohlen ein 3.872.705 t; im Jahre 1889: 3.999.117 t; davon kamen aus England 3.500.000 t, aus Frankreich 171.500 t, aus Österreich-Ungarn 143.500 t und aus Deutschland 116.700 t. Im ganzen bezahlt Italien dem Auslande für Steinkohlen in den letzten Jahren durchschnittlich 100.000.000 Le. 133b)

gehenden Wirrungen, auch im gesamten Geld- und Finanzwesen gemacht hat. Wer sich die wirtschaftliche Lage Italiens zu Anfang der siebenziger Jahre vergegenwärtigt, kann nicht genug staunen über die gewaltige Lebenskraft, über die aussergewöhnliche, die Grenzen des Vaterlandes durchbrechende Schaffenslust und Rührigkeit, die allenthalben im heutigen Königreiche sich regt und bethätigt. Dank dem kraftvollen Walten seiner edlen Fürsten, dank der klugen und mutigen Leitung seiner grossen Staatsmänner, dank dem ausdauernden Fleisse, der bewundernswerten Opferwilligkeit und patriotischen Gesinnung des italienischen Volkes, ist der bei der Verwirklichung der italienischen Einheitsbestrebungen von dem Gründer Neu-Italiens gehegte Wunsch voll und ganz in Erfüllung gegangen:

„Al risorgimento politico dovrà tener dietro il risorgimento economico della nazione.“

Vittorio Emanuele II.

Für die höchst liebenswürdige und gefällige Überlassung wertvollen Materiales sage ich meinen herzlichsten Dank: dem Kaiserlich Deutschen Konsul, Herrn von Rekowski, der Postdirektion, dem Verwaltungsrat der Cassa di Risparmio, dem Schweizer Konsulate in Mailand; den Herren: Advokaten Cav^{re} Omero Guaita, Mailand; Fabrikanten Scheuten, Como; k. k. österreichisch-ungarischen Generalkonsul Dr. Karl von Scherzer, Genua; Verkehrsinspektor Trommer, Monza; Kanzler des k. k. österreichisch-ungarischen Konsulates zu Köln Dr. Hocker, dem ich ausserdem für vielfache Anregung und Belehrung verpflichtet bin, Eisenbahndirektor Weiss, Geheimen Baurat Rumschöttel, Regierungsrat von Ysselstein, Oberinspektor Hellmann, Sekretair der Handelskammer Dr. van der Borcht, Direktor der Pferdebahngesellschaft Géron, Rektor der höheren Bürgerschule und Handelsklasse Prof. Dr. Thomé in Köln; Ingenieur Marx, Bonn; Direktor der Seidentrocknungsanstalt Dr. Königs, Direktor der Webeschule Dr. Lembcke, Oberlehrer am Realgymnasium Dr. Franzen in Crefeld; Konsul Grossbritanniens Mulvany, Düsseldorf; den Verwaltungen der Dampfstrassenbahnen zu Berlin, Cassel, Colmar, Crefeld, Darmstadt, Dortmund, Duisburg, Frankfurt a./M., Hamburg, Karlsruhe, Ludwigshafen, Magdeburg, Mannheim-Feudenheim, Mülhausen, München, Rappoltweiler, St. Johann, Strassburg; den Handelskammern zu Crefeld, Elberfeld, Barmen und Bochum; dem Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund; dem Kaufmännischen Verein; der Direktion der Seidentrocknungsanstalt in Zürich; den Herren Cl. Reitmayer, Brüssel, und Bramson, London.

Übersicht der Quellen und Hilfsmittel.

- 1) Deutsches Handels-Archiv, Zeitschrift für Handel und Gewerbe, herausgegeben im Reichsamt des Innern, Berlin Jahrgang 1890. p. 612. Mediolanum, Milano 1881. vol. III. p. 10 und 11. Milano Tecnica, dal 1859 al 1884. Milano 1885. Ausserdem viele Angaben, zerstreut im Deutschen Handels-Archiv und in den Jahresberichten der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden, zusammengestellt im Statistischen Departement im k. k. Handelsministerium Wien, der letzten Jahre.
