

Bericht

des

schweiz. Konsuls in Ancona (Hrn. Conrad Blumer von Schwanden Glarus) über das Jahr 1872.

(Vom 6. Juni 1873.)

An den hohen schweiz. Bundesrath.

Tit.!

Ich beehre mich, Ihnen meine Herren, den 5. Jahresbericht, die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember 1872 umfassend, zu unterbreiten.

Im Allgemeinen sind während dieser Zeit keine nennenswerthen Begebenheiten in diesem Consularbezirke vorgefallen.

Das verflossene Jahr war für die Landkultur wieder sehr günstig, indem die Producte sich zu lohnenden Preisen verwerthen ließen. Die ungeheuren Steuern, welche die Grundbesitzer der Regierung zu entrichten haben, spörnen erstere immermehr an, ihre Ländereien zu verbessern, um dem Boden mehr Früchte zu entlocken. Es muß somit die Landwirthschaft immermehr in Aufschwung kommen, um so mehr, als der Boden an Werth mit jedem Jahre so zu sagen zunimmt, und mögen gerade diese hohen Steuern, welche auf der einen Seite fast unerträglich werden, auf der andern Seite den oben erwähnten guten Erfolg ausüben.

Es ist ungläublich, welche Quantitäten von Korn von Foggia, San Severo und von Unteritalien überhaupt nach Oberitalien be-

fördert wurden. Die Lagerhäuser der Stationen längs der *Ferrovia Meridionale* von Bari und Barletta bis Ancona waren oft nicht im Stande, die ungeheuren Quantitäten zu fassen, so daß an vielen Orten die Kornsäcke und Lager an freier Luft aufgespeichert werden mußten und da Wochen lang liegen blieben, bis jene Gesellschaft im Stande war, solche weiter zu befördern, indem es an dem nöthigen Material zur Weiterbeförderung fehlte. Das beim Handel in unserm Consularbezirk erzielte Endresultat der gemachten Operationen mag im Allgemeinen, wenn nicht brillant, doch befriedigend gewesen sein. Fallimente sind zwar trotz Vorsicht und Zurückhaltung nicht ausgeblieben, und bleibt gerade in Hinsicht auf Rechtlichkeit, Ehrenhaftigkeit und Moralität das schöne Italien hinter andern Ländern, wo die Volksbildung weiter vorgeschritten ist, zurück. Der Luxus, welcher selbst unter den niedern Ständen und auf dem Lande vorherrscht, ist ein Krebschaden, welcher auf den allgemeinen Wohlstand nur nachtheilig einwirken kann. Was Industrie anbetrifft, so wäre in diesem Consularbezirk noch Bedeutendes zu leisten, indem es keineswegs an Wasserkraften, möglicherweise aber an Geldkräften, und unbestreitbar am nöthigen Unternehmungsgeiste fehlt. Es existiren freilich verschiedene große Mühlen, sowie auch eine große Anzahl von größern und kleinern Seiden-spinnereien, deren Producte auf den in- und ausländischen Märkten ein ausgezeichnetes Renomme genießen. Unter den in unserer Nähe neu errichteten industriellen Etablissements verdient die in Chia-ravalle durch Herrn Civelli erbaute große Papierfabrik erwähnt zu werden. Die nöthigen Maschinen wurden durch die Herren Theodor und Friedrich Bell in Gricnz bei Luzern geliefert und sollen in jeder Hinsicht musterhaft sein. Die Errichtung einer Carderie-Spinnerei mit 6—8000 Spindeln in Jesi bleibt noch Project, obgleich die nöthige Wasserkraft und der nöthige Boden bereits durch eine Gesellschaft von Privaten angekauft wurde.

Verkehrsmittel.

Die Eisenbahn von hier nach Bologna, zum Anschluß an die Toskaner und oberitalienischen Bahnen, hat keine Veränderung erlitten. Die römische Bahn, von hier via Falconara nach Rom, ist ebenfalls unverändert geblieben, sowie auch die Bahn von hier nach dem Süden, via Foggia nach Neapel einer- und nach Brindisi anderseits. Die schon im vorigen Jahresberichte erwähnte Abzweigung von Pescara nach Popoli, die sogenannte Abruzzobahn, ist soweit ausgebaut, daß im Frühjahr 1873 positiv auf die Eröffnung gerechnet werden kann. Ebenso ist die Abzweigung von dieser Abruzzobahn, die Strecke von Popoli in der Richtung nach Aquila,

Rieti und Rom in Angriff genommen und wird eifrigst betrieben. Sobald diese Abruzzobahnen dem Verkehr eröffnet werden, wird sich, wie schon im letzten Jahresbericht angedeutet, deren Einfluß auf den Exporthandel Ancona's bemerkbar machen. Die Producte der Abruzzen, als: Holz, Oel, Mandeln, Weizen, Wolle, Asphalt und andere Mineralien, welche bis jetzt der mangelhaften Verkehrsmittel wegen vom großen Handelsverkehre so zu sagen ausgeschlossen waren, werden in Zukunft ihren Weg an's Meer und an die Hauptverkehrsstraßen finden können, und hofft man, daß gerade Ancona als nächster Haupthafen den größten Theil dieses Exports an sich ziehen wird.

