

## Aus den Verhandlungen des Schweizerischen Bundesrathes.

---

Am 21. dieß lag dem Bundesrathe der vom Schweiz. Konsul in Livorno, Herrn Fehr-Schmöle, eingesandte und vom 1. März d. J. datirte Jahresbericht von 1852 vor, aus welchem Folgendes veröffentlicht wird:

„Das Jahr 1852 war für Toskana in merkantilischer Beziehung nicht zum Vortheil, sondern eher zum Nachtheil des Handels. Dazu trug besonders der im letzten Jahre zur Ausführung gebrachte Anschluß der Herzogthümer Parma und Modena an das österreichische Zollsystem bei, wodurch Livorno einen bedeutenden Theil seines Verschleißes im Allgemeinen, besonders aber von schweizerischen und englischen Manufaktur- und Kolonialwaaren verlor.

„Da die eigene Handelsmarine noch keine Unterstützung erhalten hat, während der früher so bedeutende englische Kornhandel eben so wenig wieder zu erlangen sein wird, als derjenige der Berberei, Kleinasien und der griechischen Inseln, die immer mehr durch Produzenten und Konsumenten direkt ausgebeutet werden, so verliert Livorno leider mit jedem Jahr und tritt von seiner Stellung als Primärhafen des Mittelmeeres immer mehr zurück.

„Allgemeine Nachhilfe verspricht sich die toskanische Regierung von dem Anschluß an das österreichische Zollsystem, nebst der Anknüpfung unserer Eisenbahnen an die lombardischen und römischen; aber wenn auch das Resultat den sanguinischen Hoffnungen entsprechen sollte, was keineswegs verbürgt werden möchte, so wäre es schwerlich zum Vortheil der Schweizerprodukte.

„Schon im verwichenen Monat Mai dekretirte der Großherzog die Ausdehnung und Verbesserung des derselben sehr bedürftigen Hafens von Livorno und berief dazu den bekannten Herrn Poirel, Ingénieur en chef du conseil des ponts et chaussées de France, dem ziemlich ausgedehnte Vollmachten bewilligt wurden. Nach einem später etwas modifizirten Plane wurden die Vorarbeiten sogleich mit großer Thätigkeit begonnen. Kurz darauf ließ man jedoch etwas nach, sei es wegen den durch die toskanischen Ingenieure in den Weg gelegten Schwierigkeiten, sei es an Mangel an disponiblen Geldern.

„Die Regierung dekretirte deßhalb die Emission von 3 Millionen Renten à 3 % zur Bestreitung obiger, nebst anderer Staatskosten und Remboursirung der bisher bestehenden Staatsschulden. Sie fixirte auf den 20. Dezember die Annahme von Geboten für den Drittheil derselben, oder 1 Million Rente, fand aber über und zu dem geheim gehaltenen Minimum von 65 % bloß für L. 149,100 Rente, oder L. 4,970,000 Nominalwerth, Nehmer, und auch später nur unbedeutenden Absatz zu 65—65½, bis sie selbige jüngst dem Hause Rothschild zu unbekannt gebliebenen Konditionen übergab, wahrscheinlich nur in Kommission gegen darauf zu leistende Vorschüsse.

„Dieses neue Anleihen erzeugte ein etwelches Sinken aller fremden Course, nicht aber Mangel an Geld, das, wenn nicht eben immer häufig, doch nie fehlend war. Die hiesige Bank bedang

vom 1. Januar bis 6. Oktober 1852	5 %
„ 8. Oktober „ 9. Dezember „	4 „
nachher wieder . . . . .	5 „

„Auch im verwichenen Jahre bewies sich Livorno's Handelsstand im Allgemeinen als solid und beinahe nur

im Manufakturwaarengeschäft zeigten sich einige Fallimente als gewöhnliche, unausweichliche Folge der in diesem Fache an Unbemittelte im Allgemeinen etwas zu leicht bewilligten großen und langen Kredite.

„Für die Eisenbahn von Livorno nach Piacenza mit einer Verzweigung bis zum Po, an deren Herstellung Oesterreich auf das Eifrigste trieb, erhielt eine Gesellschaft, die in Florenz ihren Sitz aufgeschlagen, im April und Juni 1852 von den theilnehmenden Regierungen von Oesterreich, Rom, Parma, Modena und Toscana eine Konzession für 80 Jahre mit nachfolgenden Verträgen, nämlich:

- 1) Ernennung einer internationalen Kommission zur Beaufsichtigung und zur Vertretung der Regierungen.
- 2) Die fünf Regierungen garantiren auf dem Herstellungskapital von 75 Millionen Franken für die ersten 50 Betriebsjahre 5 % Zinsen, und von dem allenfalls überschießenden Nettoertrag fällt die eine Hälfte den Aktionären, die andere den obigen Regierungen zu.
- 3) Vom 51. bis zum 80. Betriebsjahre verfällt jede Garantie und der Nettoertrag gehört bis auf 5 % den Aktionären, vom Ueberschuß dagegen die Hälfte jenen Regierungen.