- 2) Privatmitteilung der Handelskammer in Como vom 18. Dezember 1887.
- 3) Privatmitteilung der Handelskammer in Pavia vom 7. Dezember 1887.
- 4) Privatmitteilung des Kaiserl. Deutschen Generalkonsulates in Neapel vom 14. Januar 1888.
- 5) Privatmitteilung des Kaiserl. Deutschen Konsulates in Palermo vom 20. Januar 1888.
- 6) Privatmitteilung des Generalkonsulates des Deutschen Reiches in Genua vom 23. November 1887.
- 7) Privatmitteilung des Kaiserl. Deutschen Konsulates in Florenz vom 5. Februar 1888.
- 8) Privatmitteilung des Kaiserl. Deutschen Konsulates in Bologna vom 14. Dezember 1887.
- 9) Privatmitteilung des Kaiserl. Deutschen Konsulates in Venedig vom 17. Dezember 1887; Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1890. p. 716, 717, 719, 720.
 - a) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden 1890. p. 720.
 - b) Dasselbst 1890. p. 727.
 - c) Dasselbst 1890. p. 700.
- 10) Mediolanum vol. III. p. 235, 240, 242, 244. Deutsches Handels-Archiv 1887. p. 363—269; 1890 p. 472—474. Viele sonstige, vereinzelte Angaben im Deutschen Handels-Archiv, sowie in den österreichischen Konsulatsberichten der letzten Jahre und mannigfache Privatermittlungen.
- 11) Deutsches Handels-Archiv 1888. p. 151, 152.
 - a) Dasselbst 1888. p. 151.
 - b) Mediolanum vol III. p. 269 und 270.
 - c) Deutsche Landwirtschaftliche Presse vom 4. Mai 1887.
 - d) Deutsches Handels-Archiv 1888. p. 151.
- 12) Privatmitteilung der Societä anonima di Esportazione agricola Cirio in Turin vom 25. Februar 1888.
- 13) Allgemeine Deutsche Geflügelzeitung, Kaiserslautern vom 11. Februar 1888.
 - a) Deutsche Landwirtschaftliche Presse vom 4. Mai 1887.
- 14) Vergl. Dr. Alwin Oppel. Der Reis. Bremen 1890. p. 55 und 56.
 - a) Dasselbst p. 17 und 18.
 - b) Deutsche Landwirtschaftliche Presse vom 4. Mai 1887.
 - c) Dasselbst.
 - d) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden 1883. p. 824.
 - e) Vorlesung des Prof. Dr. Rein, gehalten im Kaufmännischen Verein zu Köln am 11. November 1887.
- 15) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulats-Behörden. 1883. p. 835 u. 1884. p. 699.
- 16) Dasselbst.
- 17) Dasselbst 1887. p. 768.
 - a) Kommercielle Berichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsularämter. Beilage zur Wochenschrift „das Handelsmuseum“ vom 28. April 1887.
 - b) Export. Organ des Centralvereins für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Auslande. Berlin 1887. 19. April. p. 248.
 - c) Deutsche landwirtschaftliche Presse vom 4. Mai 1887.
- 18) Deutsches Handels-Archiv. 1888. p. 152. Vergl. Kommercielle Berichte 1887. 7. Februar. p. 61.
- 19) Deutsches Handels-Archiv. 1888. p. 152.
 - a) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulats-Behörden. 1884. p. 687.
 - b) Kommercielle Berichte. 1887. 17. Februar.
 - c) Deutsches Handels-Archiv. 1887. p. 4.
 - d) Dasselbst 1887. p. 522.
- 20) Dasselbst 1888. p. 152.
- 21) Milano Tecnica. 1885. p. 455—458. Deutsches Handels-Archiv. 1888. p. 147 u. 148.
 - a) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulats-Behörden. 1890. p. 709—711.
 - b) „Globus.“ 1890. p. 352. Reports on subjects of general and commercial interest. Nr. 172. Argentine Republic. Report of the emigration to the argentine Republic. London. 1890.

- c) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulats-Behörden. 1890. p. 711.
- d) Dasselbst 1888. p. 678.