Was die Schätze an Mineralien der Abruzzen anbetrifft, besonders Erdöl und Asphalt, so hatten sich schon im Jahre 1864/66 verschiedene einheimische Spekulanten und Industrielle auf deren Ausbeutung geworfen, mußten jedoch, theils wegen ungenügender Mittel, theils wegen des vorher erwähnten Mangels an Verkehrsmitteln die Sache wieder aufgeben, und ruhte dieser Geschäftszweig bis zum vorigen Jahre, als sowohl eine französische wie eine englische Gesellschaft, anscheinend mit hinreichenden Mitteln versehen, große Länderstrecken in den Abruzzen käuflich an sich brachten und nun den ernstesten Willen zu zeigen scheinen, die Ausbeutung von Petroleum und Asphalt rationell zu betreiben.

Die Dampfschiffverbindungen unseres Platzes sind so ziemlich die vorjährigen geblieben. Der österreichische Lloyd versorgt nach wie vor einmal wöchentlich die Verbindung einestheils mit Triest und Dalmatien, anderntheils mit den Jonischen Inseln, Griechenland und der Levante. Die italienische Adriatico-Orientale Linie ist aufgelöst worden und ist ersetzt durch die englische Peninsular- und Oriental-Compagnie, welche wöchentlich einmal von Venedig-Ancona-Brindisi nach Alexandrien und via Suez-Canal nach Indien und weiter fährt, indem sie zugleich von Brindisi ab die englische Ueberlandspost führt. Die Genueser Linie Danovaro besorgt nach wie vor den Küstendienst für ganz Italien, indem sie von Marseille bis Triest alle größern Häfen der Halbinsel wöchentlich einmal berührt. Von Liverpool aus haben wir circa alle 10 Tage einen Dampfer, von London alle 2 Monate und von Holland alle 3 Monate. Das Hauptgeschäft dieser Dampferlinien besteht im Import (da der Export nach England und Holland via See sehr gering ist) und besteht ein großer Theil der einkommenden Güter aus deutschen Waaren, welche wegen einer bis jetzt noch mangelnden directen Verbindung mit Deutschland, via Liverpool und Rotterdam, nach dem adriatischen Meere verladen werden müssen.

Oeffentliche Bauten.

Die Hafengebauten nähern sich täglich mehr ihrer Vollendung. Der westliche Molo quer durch den Hafen und der Stadt gegenüber ist vollendet, und an seinem Endpunkte mit einem festen grünen Lichte versehen, welches rechter Hand die Hafeneinfahrt anzeigt. Der östliche Molo ist ebenfalls vollendet, jedoch an seinem Endpunkte noch nicht vollständig ausgebaut, und das darauf befindliche feste Licht, welches linker Hand die Hafeneinfahrt andeutet, hat bis dato noch nicht seinen definitiven Platz erhalten. Die Quaibauten werden eifrigst betrieben, und ist Aussicht vorhanden, daß innerhalb des Jahres 1873 der ganze Hafen von Ancona mit Quaimauern umfaßt sein wird. Da es dann beabsichtigt ist, auf dem Quai der westlichen Seite des Hafens die Eisenbahn vom Bahnhof bis in das Centrum der Hafenuaimauern zu führen, so wird, wenn dies vollendet, unser Platz, was Quaianlagen betrifft, der damit am besten versorgte Hafen Italiens sein. Die Ausbaggerung des Hafens, seit so langen Jahren vernachlässigt, ist im Jahre 1872 durch eine englische Gesellschaft eifrigst betrieben und muß die Tiefe des Hafens, contractmäßig bis März 1873, auf allen Stellen $4\frac{1}{2}$ Metres betragen. Durch diese Ausbaggerung ist es auch möglich geworden, daß im Canal des Lazzaretto (zollfreies Entrepôt) Schiffe bis zu 200 Tonnen Tragfähigkeit, ohne Gefahr, aus- und einladen können. Da jedoch wegen von der Regierung ungenügend bewilligter Mittel erstens die Tiefe des Wassers nur auf $4\frac{1}{2}$ Met. gebracht worden ist, zweitens da der Eingang zum Canal des Lazzaretto als nicht zum Hafen gehörend betrachtet wurde, so ist nur eine sehr schmale Fahrstraße zum Eingehen in den Canal auf $4\frac{1}{2}$ Met. Tiefe gebracht worden, und es haben bis jetzt nur die Küstenfahrer gewagt, im Canal des Lazzaretto zu laden und zu löschen. Da vor zwei Jahren, als das Lazzaretto für kaufmännische Zwecke eingerichtet wurde, die Quaimauern desselben in sehr leichtsinniger Weise construirt wurden, so hat man es als gefährlich für die genannten Mauerwerke erachtet, längs diesen Quai-Mauern zu baggern, und ist dadurch schon die Möglichkeit genommen, daß die größern Seeschiffe dort anlegen können. Im Innern des Hafens hat sich theilweise derselbe Uebelstand herausgestellt, und da die genannte englische Gesellschaft laut Contract nur überall auf $4\frac{1}{2}$ Met. baggerte, so sind im Innern des Handelshafens große Unebenheiten in der Wassertiefe an der Tagesordnung. Der in der Mitte des Hafens befindliche herauspringende Molo, welcher seiner Zeit construirt wurde zum Zwecke, das directe Ein- und Ausladen der Dampfer zu ermöglichen, dient nur noch für die Segelschiffe, da rund um diesen Molo herum die Wassertiefe zwischen 11 und 20

Fuß variirt. Das vor einigen Jahren von der Regierung projectirte, und sowohl vom Handelsstande, wie von den Einwohnern Ancona's so sehr erbetene Trockendock, für welches schon alle Projecte und Studien gemacht waren, scheint jetzt definitiv wieder aufgegeben zu sein, und Kriegsschiffe oder sonstige Dampfer, welche eines solchen Dockes benöthigen sollten, sind gezwungen, sich nach Triest oder Venedig zu wenden.

