

Tabelle 12. Relative Produktionsfähigkeit der italienischen Walzwerke unter Zugrundelegung von 270 000 t Gesamtproduktion † (am Schlusse des Jahres 1904).

Werke	Walzisen (allgemein)		Bleche > 4 mm		Bleche < 4 mm		Träger		Große Profilleisen		Rohre		Summe	
	Menge in t	%	Menge in t	%	Menge in t	%	Menge in t	%	Menge in t	%	Menge in t	%	Menge in t	%
1. Avigliana . . .	11 760	7,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 760	—
2. Bolzaneto . . .	3 840	2,40	—	—	1 500	15,00	6 104	15,25	4 500	18,00	—	—	15 944	—
3. Bruzzo . . .	—	—	—	—	2 000	20,00	—	—	—	—	—	—	2 000	—
4. Busalla . . .	3 760	2,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 760	—
5. Bussoleno . . .	2 976	1,86	—	—	—	—	—	—	—	—	1 650	33,00	4 626	—
6. Ceretti . . .	4 128	2,58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 128	—
7. Ceruttie Galliano	2 512	1,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 512	—
8. Colle . . .	2 752	1,72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 752	—
9. Cravetto . . .	1 600	1,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 600	—
10. Dagnino . . .	4 448	2,78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 448	—
11. Dongo . . .	6 432	4,02	—	—	250	2,50	—	—	—	—	—	—	6 682	—
12. Gregorini . . .	6 144	3,84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 144	—
13. Lig. Metallurg.*	7 488	4,68	18 000	60,00	2 250	22,50	5 960	14,90	7 000	28,00	—	—	40 698	—
14. Lurani . . .	3 472	2,17	—	—	—	—	2 680	6,70	—	—	1 650	33,00	7 802	—
15. Omegna . . .	2 672	1,67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 672	—
16. Piombino . . .	4 640	2,90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 640	—
17. Polotti . . .	416	0,26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	416	—
18. Pontedecimo . .	3 360	2,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 360	—
19. Pont S. Martin	5 600	3,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 600	—
20. Prà* . . .	6 800	4,25	—	—	—	—	4 200	10,50	4 500	18,00	—	—	15 500	—
21. Ricio . . .	3 344	2,09	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 344	—
22. Rogoredo . . .	5 856	3,66	—	—	2 000	20,00	—	—	—	—	—	—	7 856	—
23. Rossiglione . .	2 928	1,83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 928	—
24. San Giovanni .	16 020	9,95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 020	—
25. Savigliano . .	2 928	1,83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 928	—
26. Savona* . . .	3 840	2,40	12 000	40,00	2 000	20,00	6 300	15,75	9 000	36,00	—	—	33 140	—
27. Susa . . .	3 920	2,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 920	—
28. Terni Ferriere .	4 144	2,59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 144	—
29. Terni Acciaieria*	—	—	Die Produktion dieses Werkes ist in dieser Zusammenstellung nicht berücksichtigt. (Vergleiche Anmerkung.)											
30. Torre Annunziata* . . .	10 048	6,28	—	—	—	—	4 120	10,30	—	—	—	—	14 168	—
31. Vobarno . . .	7 280	4,55	—	—	—	—	3 720	9,30	—	—	1 700	34,00	12 700	—
32. Voltri . . .	8 720	5,45	—	—	—	—	3 560	8,90	—	—	—	—	12 280	—
33. Udine . . .	6 272	3,92	—	—	—	—	3 360	8,40	—	—	—	—	9 632	—

† Die kursiv gesetzten Beträge in Prozent entsprechen den Aufstellungsquoten bei den Kartellvorschlägen im März 1904. Die wirkliche Produktionsfähigkeit kann auf einen um 1/3 bis 1/2 höheren Betrag veranschlagt werden. Die nicht berücksichtigte Erzeugung der bedeutenden Anlagen der Acciaieria di Terni, welche sich auf Quadrat-, Rund- und Flachisen, Träger, Schienen (auch Straßenbahnschienen) und Bleche erstreckt, kann auf denselben Wert wie jene von Savona geschätzt werden.

Die mit * bezeichneten Werke erzeugen auch Schienen.

mit Hinzurechnung des Privatbesitzes ein solches von mindestens 200 Millionen Lire angelegt ist, behauptete sich in den letzten Jahren nur mit großen Schwierigkeiten auf einer Stufe, welche kaum dem angewendeten Kapital und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Anlagen entspricht; und auch das nur mit Hilfe einer Einfuhr von ungefähr 15 000 t Blöcken und Schweißisen. Die Gründe hierfür sind mannigfacher Natur. Vor allem liegen sie in den hohen Transportkosten, welche die einzelnen Materialien belasten und die nicht allein durch die Einfuhr aus dem Auslande, sondern auch in sehr hohem Grade durch die hohen Transportspesen im Inland hervorgerufen werden. Zum Beispiel bestehen für Kohle folgende Frachtsätze: von 1 bis 100 km 0,05 L. f. d. Tonnenkilometer, von 101 bis 400 km 0,03 L. und von 401 und mehr 0,02 L. Für eine Durch-

schnittsrechnung kommen jedoch nur die beiden ersten Sätze in Betracht, da Entfernungen über 400 km von der Meeresküste kaum durchfahren werden. Den hieraus sich ergebenden Mittelwert von etwa 0,035 L. f. d. Tonnenkilometer muß man im Vergleich zu anderen Ländern als außerordentlich hoch bezeichnen. Nun liegen aber, wenn man von der ligurischen Industrie absieht, die Eisenwerke Piemonts mindestens 150 km, jene der Lombardei 200 bis 250, jene Toskanas etwa 150, Terni z. B. 200 km von der Küste entfernt, so daß auf der Kohle, die, wie oben erwähnt, nahezu ausschließlich auf dem Seewege aus England eingeführt wird, ganz bedeutende Inlandsfrachten lasten. Dies trifft natürlich in noch stärkerem Grade auf die Fertigprodukte zu. Ja man kann sogar behaupten, daß die Engländer, Belgier und Deutschen weniger Fracht bezahlen müssen, um ihre