- e) Frankfurter Zeitung. 1890. Nr. 296. Vergl. Jahresberichte der k. k. österr.-ung. Konsulats-Behörden. 1889. p. 667.
- f) Dr. Carl Zehden, Handels-Geographie. Wien. 1890. p. 483.
- 22) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulats-Behörden. 1883. p. 811.
- 23) Dasselbst 1887. p. 757. Deutsches Handels-Archiv. 1887. p. 29. Annuario Statistico Italiano. 1887/88. Roma 1888. p. 697. Reports on subjects of general and commercial interest. Nr. 123. Italy. Report on the yield of cocoons in Italy in 1889. London. 1890. Nr. 134. Report on the yield of cocoons in Italy in 1888. London 1889.
- a) Annuario Statistico Italiano. 1887/88. p. 718—723.
- b) P. Foncin. La troisième année de géographie. Paris 1885. p. 14 u. 19. E. Levasseur. Géographie physique, politique et économique de la France. Paris 1886. p. 273 u. 318. Alf. de Foville. La France économique. Paris 1890. p. 240 u. 241. Rondot, les soies. Paris 1885. tome I p. 97.
- c) A. Furrer. Volkswirtschaftliches Lexikon der Schweiz (Urproduktion, Handel, Industrie, Verkehr etc.) Bern 1890. p. 68—72.
- d) Kölnische Zeitung. Nr. 102. 13 April 1890.
- 24) Deutsches Handels-Archiv. 1890. p. 469.
- 25) Dr. E. Königs. Berichte über den Betrieb der Seiden-Trocknungsanstalt zu Crefeld. 1885/86. p. 16, 18 u. 19; 1886/87 p. 16, 18 u. 19, 20 u. 21; 1887/88 p. 16, 18 u. 19, 20 u. 21; 1889/90 p. 17, 22 u. 23, 24 u. 25. Jahresbericht der Handelskammer zu Crefeld. 1885 p. 21; 1886 p. 41; 1888 p. 71.
- 26) Dr. J. J. Egli. Neue Handelsgeographie. [1887. p. 86 u. 87.
- 27) Dr. Königs. Bericht über den Betrieb der Seiden-Trocknungsanstalt zu Crefeld für das Geschäftsjahr 1887/88. p. 4 u. 5; für 1888/89. p. 4 u. 5.
- 28) Jahresbericht der Handelskammer für Barmen pro 1889. p. 28.
- 29) Bericht über Handel und Industrie der Schweiz im Jahre 1889. Erstattet vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins. Zürich. 1890. p. 57. Bericht über Handel und Industrie im Kanton Zürich für 1889. Herausgegeben von der Kaufmännischen Gesellschaft in Zürich. Zürich. 1890. p. 44—53.
- 30) Deutsches Handels-Archiv. 1887. p. 151.
- 31) Dasselbst. p. 574.
- 32) Jahresbericht der Handelskammer zu Crefeld für 1888. p. 103.
- 33) Deutsches Handels-Archiv. 1888. p. 151.
- 34) Dati Statistici. A corredo del resoconto dell' Amministrazione comunale 1886. Milano 1887. p. 220 u. 221.
- 35) Privatmitteilung des Kaiserl. Deutschen Konsuls v. Rekowsky vom 12. Januar 1891.
- 36) Deutsches Handels-Archiv. 1889. p. 351. und 1890. p. 476.
- a) Annuario Statistico Italiano. 1887/88. p. 1041.
- b) Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1890. Heft 2. p. 293—309.
- 37) Deutsches Handels-Archiv. 1889. p. 351.
- 38) Dasselbst. 1890. p. 467.
- 39) Jahresberichte der österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1889. p. 657.
- 40) Deutsches Handels-Archiv. 1889. p. 352.
- a) Dasselbst.
- 41) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin 1889. p. 763. — Mitteilung des Stadt-Bauamts zu Mailand. Januar 1891. Mitteilung des Kaiserl. Deutschen Konsuls v. Rekowsky in Mailand. Januar 1891.
- a) Frankfurter Zeitung. 7. Januar 1891.