Als Bahnhof dient noch immer die vor 13 Jahren eingerichtete provisorische Baracke, und obgleich jedes Jahr von der Erbauung eines definitiven Bahnhofes gesprochen wird, welcher für einen Knotenpunkt wie Ancona absolut nothwendig wäre, hat sich bis jetzt noch keinerlei Project verwirklicht.

Ein großer Uebelstand, welcher sich schon seit vielen Jahren in Ancona fühlbar gemacht hat, nämlich das unzureichende Quantum an süßem Wasser, ist noch nicht gehoben worden. Die traurigen Finanzverhältnisse der hiesigen städtischen Verwaltung haben es nicht möglich gemacht, irgend eines der vielen in den letzten Jahren aufgetauchten Projecte zur Versorgung der Stadt mit trinkbarem Wasser zu acceptiren, und ist die Beseitigung dieses dringenden Uebelstandes noch bis auf Weiteres hinausgeschoben. In Folge des zurückgegangenen Handels und der allgemeinen schlechten finanziellen Verhältnisse der Stadt ist die Baulust beschränkt, und der im Jahre 1866 begonnene Corso, welcher als Hauptstraße der Stadt dienen sollte, ist bis heute noch nicht ausgebaut und ein großer Theil der seiner Zeit expropriirten Häuser liegt noch halb oder ganz in Trümmern an beiden Seiten desselben.

Ausfahr.

Hanf. In Folge der schlechten Witterungsverhältnisse im Frühjahr 1872 wurde die Ernte des Romagna-Hanfes sehr verzögert, und die ersten Parthien kamen erst Ende October zum Verkaufe, während solche sonst schon im September auf den Markt kommen. In Folge der großen Ueberschwemmungen des Po und anderer Flüsse erlitt die Provinz Ferrara ungeheuren Schaden, und man kann annehmen, daß nur $\frac{1}{4}$ und vielleicht $\frac{1}{3}$ unter einer mittleren Hanfernte eingethan wurde. Dagegen war in den anderen Provinzen, wie Cento, Bologna und Cesena, die Ernte bedeutend größer als im vorigen Jahre, und dieser Ueberfluß konnte den Ausfall der Provinz Ferrara ausgleichen, so daß man im Allgemeinen die Hanfernte der Romagna, was Quantität anbetrifft, als eine gute bezeichnen kann. Was jedoch die Qualität anbelangt, so muß dieselbe größtentheils als schlechter wie die vorjährige bezeichnen. Es machte sich großer Mangel an Garzolo fühlbar, dagegen zeigte

sich der Ausschuhhanf in großen Quantitäten. Aus diesen beiden Gründen, d. h. wegen der bezüglichen Quantität guten und wegen Qualität jedoch sehr mittelmäßigen Ernte, glaubte Jedermann zu Anfang der Saison an niedrige Preise. Doch das Gegentheil geschah. Im vergangenen Jahre waren die ersten in Cesena gemachten Preise 93—94 Lire ital. per 100 Kilogramm. Dagegen forderte man in diesem Jahre für Hauptparthien an Ort und Stelle Lire 120—122 per 100 Kilogramm. Dasselbe ereignete sich in Cento und Ferrara und in Bologna verlangte man noch höhere Preise. Diese Ansprüche der Gutsbesitzer mußten auf die Hoffnung begründet sein, daß vom Auslande große Aufträge einlaufen würden und auch, weil an den Productionsstätten keine alten Lager mehr waren. Es kamen auch richtig von Holland, Belgien und England die gewohnten Ordres und viele Verkäufe wurden abgeschlossen, aber doch ist der jetzige Vorrath bedeutend größer, als wie er im vorigen Jahre zur selben Zeit war. Die Venetianer und Toskaner, welche Contracte mit England machten, bevor die Totalernte beendet war, haben sich ohne Zweifel sehr enttäuscht gefunden. Letztes Jahr, da die Preise in Cesena nach und nach, je nachdem die Ordres eintrafen und die Verkäufe stattfanden, stiegen, kamen sie bis auf 120 und 122 Lire. Dieses Jahr sind die Preise ruhiger geblieben, und heute verlangt man 116 a 118 Lire per 100 Kilogramm für Parthien in natura. Man berechnet, daß noch circa $\frac{1}{3}$ der ganzen Ernte in den Magazinen auf Lager ist.

Weinstein.

Die Weinernte versprach die besten Resultate zu Anfang der Saison, jedoch wurden durch langanhaltenden Regen im Frühjahr und vernachlässigte Schwefelung der Reben alle Hoffnungen zu Schanden. Der Ertrag der Weinernte sowohl in Quantität wie in Qualität war ein sehr geringer, und die Folge davon war, daß auch die Production des Weinsteines um circa $\frac{1}{3}$ in Quantität gegen die letzte zurücktrat. Durch diesen Ausfall an Quantität haben sich leider sehr viele Producenten und Sammler des Artikels verleiten lassen, den Weinstein mit Weinhefe und andern Stoffen zu verfälschen. Die Folge davon war, daß England und Amerika sich ganz vom Markte zurückzogen und die Gesammtausfuhr von circa 160 Tonnen ausschließlich von den chemischen Fabriken Süddeutschlands und Oesterreichs consumirt wurde. Die Preise hielten sich von 150 a 180 Lire per 100 Kilogramm, und nachdem Süddeutschland und Oesterreich für die verfälschte Waare nicht mehr diese Preise anlegen wollten, wurde der Rest der Ernte von den inländischen Brennerraffinerien zu 140—150 Lire aufgekauft.

