

La Direzione degli Annali è nell'ufficio della Compagnia Commerciale di Roma per le Assicurazioni Marittime piazza di Monte Citorio N. 13, e via della Colonna N. 22.



L'Ufficio è aperto dalle ore 9 antimeridiane alle ore 3 pomeridiane e da un'ora prima ad un'ora dopo l'Ave Maria eccettuati i giorni festivi di precetto.

« Il sistema delle assicurazioni è comparso; esso ha detto al commerciante abile, al navigatore intrepido: Sì, vi sono disastri sopra i quali la umanità non può che gemere, ma quanto alla vostra fortuna, andate, valicate i mari, spiegate la vostra industria, io mi addosso i vostri rischj. Allora, s'è permesso il dirlo, tutte le parti del mondo si sono ravvicinate.

Corvetto

LA COMPAGNIA COMMERCIALE DI ROMA

Annali Commerciali Marittimi

Si pubblicano per associazione al prezzo di Sc. 2 all'anno per lo Stato, e di Sc. 2. 50 per l'Estero. La dispensa si fa ogni Sabato. Gli annunci s'inseriscono gratuitamente, ma dovranno essere autenticati dalla firma del remittente. I gruppi pieghi e lettere saranno diretti alla Compagnia Commerciale di Roma, ma non si riceveranno se non franchi di posta.

DIRITTO MARITTIMO

Quando in seguito di naufragio il capitano ricupera una parte del carico che spedito al destino con altro naviglio si trova senza valore, o di un valore inferiore alle spese di ricupero e al nolo, può il caricatore andar libero da questo nolo e spese abbandonando al capitano la merce?

Noi lo sosteniamo.

L'art. 104 del Codice di commercio dichiara « Il » caricatore non può abbandonare pel nolo le mercanzie diminuite di prezzo, o deteriorate per loro vizio proprio, o per caso fortuito. » Questa disposizione scaturisce dal diritto comune, è dominata dai principj che governano la locazione, ed unita alle disposizioni anteriori, da loro ne riceve il privilegio del pegno e della ipoteca. Gli art. 300, 301 e 302 consacrano le prime teorie; la dichiarazione riferita di sopra ne compie l'organismo ed il sistema. Il capitano pel suo nolo ha l'azione personale verso il proprio caricatore, ed esercita il privilegio sulle merci caricate.

Ma l'articolo 304 è egli consentaneo all'interesse del commercio e della navigazione? Noi lo troviamo preceduto dagli articoli 25 e 26 della Ordinanza di Francia 1681, che contengono la disposizione medesima. Fino d'allora però Valin insorgeva contro di essa. « In fatto di naufragio, egli osserva, è deciso di sopra che il nolo non è dovuto quando le mercanzie sono perdute. Ora quando le mercanzie sono totalmente avareate, che il proprietario non può che ritrarne per pagare il nolo, non è per lui come se fossero totalmente perdute per fatto solo del naufragio? » *Comm. Ord. L. 3 tit. 3 art. 25.*

Non vi è dubbio: dice l'articolo 296 del codice citato. « Non è dovuto alcun nolo per le mercanzie perdute per naufragio o arrenamento, rubate dai pirati o prese dai nemici » E perchè questo? Perchè « sarebbe, osserva Locré; una disposizione

» troppo severa quella di costringere il caricatore » a pagare il nolo delle mercanzie che perde irrimediabilmente. È regola generale che il danno » avvenuto per caso fortuito cada sopra colui che » è proprietario della cosa il capitano » perde il suo nolo, il caricatore per parte sua » perde la sua mercanzia. » *Sp. cod. comm. art. 202.* Ora lo stesso motivo debbe indurre la regola stessa: *ubi eadem ratio ibi eadem legis dispositio.* Quale differenza difatti pel caricatore che perde la merce, tra i pirati che la rubano e il mare che la distrugge e la ingoja?