- b) Jahresbericht der Handelskammer zu Köln für 1889. p. 20 u. 21.
- 42) Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. Relazione del Consiglio d'Amministrazione. Firenze. 1889. p. 7.
- 43) Dasselbst. p. 125.
- 44) Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Relazione del Consiglio d'Amministrazione. Firenze. 1889. p. 7.
- 45) Dasselbst. p. 102.
- 46) Dasselbst. Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. 1889. p. 125.
- 47) Dati Statistici. 1887. p. 244.
- 48) Deutsches Handels-Archiv. 1889. p. 351.
- 49) Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. Milano 1889. p. 125. und Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Firenze 1889. p. 102.
- 50) Deutsches Handels-Archiv. 1890. p. 467.
- 51) Dasselbst. 1890. p. 468.
- 52) Dasselbst. Siebenzehnter Jahresbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn, umfassend das Jahr 1888. Luzern 1889. p. 28.
- a) Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée. Rapport du

- Conseil d'Administration Paris 1890. p. 30 und 31.
- b) Furrer. Volkswirtschaftliches Lexikon. 1890. p. 92 u. 93. 128 u. 129. Jahresberichte der österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1889. p. 658. Frankfurter Zeitung. 1890. Nr. 287. Illustrierte Zeitung. Leipzig 1890. 27. Dezember.
- 53) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1889. p. 742 und 743.
- 54) Deutsches Handels-Archiv. 1888. p. 146.
- 55) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1889. p. 695 und 739—743. Dasselbst. 1890. p. 711. Deutsches Handels-Archiv. 1889. p. 353.
- 56) Kölnische Zeitung. 1890. 28. Dezember.
- a) August Graff. Die Rhein-Seeschifffahrt. Denkschrift mit Übersichtskarte, Plänen und Anlagen. Köln. 1890.
- b) Dasselbst. Dr. Max Wildermann, Jahrbuch der Naturwissenschaften. 1889—1890. Freiburg im Breisgau. 1890. p. 529—534.
- bb) Kölnische Zeitung. 1891. Nr. 124.
- c) Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund für 1884. p. 27. Dasselbst für 1885. p. 34. Dasselbst für 1884. p. 27. Jahresbericht der Handelskammer zu Bochum pro 1886. p. 25.
- d) Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund für 1884. p. 28.
- e) Kölnische Zeitung 1890. Nr. 158.
- f) Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund für 1884. p. 25, 26. Dasselbst für 1885. p. 30, 31, 32. Kölnische Zeitung 1890. Nr. 277 und 296. Frankfurter Zeitung. 1890. Nr. 296. Jahresbericht der Handelskammer zu Bochum pro 1885. p. 19. Dasselbst pro 1886. p. 24, 25. Kölnische Zeitung. 1891. 5. Februar.
- g) Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund für 1884. p. 23, 24, 25. Dasselbst für 1885. p. 30, 31, 32. Frankfurter Zeitung. 1891. 3. Januar.
- 57) Dati Statistici. Milano 1890. p. 15.
- 58) Dasselbst. 1887. p. 245.
- 59) Dasselbst. 1886. p. 262.
- a) Annuario Statistico Italiano 1887/88. Roma 1888. p. 1032 und 1033.
- b) Dasselbst. p. 1039.
- e) Ministero dei Lavori Pubblici Direzione generale di Ponti e Strade. Atti della Commissione d'Inchiesta sulle Tramvie. Relazione. Roma 1889. p. 180—203.
- d) Zerstreute Angaben in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1889 und 1890.
- e) Deutsches Handels-Archiv. 1890. p. 472.
- f) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1890. p. 183, 369—371. — Zeitschrift des Architekten und Ingenieur-Vereins. Hannover. 1890. Heft 5.