Halbraffinirter Cremor geht nach wie vor via England fast ausschließlich nach Newyork und gewinnt dieser Artikel des Handels hiesiger Provinz täglich an Ausdehnung. Exportirt wurden im Ganzen circa Kilogramm 34,000 und stiegen die Preise von 220—280 Lire ital. per 100 Kilogramm.

Raffinirter Cremor. Der größte Theil wurde im Inlande consumirt und nur circa 12,000 Kilo fanden zum Preise von 270 bis 300 Lire per 100 Kilogramm ihren Weg nach England, Oesterreich und der Schweiz.

Holz.

Wallnußholz. Durch die traurigen finanziellen Verhältnisse der Provinz und dann auch infolge Eröffnung verschiedener Straßen und Bahnen im Innern des Landes wurde sehr viel von dieser Holzgattung auf den Markt gebracht. Diese Holzgattung, welche im Norden Europa's dem Mahagoni für Möbel und Tischlerarbeiten erfolgreich Concurrenz macht, wird wie bisher, hauptsächlich nach London verschifft. Verschiedene Ladungen gingen auch nach Frankreich, indem man auch dort anfängt, Mangel an einheimischen Wallnußholz zu spüren. Im Ganzen wurden circa 12,500 Bohlen verschifft, und die Preise waren je nach Qualität und Dimensionen von 150—300 Lire ital. per Cubikmeter.

Eichenholz. Die vorzügliche Qualität unseres Holzes, gegenüber andern Provenienzen, macht es noch immer möglich, daß bedeutende Quantitäten von hier exportirt werden und gerade ihrer guten Qualität wegen zu hohen Preisen Abnehmer finden. Für die Eisenbahnen im Orient, sowie auch in Sicilien, sind bedeutende Quantitäten von Eisenbahnschwellen verschifft worden, und wurden solche in den gewöhnlichen Dimensionen mit $4\frac{1}{2}$ a 5 Lire ital. per Stück franco an Bord bezahlt. Für Schiffbau wurde hauptsächlich nach Oesterreich und Frankreich exportirt.

Lamm- und Ziegenfelle.

Der ganze Ertrag der Ernte von Lammfellen war circa 280,000 Stück und wurde zum Preise von 250 a 300 Lire ital. per 100 Felle verkauft. Gewicht der regelmäßig assortirten Felle ist circa 29 Kilogramm per 100 Stück, und kann man das oben erwähnte Quantum wie nachstehend vertheilt annehmen. Die süddeutschen Fabriken in Württemberg, Bayern, Sachsen consumirten circa 200,000 Felle, Frankreich circa 20,000, Ungarn an schwarzen Fellen für Kürschnerarbeiten circa 10,000 und der Rest wurde in gegerbtem Zustande via Neapel nach Newyork verschifft. Circa 50,000 Zicka-

felle gingen ausschließlich in die französischen Handschuhfabriken von Annonay, Grenoble und Paris, und wurden mit den enorm hohen Preisen von $4\frac{1}{2}$ —5 Lire per Stück bezahlt. Die Speculation konnte jedoch zu solchen hohen Preisen keine gesunde sein, und es sind sowohl im Inlande wie im Auslande große Parthien der hiesigen Waare unverkauft geblieben.

Schwefel.

Diese Industrie hat sich in jeder Weise gehoben und hat dergestalt die Aufmerksamkeit des Auslandes erregt, daß die bedeutendsten Minen der Romagna in die Hände einer englisch-französischen Actiengesellschaft übergegangen sind. Die Preise, welche das Inland bezahlte, waren jedoch so in die Höhe getrieben, daß der Export sehr reduzirt war und sich im Ganzen auf circa 1500 Tonnen beschränkte. Die Preise waren im Durchschnitt 17 Lire ital. per Kil. ohne Ausgangszoll.

Seide.

Die im verflossenen Jahr in der Provinz Ancona produzierte Seide kann auf 40—45,000 Kilogramm angeschlagen werden.

Die Coconspreise behaupteten sich in getreuer hergebrachter Nachahmung der in der Lombardei und Piemont bezahlten übertriebenen auf Lire 6. 50 a 7. 30 für die grünen annuellen Sorten und Lire 7. 50 a 9. 50 für die alten einheimischen gelben. Diese hohen Preise nebst im Allgemeinen weniger günstiger Ausgiebigkeit als im Jahre 1871, der Cocons in Seide, haben die Erstellungskosten der hiesigen Grezzen auf einen Satz gebracht, der gleich Anfangs auf heftigen Widerstand von Seite der nichtsweniger als in guten Umständen sich befindenden Industrie gestoßen; auch wurden gleich Anfangs der Campagne einige Geschäfte à livrer abgeschlossen, deren Preise mit Lire 107. 50 anfangend, ein ziemlich rasches Crescendo bis auf Lire 115 und 116 anschlugen, die dem Consum eigentlich abgedrungen werden mußten und daher bald ein gänzliches Stocken des Geschäftes veranlaßten, dem stufenweise Abschlag folgte, der noch heute nicht sein letztes Wort gesagt zu haben scheint, obschon wir nach und nach auf Lire 92—98, je nach Qualität, herunter gekommen sind mit verhältnißmäßig wenigen Geschäften. Trotzdem sind die im Lande gebliebenen Rimanenzen nicht groß, denn Viele zogen vor, ihre Verluste durch auswärtige Verkäufe zu verbergen, oder ihre Parthien in Consignation zu senden. Die Production von Strusei in der Provinz Ancona kann auf circa Kilogramm 15,000 geschätzt werden. In diesem Artikel gieng es noch sonderbarer als

mit der Seide. Zuerst bis auf Lire 22 a 23 per Kilogramm gesucht, machte es im Abschlag solche Fortschritte, daß man heute vielleicht à Lire 15 kaufen könnte, und sind in diesem Artikel die Restanzen im Lande bedeutender als in der Seide. Apropos von Seidenabfällen ist es nicht ohne Interesse, zu wiederholen, was bereits in der Einleitung erwähnt wurde, daß nämlich in Jesi, etwa 2 Stunden von Ancona, eine großartige Floret-Kämmerei und Spinnerei für diesen Artikel angelegt wird mit einem Capital von 6—9 Millionen Liren. Nach obgenannter Production ist es wahr, daß dieses Etablissement, man sagt von 8000 Spindeln, den Rohstoff außer der Provinz suchen muß.