La legge dichiara « Qualunque proprietario di » bastimento è civilmente responsabile pei fatti del » capitano in ciò che concerne il bastimento e la » spedizione. La responsabilità cessa coll'abbandono del bastimento e del nolo » *Art. 210.* Ecco pertanto una eccezione al principio della locazione. Ebbene se il favore dovuto al commercio marittimo libera l'armatore da ogni obbligo personale mercè l'abbandono del bastimento e del nolo, lo stesso favore, la ragione dei corrispettivi reclama la liberazione del caricatore, mercè l'abbandono della mercanzia caricata.

Lo stesso articolo 304 dopo avere escluso l'abbandono della merce pel nolo, soggiunge « Se tuttavia le botti contenenti vino, olio, mele ed altri liquidi hanno talmente colato che siano vuote, o quasi vuote, le dette botti potranno essere abbandonate pel nolo » Questa è una seconda eccezione al principio della locazione. Ma domanda Dageville « Il capitano che consegna una mercanzia che non vale il nolo o che si trova in una nullità assoluta di valore, consegna egli qualche cosa di meglio delle botti vuote? Se il risultato reale della consegna consiste nel consegnar niente, perchè far pagare il nolo alla merce annientata nella sua assenza per effetto del naufragio, e perchè esimere dal pagamento le botti che hanno colato nella traversata? » *Cod. comm. exp. art. 310.*

Il Consolato del mare ordinava « Se il patrone » della nave o naviglio farà stivare quelle vettine, e li stivatori che ci metterà stiveranno bene sufficientemente, e senza colpa dello stivare che » loro averanno fatto, vettina o vettine si romperanno, il patron della nave non è tenuto fare » menda a quel mercante di chi saranno, se non » che non debba avere nolo » cap. 234. E la Guida del mare cap. 7 art. 10 negava l'abbandono della merce solo quando *l'empurance était procédée du dégat qui survient de soi meme ou pour le grand rabais du prix. qui survient le plus souvent après les saison passées ecc.* Noi accettiamo questa regola; se la merce diminuisce di prezzo o deteriora per vizio proprio, non sia luogo all'abbandono, ma se la fortuna del mare a tale l'avrà ridotta da non valere il nolo, l'abbandono debbe essere ammesso. Così nel caso fortuito giustamente *res perit domino*; ciascuno perde il suo; il caricatore perde la merce, il capitano perde il nolo.

Or quanto qui sopra abbiamo di volo discorso valga a far cauto chi, ricorrendo alla legge in questione, intendesse ad ampliarne il senso e a farne smodata l'applicazione. Quando essa non risponde al voto della giustizia e al bisogno del commercio; quando non è uniforme ne' suoi principj e ne' suoi effetti, noi possiamo, anzi dobbiamo restringerla possibilmente l'azione.

E quale azione d'altronde potrebbe esercitare nel caso in cui non solo manca lo spirito della legge e la lettera, ma la ragione di decidere è affatto opposta a quella che produsse la legge stessa? *Il caricatore non può abbandonare pel nolo le mercanzie.* Ecco un debito pertanto che deriva dal fatto, la *caricazione*: ecco una qualità necessaria nel proprietario della merce per divenire debitore del nolo, il *caricatore*. Ma nel caso, avvenuto il naufragio, e perduta la mercanzia, non fu già il proprietario che salvandola dal mare e caricandola sopra altro naviglio, la spedì al porto scaricatore. Questa fu opera del capitano, e se d'altra parte ci trasmetteva al destino non più merce, ma cosa nulla, o senza valore da eccedere il nolo, non può fattosi caricatore egli stesso, obligare il proprietario a riceverla ed a pagare più di quel che riceve. A fare quanto fece ci non ne aveva il mandato espresso nè tacito; non l'aveva dall'uomo nè dalla legge.

Detto dalla legge che non è dovuto alcun nolo per le mercanzie perdute per naufragio, come può il capitano deteriorare la condizione del caricatore gravandolo di nolo col trasportare di arbitrio una merce, che nulla valendo è come perduta? Come può così danneggiarlo per averne egli stesso un profitto? *Nemini licet locupletari cum aliena jactura.*

E quanto diciamo del nolo dobbiamo dire del ricupero. Che anzi per le spese di questo (spese in ogni caso che, avrebbero sottilmente a eribrarsi) non solo manca legge che ne dia l'obbligo nella specie, ma è scritto sotto l'articolo 375 del Codice di commercio « In caso di naufragio . . . l'assicurato deve . . . procurare la ricuperazione degli effetti naufragati. Sulla sua asserzione giurata » le spese di ricuperazione gli sono accordate sino » alla concorrenza del valore, degli effetti naufragati » E questo è il principio che alla specie è applicabile.