- g) Privatmitteilungen der Verwaltungen Deutscher Lokalbahnen: Berlin, 3. und 19. Oktober 1890; Darmstadt, 28. Oktober 1890; Cassel, 1. Oktober 1890; Crefeld, 5. Oktober 1890; Dortmund, 2. Oktober 1890; Duisburg, 4. Oktober 1890; Frankfurt a./M., 11. Oktober 1890; Hamburg, 30. September 1890; Karlsruhe, 4. Dezember 1890; Ludwigshafen, 24. November 1890; Magdeburg, 6. Oktober 1890; Feudenheim, 3. Oktober 1890; Mülhausen, 15. Oktober 1890; München, 5. Dezember 1890; Rappoltswiler, 10. November 1890; St. Johann, 17. Dezember 1890; Strassburg, 16. Oktober 1890; Fahrplan mit Lageplan der Berliner Dampfstrassenbahnen, Berlin 1890. Illustrierte Zeitung, Leipzig 1890, p. 569. Fahrplan und Tarif der Darmstädter Dampfstrassenbahnen 1890. Fahrplan der Frankfurter Waldbahn, vom 1. Oktober 1890. Kuhrt. Die Sylter Dampfpurbahn. Separatdruck aus der Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnen. Wiesbaden 1889. Illustrierte Zeitung. Leipzig 1890. 31. Mai. Kölnische Zeitung 1890. Nr. 175. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1890. p. 121. Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover 1890. p. 438. G. Delpy Führer durch das Brölthal. Köln.
- 60) Dati Statistici. Milano 1890. p. 15.
- 61) Dasselbst. p. 156. Dasselbst 1887. p. 245.
- 62) Société anonyme des Omnibus de Milan. Resumé historique et Statistiques dès 1862 au 31. Décembre 1888. Milan 1889. Tableau Nr. 7.
- a) Karl Hilse, Schutzbedürfnis der Pferdebahnen im Strafrechtsgebiete. Berlin 1890. p. 15. Karl Hilse. Das Unfalls-Gefahren-Gesetz in den deutschen Strassenbahn-Betrieben. Wiesbaden 1889. p. 17—60.
- b) Dasselbst. p. 16.
- 63) Resumé historique et Statistiques dès 1862, date de la constitution de la société (anonyme des

- Omnibus) au 31. Décembre 1888. p. 1.
 a) Das „Ausland“. 1880. p. 220.
 c) Kölnische Zeitung 1890. p. 244 und 337.
 Über die Kölner Verkehrsanstalten vergl. Köln
 und seine Bauten II. p. 351—419.
- 64) Ministerio delle Poste e dei Telegrafi.
 Prima Relazione Statistica, riguardante
 I. Il Servizio Postale durante gli esercizi
 1887—88 e 1888—89. II. Il Servizio delle Casse
 Postali di Risparmio durante l'anno 1888.
 III. Il Servizio Telegrafico durante l'esercizio
 1888—89. Roma 1890. p. 32—37; 78—83; 154—163;
- 65) Dasselbst. p. 198—203.
 66) Dati Statistici. 1887. p. 238 und 239.
 67) Jahresbericht der Handelskammer zu Köln
 für 1889. p. 163.
 68) Dasselbst.
 69) Dasselbst. p. 164.
 70) Dasselbst.
 71) Dati statistici 1887. p. 240. Jahresbericht der
 k. k. österreichisch-ungarischen Konsulats-
 behörden. 1889. p. 656.
 a) Dasselbst 1889. p. 656.
 72*) Dasselbst.
 72) Ministerio delle Poste e dei Telegrafi. Prima
 Relazione Statistica 1890. p. 303—335.
 a) Kölnische Zeitung 1890. Nr. 321 und 356.
 b) Dr. R. van der Borcht. Zum Fernsprecher
 in der Zeitschrift für Handel und Gewerbe.
 Redigiert von Dr. Rich. Stegemann. Bonn 1890
 p. 307—314.
- 73) Banca popolare di Milano. Resoconto dell'
 Assemblea Generale dei Soci tenuta il giorno
 23 febbraio 1890. Milano 1890. Movimento dei
 depositi (Nr. 5); Prospetto delle operazioni
 eseguite nei vari esercizi dalla fondazione
 della Banca a tutto il 31 dicembre 1889.
 (Nr. 6). Vergl. für 1885. Dati Statistici. 1887.
 p. 234.
 74) Dati Statistici. 1887. p. 234.