In's Seidenfach gehörend ist die auch hier zu Lande nach und nach angestrebte Emancipation vom Import des japanesischen Seidenraupensaamens durch inländische Bereitung des Saamens, nach dem Regenerationssystem, mittelst Absperrung der Paare in Zellen und Selection derselben mit dem Microscop, nach der Methode von Professor Pasteur, die auch in hiesiger Provinz Proselyten findet, und dieses Jahr möglicherweise eine ziemliche Verbreitung erfahren dürfte, da die hohen Preise der Japaneser Cartons und deren angezweifelte Gesundheit die Züchter endlich stutzen machen.

Einfuhr.

Metallwaaren. Das Jahr 1872 verdient besonders hervorgehoben zu werden, was Handel und Industrie von Metall und Metallwaaren anbetrifft. Die ungeheure und anhaltende Vertheuerung, welcher der Artikel Metall in den ersten Monaten des Jahres in fast allen Productionssorten unterworfen war und die, man möchte sagen, fabelhaften Preise, welche bezahlt wurden, machten, als sie auf ihren Höhepunkt angelangt waren, sich erst später und nach und nach fühlbar. Die englischen Märkte fingen mit dieser Erhöhung der Preise an. Die Hauptursachen, welche jene Fabrikanten zu dieser Vertheuerung veranlaßten, waren verschiedener, aber alle sehr ernsthafter Art. Mangel an Rohprodukt und Feuerungsmaterial, welche als natürliche Folge die Erhöhung der Preise herbeiführten, ungeheure Erhöhung der Löhne von den Arbeitern durch oft wiederholte Strikes herbeigeführt, eifrige Nachfragen für Eisenbahnschienen, sowohl für inländische wie für auswärtige Eisenbahnlinien, sowie große Bestellungen von Amerika, welche neue Märkte für diesen englischen Industriezweig eröffneten, der bis dahin ein so zu sagen allgemeines Monopol ausgeübt hatte. Eine solche fühlbare Ausdehnung der Fabrikation, welche fast vollständig die Production verschiedener Monate in Beschlag nahm, wirkte, daß die Fabrikanten fortwährend schwieriger wurden. Es war daher naturgemäß der

Wunsch der für diesen Industriezweig abhängigen Länder, unter welchen sich auch Italien befand, sich, wenn auch nur zeitweise, von den unerhörten Forderungen zu emanzipiren, da dieselben gar nicht mit den eigenen Interessen in Uebereinstimmung gebracht werden konnten und man suchte demzufolge andere Bezugsquellen auf, welche größern Vortheil gewähren. In der That, man bemerkte, daß Frankreich und Belgien, bis jetzt für die Einfuhr dieses Artikels vernachlässigt, genau betrachtet, nicht dem Beispiele Englands gefolgt und zeigten sich bereit, Aufträge mit mehr Leichtigkeit und im Verhältniß billigeren Preisen entgegenzunehmen. Die Aufträge der hiesigen Consumenten gingen daher fast das ganze Jahr nach jenen Ländern und das englische Eisen wurde für einige Zeit ganz vernachlässigt, indem von den 1,790,058 Tonnen, welche in Ancona in den Monaten von Januar bis November per Eisenbahn nach Bologna, Lecce und Rom hier angelangt sind, der größte Theil französischen Ursprungs war und durch den Mont-Cenis-Tunnel nach Italien kam. Hier ist es am Platze, zu bemerken, daß die Eröffnung dieser Eisenbahnlinie in bedeutender Weise dazu beigetragen hat, die Geschäfte mit Frankreich zu erleichtern, einestheils durch die Billigkeit der Transportpreise und andererseits durch die Schnelligkeit des Empfanges, gegenüber den Schwierigkeiten, welche vordem sowohl die Verzögerung wie die höhern Spesen darboten, welche die Versendungen von den Seehäfen Marseille und Genua drückten. Die vorhergenannten Preiserhöhungen haben die inländische Industrie ziemlich begünstigt, da theilweise die ausländische Concurrenz mit ihren hohen Preisen die Consumenten zurückschreckte und der einheimische Consum Italiens sich theilweise dem inländischen Eisen zuwandte, welches, obgleich was Qualität anbetrifft, Vieles zu wünschen übrig läßt, dennoch wegen der dargebotenen billigen Preise und auch zu dem löblichen Zweck, eine Verbesserung im Verarbeitssystem herbeizuführen, tolerirt und consumirt wurde. In der obengenannten Quantität von Tonnen 1,790,058, welche während angegebener Epochen in Ancona ankamen, sind ziemliche Parthien von den italienischen Etablissements zu Voltri, Savona, Terni, sowie auch der Toscana und Lombardei einbegriffen. Wenn man den Import mit dem Export vergleicht, so wird es scheinen, daß die hiesigen Lager sehr gut versorgt wären, und daß bedeutende Quantitäten hier aufgespeichert seien. Man muß aber berücksichtigen, daß für die Einfuhr die Eisenbahnlinien mit in Betracht kommen, da dieselben ungeheure Quantitäten für den eigenen Gebrauch, für die in verschiedenen Punkten vorhandenen Werkstätten beziehen, und ist daher das ganze Quantum Eisenbahnschienen, welches für die Bahn diente, ebenfalls zu berücksichtigen. Man muß ferner im Auge haben, daß das in Ancona per Land eingeführte Quantum