„Die Unternehmer schlossen nun in England ein 50jähriges Anleihen von 35 Millionen Franken à 4 % (vielleicht auch nur in Schienen und andern Materialien zahlbar) und haben bloß für 40 Millionen Franken wirkliche Aktien ausgegeben, auf denen sie, nebst dem eventuellen Mehrertrag 5 % während dem Bau

5½ % für die ersten 18½ Betriebs-  
und 5 % für die spätern 32½ Jahre

versprochen, da die Ersparniß von 1 % per Jahr auf den 35 Millionen nicht nur obige Differenzen, sondern auch einen Amortisationsfond zur Tilgung der 35 Millionen inner 50 Jahren liefert.

„Dieser gut und lofend ausgearbeitete Plan fand günstige Aufnahme und die Aktien genossen gleich etwas Agio, sind aber seitdem auf 1—3 % unter pari gefallen. In der Ausführung wird stark getrieben und es soll die ganze Strecke in 4 Jahren dem Verkehr eröffnet werden.

„Bei der Linie von Florenz bis zur Gränze gegen Rom gab die Regierung, nach sehr heftigen Debatten, nicht wie erwartet wurde jener bis Siena bereits eröffneten, sondern einer etwas kürzern, noch gar nicht angefangenen über Arezzo den Vorzug, für welche sie schon im Sommer 1852 eine Zinsengarantie von 3 % verordnete. Verschiedene Gesellschaften unterhandelten um die Uebernahme; aber alle scheiterten vor der auf bloß 16 Millionen Lire versprechenden zu niedern Zinsengarantie, und es kam noch nichts zu Stande.

„Auf der längst schon eröffneten Bahn von Florenz nach Livorno zeigte sich ungefähr der frühere Verkehr, jedoch mit etwelcher Verminderung des Personentransports und nur kleiner Vermehrung desjenigen der Waaren. Letzterer erlangte noch nicht die erwartete Ausdehnung, weil die nach vielen Schwierigkeiten durch die Regierung zugestandene Hebung der großen Zeitversäumniß und Extrakosten, mittels Erbauung einer eigenen Mauth- und Waarenstation, wegen den durch den neuen Hafenaufbau wahrscheinlich nöthigen Veränderungen etwas aufgeschoben worden. Deren Aktien stiegen von dem niedrigsten Stand von 52 % bis auf 90 %, und schwanken nun zwischen 85 und 90 %, obwol die Dividende der letzten Jahre schon 4½ % des Nominalwerthes überstieg.

„An der zweiten Linie von Florenz = Livorno über Pistoja und Lucca, in welche bei Pistoja die lombardische Bahn nun einmünden soll, fehlte bloß noch die Strecke von Pistoja bis Pescia. Die Unternehmer konnten nicht mehr die nöthigen Mittel finden; aber sie wurden durch die Regierung unterstützt und die Vollendung dürfte nicht mehr ferne sein.

„Aus Vorstehendem erhellt schon, daß Livorno's Verschleiß nach den benachbarten Herzogthümern und dem Kirchenstaate stark abgenommen, während er nach der Berberery und Levante gleich unbedeutend geblieben ist, was leider besonders den schweizerischen Manufakturen zum Nachtheil gereichte, die auch in Toskana selbst durch die Ausdehnung der Landesindustrie immer mehr Boden verlieren.

„Nach unsern gedruckten Baumwollentoffen zeigte sich in der ersten Hälfte des Jahres ziemlich lebhaftere Frage, und wenn die Zufuhren nicht bedeutender waren, so ist dieß einzig den vom Jahr 1851 gebliebenen starken Vorräthen zuzuschreiben.

„Der Verschleiß von glatten und gestifteten Mouffelines erlitt keine Veränderung; derjenige unserer Leinwand verliert immer mehr, und unser Rothgarn scheint die Konkurrenz des Rheinpreußischen nicht aushalten zu können.

„Glatte Seidenstoffe fanden noch regelmäßigen Absatz für Schirme, und Atlas auch für Damenkleider, wogegen die sogenannten Nouveautés durch die französischen und selbst durch die Krefelder verdrängt worden sind.

„Der Verschleiß unserer Häute und unseres Leders soll gut gewesen sein, so wie derjenige der Uhren, weniger dagegen jener von Strohwaaren, von denen sich die Mode etwas abgewandt hat.

„Schweizerkäse hatten ebenfalls weniger Absatz; Milchsücker, Extrait d'Absynthe, sogenannte Champagnerweine, chemische Produkte und Holzschmizwaaren dagegen den gewöhnlichen.

„In den Exporten Livorno's nach der Schweiz ist keine Veränderung zu berichten.

„Die Mißverhältnisse der Posttaxen wurden theilweise durch die neuen Verträge der Schweiz mit Sardinien und Oesterreich gehoben; aber es brauchte mehrere Monate, bis die Beobachtung der neuen Bestimmungen derselben erlangt werden konnte, was heute noch nur unvollständig geschieht, und es bleiben die Taxen zu denjenigen anderer Länder immer noch etwas hoch.“

---

### Wahlen des Bundesrathes.

#### A. Zollbeamter :

1. April, Herr Louis Edouard Rilliet, von Genf, zum Inspektor der Gränzwachen im VI. Schweiz. Zollgebiete. Jahresgehalt Fr. 2400.

#### B. Postbeamter :

1. April, Herr Ferdinand Hostenstein, in Bruggen, zum Posthalter daselbst. Jahresgehalt Fr. 400.
-

## Aus den Verhandlungen des schweizerischen Bundesrathes.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.04.1853
Date	
Data	
Seite	610-615
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 115

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.