 75) Banca Nazionale nel Regno d'Italia. Adunanza
 Generale degli Azionisti tenuta in
 Firenze il 21 febbraio 1889. Roma 1889. Tavole
 Statistiche II. III. IV. V. VI. VII. VIII. IX.
 X. XI.
 76) Dati Statistici. 1887. p. 234.
 77) Banca Generale. Relazione del consiglio
 d'Amministrazione. Roma 1890.
 78) Dati Statistici. 1887. p. 234.
 79) Banca Lombarda di depositi e Conti Correnti.
 Bilancio dell' Esercizio 1889. Milano 1890.
 p. 23—30.
 80) Dati Statistici. 1887. p. 234.
 81) Deutsches Handels-Archiv. 1890. p. 467.
 82) Dati Statistici. 1887. p. 234.
 83) Deutsches Handels-Archiv. 1890. p. 467.
 84) Dati Statistici. 1887. p. 234.
 85) Banca Cooperativa Milanese. Rendiconto,
 Bilancio e Prospetti dell' esercizio 1889.
 Milano 1890. p. 18, 19 u. 20.
 86) Dati Statistici. 1887. p. 234.
 87) Dasselbst. 1886. p. 255. 1887. p. 234.
 88) Deutsches Handels-Archiv. 1888. p. 147.
 89) Relaziano del Consiglio di Vigilanza della
 Stanza di Compensazione in Milano sull'
 Esercizio dell' anno 1889. Milano. 1890. p. 10.
 a) Deutsches Handels-Archiv. 1888. p. 147.
 b) Jahresberichte der k. k. österreichisch-
 ungarischen Konsulats-Behörden. 1889.
 p. 663.
 c) Dasselbst 1890. p. 708.
 d) Frankfurter Zeitung. 1891. 4. Januar.
 90) Dati Statistici. 1887. p. 235 u. 236. Relazione
 del Consiglio di Vigilanza della Stanza di
 Compensazione in Milano per l'anno 1889.
 p. 8 u. 9.
 91) Deutsches Handels-Archiv. 1890. p. 467.
 92) Jahresberichte der k. k. österreichisch-
 ungarischen Konsulatsbehörden. 1890. p. 731.
 Vergl. Dasselbst. p. 715, 735 u. 736.
 93) Deutsches Handels-Archiv. 1888. p. 147.
 a) Isidore Sachs. L'Italie, ses finances et son
 développement économique depuis l'unification
 du royaume. 1859/1884. Paris 1885. p. 711.
 b) Jahresberichte der k. k. österreichisch-
 ungarischen Konsulats-Behörden. 1890.
 p. 689 u. 690.
 c) Das Handelsmuseum. Herausgegeben vom
 k. k. österr. Handelsmuseum. Wien. 1890, vom
 11. Dez. 1890. p. 849.
 94) Mediolanum. vol. III. p. 65—73. Cassa di
 Risparmio delle Provincie Lombarde. Bilancio
 Consuntivo dell' anno 1889. Milano 1890.
 p. 102 u. 103.
 95) Dasselbst. p. 178—189.
 96) Dasselbst. p. 104—161.
 a) Kölnische Zeitung. 1890. Nr. 285.
 b) Jahresbericht der Handelskammer zu
 Köln für 1889. p. 139.
 c) Istituti Industriali, di Credito, di Pre-
 videnza etc Milano. p. 706.
 97) Cassa di Risparmio. Bilancio Consuntivo
 dell' anno 1889. p. 94.
 a) Istituti Industriali etc. p. 710 u. 711.
 98) Cassa di Risparmio. Bilancio Consuntivo.
 dell' anno. 1889. p. 191.
 a) Istituti Industriali etc. p. 707.
 99) Credito Fondiario della Cassa di Risparmio

- delle Provincie Lombarde in Milano. Bilancio Consuntivo dell' anno 1889. Milano 1890. p. XIV, XV u. 58 u. 59.
- 100) Isidore Sachs. p. 721 u. 730.
- 101) Dati Statistici. 1887. p. 227. Cassa di Risparmio. 1890. p. 93.
- 102) Cassa di Risparmio. 1890. p. 106—168.