nicht unbedeutende Parthien alten Eisens und Gußeisens einbegreift, welches als Erz an die hiesigen Gießereien versandt wurde; sodann, daß Ancona als Centralpunkt und Hafen in ziemlich bedeutendem Maßstabe die Romagna, die Marche, die Umbria, römische und südliche Provinzen versorgt und somit sogar Plätzen ersten Ranges, wie Genua und Neapel, Concurrenz macht. Zurückkommend auf die per See empfangenen Quantitäten von England, könnte man fast einen widersprechenden Schluß des Obengesagten finden, daß im Jahre 1872 wenig von jenem Lande importirt wurde. Zur Erklärung des Obigen diene, daß fast die ganzen 1,084,810 Tonnen englischen Ursprungs in den ersten Monaten des Jahres 1872 importirt wurden, zu welcher Zeit der Markt mit Qualitäten anderer Provenienzen noch nicht versehen war. Jenes importirte englische Eisen war im Uebrigen die Ausführung alter, im Jahre 1871 zu billigen Preisen eingegangener Contracte. Die im Laufe des Jahres 1872 gemachten Verkäufe sind im Uebrigen von Belange, trotz den hohen Preisen, wie aus unten verzeichneter vergleichenden Tabelle zwischen den Jahren 1871 bis 1872 zu erschen ist. In andern Metallarten war das Geschäft sehr beschränkt und kaum nennenswerth. Abgesehen von dem kleinen Theil, welchen der hiesige Consum und der der umliegenden Ortschaften anbetrifft, kann man den Export en-gros und auf Speculation nur als unbedeutend bezeichnen.

	1871.	1872.
Einfuhr von Eisen:	K. 3,474,168.	K. 4,711,730.
Ausfuhr von Eisen:	K. 2,668,216.	K. 1,890,120.

Häute.

Während des Jahres 1872 waren die Häute aller Gattungen ein Haupthandelsartikel unseres Platzes. Die directe Einfuhr von Indien, durch directe Dampfschiffsverbindungen begünstigt, war schon früher ziemlich bedeutend, gewann jedoch im Jahre 1872 sehr an Ausdehnung, als die Sanitätsmaßregeln die Einfuhr von Oesterreich und verschiedenen nordischen Ländern, wo Seuchen unter dem Vieh herrschten, unmöglich machten. Dazu kam eine größere Schlachtereier im Inlande, und die günstigen inländischen Gesundheitsverhältnisse des Viehes gestatteten in den ersten Monaten des Jahres 1872, auch der hohen Preise auf andern Märkten wegen, einen theilweisen Export von einheimischen Ochsenhäuten, hauptsächlich nach Oesterreich und andern deutschen Städten. Später jedoch folgten auch die hiesigen Preise dem allgemeinen Aufschlag und die italienischen Gerbereien machten bedeutende Ankäufe auf hiesigem Platze, wo auch die täglich gesteigerte directe Einfuhr von Indien die Aufmerksamkeit der Käufer erregte. Calcutta, Bombay und andere

indische Exportplätze lieferten bedeutende Quantitäten verschiedener Häutegattungen, hauptsächlich Kuhhäute aller Qualitäten, welche je nach Güte mit Lire 180 a 400 per 100 Kilogramm bezahlt wurden. Gegen Ende des Jahres, wo die meisten Sanitäts-Vorsichtsmaßregeln aufgehoben wurden, nahm man die Geschäfte mit den nordischen Plätzen wieder auf und wurden ziemlich bedeutende Quantitäten verschiedener Gattungen, sowohl trockener wie eingesalzener Häute, von Deutschland mit den Dampfern via Holland und Liverpool importirt. Die Preise gingen fortwährend höher. Das Jahr schloß mit lebhafter Nachfrage und Preisen fortwährend zu Gunsten der Verkäufer; da auch die verarbeitete Waare eine bedeutende Preis-erhöhung erlitten hatte, immer jedoch im Verhältniß zu den Preisen der rohen Waare.

Getreide.

Die Weizenernte in unsern Provinzen war circa $\frac{1}{5}$ größer als wie die vorjährige, aber die Qualität war wegen dem unbeständigen Wetter in verschiedenen Ortschaften nur mittelmäßig. Weiter südlich jedoch, in der Puglia und den Abruzzen, erfreute man sich einer sehr reichlichen Ernte, sowohl was Qualität wie Quantität anbetrifft. Zu Anfang wurde der Weizen mit 26—26 $\frac{1}{2}$ Lire per 100 Kilogramm bezahlt, wogegen in der Puglia die Qualität Majoriche mit 29—30 Lire per 100 Kilogramm gesucht war, und zwar sowohl für den Consum unserer Provinzen wie für Oberitalien, wo alle alten Vorräthe vollständig erschöpft waren. Nachdem sich herausgestellt hatte, daß im ganzen Norden von Italien nicht allein die Ernte mager ausgefallen sei, sondern auch daß das, was man geerntet hatte, was Qualität anbetrifft, sehr viel zu wünschen übrig ließ, wendete man sich nach der Puglia und Abruzzi, und wurden sehr bedeutende Geschäfte abgeschlossen. Die Preise gingen täglich höher und die Ueberschwemmungen in Norditalien trugen nur dazu bei, die Nachfrage zu erhöhen. Wie in der Einleitung meines Rapportes bemerkt, sah die Südbahn auf einmal fast alle Stationen von Bologna bis nach Foggia mit Weizen überhäuft, die Waggons zum Transport genühten nicht und alles dieses trug dazu bei, die Nachfrage zu erhöhen und die Preise zu vertheuern. Die Qualitäten Weizen aus den Marken stiegen im Preise bis zu 34 $\frac{1}{2}$ und 35 Lire per 100 Kilogramm, die der Abruzzen bis 34 Lire und die der Puglia bis 36 und 37 Lire per 100 Kilogramm. Da in dieser Weise die Geschäfte etwas schwieriger wurden, hörte die Speculation nothgedrungen auf und trat ein Abschlag ein, welcher theilweise auch durch die Ankunft vieler Ladungen ausländischer Weizen in unsern Mittelmeerehäfen herbeigeführt wurde. Sodann nahm die italienische National-