- 103) Monte di Pietà in Milano. Bilancio Consuntivo. 1888. Milano 1889. p. 198.
a) Jahresbericht der Handelskammer zu Köln für 1889. p. 139.
- 104) Monte di Pietà. Bilancio Consuntivo 1888. p. 198.
a) Alf. de Foville. Le France économique. Paris 1890. p. 395.
- 105) Mediolanum. vol. III. p. 32.
- 106) Ministerio delle Poste e dei Telegrafi. Prima Relazione Statistica. Roma 1890. p. 240.
- 107) Dasselbst. p. 204.
a) Dasselbst. p. 234.
b) Capitan fracassa, Roma. Nr. 336. 6. u. 7. Dicembre 1890.
c) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1890. p. 703. Vergl. Isidore Sachs. p. 906—908.
- 108) Ministerio delle Poste et dei Telegrafi. Prima Relazione Statistica. Roma 1890. p. 253—256.
- 109) Dasselbst. p. 256—262.
- 110) Dasselbst. p. 262—269.
a) Kölnische Zeitung. 1890. Nr. 330.
b) Dasselbst. 1890. Nr. 315.
c) Thirty-Sixth Report of the Postmaster General on the Post Office. Presented to both Houses of Parliament by command of Her Majesty. London. 1890. p. 7 u. 8, 45—48.
d) Dasselbst. p. 47.
- 112) Privatmitteilung des Kaiserl. Deutschen Konsuls v. Rekowsky in Mailand.
- 113) Dati Statistici. 1890. p. 111—119. Dasselbst. 1889. p. 105—107. Dasselbst 1887. p. 249—261. Dasselbst. 1886. p. 265—277. Deutsches Handels-Archiv. 1888. p. 145.
- 114) Fritz Wernick. IV Städtebilder. Neue Folge. Zweiter Band, Lerpzig. 1880. p. 160.
- 115) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulats-Behörden. 1889. p. 731.
- 116) Lucien Salomon. Deux Années de Protectionnisme en France et en Italie. Milan — Octobre — 1890. Publication de la Chambre de Commerce Francaise de Milan. p. VIII.
- 117) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulats-Behörden. 1890. p. 735. Vergl. Dasselbst. 1890. p. 753.
- 118) Lucien Salomon. p. XI—XXVIII.
- 119) Dasselbst.
- 120) Dasselbst.
- 121) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulats-Behörden. 1889. p. 736.
- 122) Dasselbst. p. 735 u. 736
- 123) Dasselbst. 1890. p. 709.
a) Dasselbst. 1889. p. 705. Reports on subjects of general and commercial interest. Nr. 155. Italy. Report on the Sicilian Vintage of 1889. London 1890. Nr. 143. Report on the wine produce of Sicily. London 1889.
- 124) Frankfurter Zeitung. 1890. 22. Dezember.
- 125) Lucien Salomon. XXIV.
- 126) Kölnische Volkszeitung. 1891. 4. Januar. Vergl. Reports on subjects of general and commercial interest. Nr. 179. France. Summary of views of french chambers of Commerce as to renewal of commercial treaties. London 1890.
- 127) Dasselbst.
- 128) Jahresbericht der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1890. p. 716 u. 721.
- 129) Dasselbst. 1889. p. 710 u. 711.
- 130) Rapport des Schweizer Konsulates in Mailand an den Bundesrat in Bern für 1888.
- 131) Lucien Salomon. p. 2. 4 u. 8. 10. 14. 18. 22. 26. 28. 30. 32. 42. 46. 48. 52. 56.
- 132) Deutsches Handels-Archiv. 1890. p. 602.
- 133) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1890. p. 734. Reports on subjects of general and commercial interest. Nr. 151. Notes by H. M. Consul-General as Florence on a consular tour in North Italy. London 1890.
a) Deutsches Handels-Archiv. 1890. p. 472.
b) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1890. p. 733.
- 134) Dasselbst. 1890. p. 732 u. 33. 744. Deutsches Handels-Archiv. 1890. p. 472.
- 135) Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1890. p. 701. 717. 740. 1889. p. 692.