bank, von den Anforderungen der Regierung gedrängt, erschwerende Maßregeln für den Wechselsconto an; es trat eine Art Krisis ein und die Preise des Weizens hatten wiederum darunter zu leiden. Nichtsdestoweniger wurden alle contractlichen Verpflichtungen erfüllt, da die Aussichten für diesen Artikel immer sehr gut waren. Alles läßt voraussehen, daß die jetzigen hiesigen Preise von 35—35¹/₂ Lire, welche man in der Puglia und den Abruzzen verlangt, sich halten werden, da die Vorräthe sehr zusammengeschmolzen sind.

Was den Mais anbetrifft, so hatten wir eine mehr als reichliche Ernte, da jedoch kein alter Vorrath mehr vorhanden war, so forderte man Anfangs die hohen Preise von 19—20 Lire per 100 Kilogramm. Da dieser Artikel nicht allein in hiesiger Gegend, sondern in ganz Italien überreichlich geerntet war, so wurden diese Preise zeitweise nur für den einheimischen Consum bezahlt und gingen später bis auf 17 und 16¹/₂ Lire herunter.

Auch die Bohnenernte war in jeder Weise gesegnet, und verschiedene Ladungen wurden von der Puglia nach England geschickt; der Preis hielt sich auf 17 Lire per 100 Kilogramm für den Export, für den einheimischen Consum in unsern Provinzen, wo die Nachfrage nur gering war, wurde für kleine Parthien 19 Lire bezahlt.

Manufacturen.

Das Jahr 1872 zeichnet sich seinen Vorgängern gegenüber durch eine bedeutende Abnahme sowohl in der Einfuhr als im Verbrauch der Manufacturwaaren aus. Diese Abnahme ist theils den erhöhten Preisen der Fabrikate, theils dem hohen Course und schließlich der unregelmäßigen Ablieferung der Ordres zuzuschreiben.

In Baumwollwaaren waren im Beginn des Jahres die Preise sehr gedrückt und schwankend, so daß jede größere Speculation unterblieb. Erst in der zweiten Hälfte des Jahres überzeugten sich die Käufer von dem bevorstehenden Aufschlage und ließen sich herbei, größere Ordres zu ertheilen.

In bedruckten Waaren hat die Schweiz ihren regelmäßigen Absatz quantitativ nicht erreichen können aus oben angegebenen Gründen, und selbst England blieb hierin gegen das Vorjahr zurück; hingegen lieferte Deutschland bedeutend mehr als früher, während Oesterreich der Coursverhältnisse halber vom Import in Italien beinahe gänzlich ausgeschlossen blieb.

In buntgewebten Stoffen hat die Einfuhr auch bedeutend abgenommen und steht noch weitere Abnahme bevor durch die inlän-

dische Industrie und den unverhältnißmäßig hohen Zoll, mit welchem diese Artikel belastet sind; 90 Cent. per Kilo, was durchschnittlich 16 a 18% des Kostenpreises ist.

Die feineren Weißwaaren, wie St. Galler und Appenzeller Artikel, haben eher einer Zunahme sich zu erfreuen, da einzelne von England und Sachsen gelieferte, jetzt wieder mit Vorliebe aus der Schweiz bezogen werden.

In Leinenwaaren ergibt sich ganz dasselbe, wie bei den Baumwollwaaren, und werden nur noch feinere Gattungen aus England und Belgien eingeführt, während die früher aus der Schweiz kommenden *tele di Costanza*, *e tele d'Aarau*, sowie auch die österreichischen *Creas* und *Platiglie*, ganz vom Markte verschwunden und durch inländisches Fabrikat ersetzt sind.

In Wollstoffen beschränkte sich der Import nur auf den aller-nöthigsten Bedarf, so daß kaum die Hälfte der Bezüge von früheren Jahren eingeführt wurde, und dies wegen der beinahe verdoppelten Preise, sowohl des Rohmaterials als der Fabrikate. Zudem hat auch das Inland in dieser Branche große Fortschritte gemacht. Aus Mangel an genauer statistischer Notiz lassen sich exacte Angaben über den Import nicht machen, umsomehr, da ungefähr $\frac{1}{4}$ der von England per Dampfer hier anlangenden Waaren für andere Plätze bestimmt sind.

Colonialwaaren.

Zucker. Der Handel mit raffinirtem Zucker war im Jahre 1872 nicht besonders glänzend. Die Einfuhr, anstatt zuzunehmen, verminderte sich und diejenigen, welche Zucker importirten, fühlten sich nur wenig befriedigt durch solche Operationen. Ein Hauptgrund war die glänzende Concurrenz, welche das Product von Marseille dem holländischen machte. Da die französische Waare auf den italienischen Hafenplätzen des Mittelmeeres mit bedeutend geringeren Spesen eingeführt werden konnte, als nach hier; so war es eine natürliche Folge, daß jene Märkte besser im Stande waren, als wie Ancona, den inländischen Consum zu versorgen. Die ganze Einfuhr wird circa 2500 Tons betragen. Dieses Quantum besteht aus Pils aus Holland, aus Marseille, pulverisirtem Zucker aus den französischen Raffinerien und selbst pulverisirtem Rohzucker aus den italienischen Etablissements zu S. Pier d'Arena. Die holländische Waare genoß im Allgemeinen den Vorzug, jedoch ist zu bemerken, daß als Ausnahmefälle verschiedene Expeditionen ankamen, deren Qualität viel zu wünschen übrig ließ. Pulverisirter Zucker aus Frankreich wurde noch nie in so großer Quantität eingeführt, wie im

Jahre 1872. Der billige Preis und das gute Aussehen machte ihn bei den Consumenten sehr beliebt.

Caffé. Der Geschäftsgang in Caffé war, wenn auch nicht von großem Belang, doch wenigstens zufriedenstellend. Die fortwährende Preissteigerung dieses Artikels, beinahe ohne Unterbrechung, ließ nur bedauern, daß unsere Consumenten sich allzu strenge an die Gesetze der äußersten Vorsicht hielten, welche gewöhnlich ihre Unternehmungen regelte. In der Sorte Rio, welche für den Consum dieser Provinz am meisten geeignet ist, war dieser Platz beinahe ausschließlich von Genua abhängig, weil letzterer Seehafen damit stets reichlich versehen und im Stande war, vortheilhaft mit jedem andern zu concurriren. Nur eine geringe Quantität wurde von Liverpool eingeführt. Es ist zu bemerken, daß in diesem Jahre auch eine nicht unbedeutende Quantität von verschiedenen Sorten Caffé aus Indien hier eingeführt wurden, welche in frühern Jahren hier beinahe ganz unbekannt waren und welche, wie erwartet, ein gutes Resultat hatten.

Pfeffer. Von Pfeffer wurden ziemlich bedeutende Parthien sowohl von Malabar als von Singapore eingeführt.

Zimmt, Cacao, Nelken. Die Einfuhr von diesen Artikeln war so beschränkt, daß es wohl nicht der Mühe werth ist, dieselben weiter zu berühren.

Petroleum

bildet einen bedeutenden Importartikel. In der Voraussicht, daß die Regierung den Eingangszoll auf diesem Artikel erhöhen werde, stiegen die Preise im Monat März, indem für die Qualität von Pensilvanien Lire 73 a 75 per 100 Kilogramm bezahlt wurde. Im Monat April wurde im Parlament die Erhöhung des Zolls votirt und die Preise stiegen in der Folge auf Lire 87 und im October bis auf Lire 96, und späterhin bis 100 Lire per 100 Kilogramm. Der Beschluß von Seite der Besitzer in Newyork, für eine gewisse Zeit dieses Oel nicht mehr zu exportiren, hatte diese Steigerung der Preise zur Folge. Die Importation stellt sich im Vergleich zu 1871, wie folgt:

1871.	1872.
Netto Kil. 1,893,304.	Kil. 2,820,548.

Steinkohlen

wurden auch dieses Jahr wieder bedeutende Quantitäten importirt und zwar Kil. 32,547,037, wovon auf England allein Kil. 31,537,000 kommen. Der Rest fällt auf Oesterreich und Italien.

Ich habe hiemit die wichtigsten Artikel, welche hauptsächlich den Handel hiesiger Stadt und Provinz begründen, der Reihe nach ziemlich weitläufig behandelt und bezwecke noch zum Schluß einige Worte über das gesellige Leben der hiesigen Schweizer-Colonie beizufügen. Es existirt in Ancona ein Verein „Concordia“, deren Mitglieder Schweizer und Deutsche sind. Die Zahl dieser Mitglieder beläuft sich auf circa 30, und besitzt die Gesellschaft ein eigenes Local mit Billard, sowie auch in der Nähe der Stadt eine Kegelbahn. Als Pendant zu dieser Gesellschaft hat sich ein Unterstützungsverein für bedürftige Landsleute gegründet und ist es erfreulich, zu sehen, wie diese beiden Gesellschaften gedeihen und besonders Letztere ihren Wirkungskreis immer mehr ausdehnt. Die hier ansässigen Schweizer und Deutsche haben sich bemüht, und es ist ihnen auch mit schweren Opfern gelungen, einen Pfarrer (Schweizer), welcher gleichzeitig Unterricht der hier anwachsenden Jugend ertheilt, anzustellen.

Bericht

des

schweiz. Konsuls in Chicago (Hrn. Heinrich Enderis von
Schaffhausen) über das Jahr 1872.

(Vom Juli 1873.)

An den hohen schweiz. Bundesrath.

Innerhalb verflossener 12 Monate haben in Chicago, wie bekannt, große Veränderungen stattgefunden.

Wie ein Phoenix hat sich die Stadt aus der Asche erhoben und wird, wenn vollends aufgebaut, den schönsten, größten Städten

**Bericht des Schweiz. Konsuls in Ancona (Hrn. Conrad Blumer von Schwanden Glarus)
über das Jahr 1872. (Vom 6. Juni 1873.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.10.1873
Date	
Data	
Seite	974-989
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 906

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.