NOTIZIE MARITTIME

S. Jago (Cuba) 15 Novembre — La *Rosalta* cap. Figari è stata abbandonata.

Algeri 20 Dicembre — Il sinistro della *Maria Antonietta* disgraziatamente si conferma; come la perdita del *Napoleone III*, da Cardiff con carbone per qui, naufragato anch'esso vicino a Sidi Ferruch.

Malta 12 Dicembre — Il cap. Curtini del brig. aust. Scio, qui giunto da Venezia, riferisce che al 22 Nov. decorso presso Taranto, a cagione del temporale di N., ha dovuto mettere il naviglio a traverso, per cui il grosso mare gli porto via vari oggetti dalla coperta, ed ebbe dal vento lacerate le vele. Al 5 corr. poi un altro fortunale gli cagionò la perdita di varie vele, e danneggiò anco il bastimento; la sentina accusava dell'acqua.

Venezia 25 Dicembre — (Per telegrafo). Il brig. norveg. *Sea Gull*, cap. I. M. Westhye, procedente da Londra carico di varie merci, si è quasi interamente abbruciato con porzione del carico, nel bacino della Dogana alla Salute, verso le ore 3 a. m. Vista l'impossibilità, a fronte de' maggiori sforzi, di domare l'elemento distruttore, venne colato a fondo mediante tre colpi di cannone, onde preservare dal fuoco gli altri vicini navigli.

Abbiamo da Livorno con dispaccio telegrafico del 4 corrente, che il mistico pontificio Tevere cap. Melicchia ha investito presso Vada. Credesi che le merci siano salve.

Velocimetro del signor DROINET.

Leggesi nell'*Invention*:

Il signor Droinet ci manda un opuscolo stampato sul suo velocimetro; strumento fatto per misurare la velocità de' navigli e quella delle correnti d'acqua e d'aria. « Ora che il nostro strumento, dice il sig. Droinet, ha vinto vittoriosamente tutte le prove; ora che noi possiamo produrre in appoggio di ogni nostra affermazione, titoli autentici, testimonianze irrefragabili, ci affrettiamo a rendere di pubblica ragione e ad indicare agl'ingegneri un nuovo strumento per misurare con precisione la velocità delle correnti d'acqua, al navigatore un nuovo *Sillometro* le cui indicazioni sempre costanti e matematicamente esatte, non saranno mai per indurlo in errore. »

Ricordiamo brevemente in che consista siffatto velocimetro. La sua costruzione si fonda sulla teoria della contrazione della vena fluida, e non è in realtà che un'applicazione modificata del tubo a doppio cono di Venturi. Questo tubo, lungo da 30 a 33 centimetri, è attaccato al naviglio del quale egli deve misurare la solcatura; ed è composto di due tronchi di cono di differente altezza congiunti per le loro sommità. Al punto d'intersezione dei due coni vi si è praticato un piccolo foro sormontato da un tubo; nel quale, avanzandosi il naviglio, si produce una aspirazione che s'accresce proporzionalmente al solco. L'inventore ha immaginato di far agire questa aspirazione sopra un manometro, che è ora una colonna di mercurio fornito di una scala divisa, ora la scatola del sig. Vidi, ora l'indicatore del vuoto del sig. Bourdon; nel primo caso il mercurio si alza o s'abbassa a seconda dell'avanzarsi del naviglio; negli altri due casi, un ago indica sopra un quadrante le velocità ottenute. Se vogliasi determinare la velocità delle correnti di un fiume o di un ruscello, basta immergere il tubo nell'acqua, che l'ago del quadrante indica subito questa velocità, che in tale maniera puossi ottenere per tutte le profondità.

Il velocimetro ha fatto la sua prima comparsa verso la fine del 1852; l'inventore lo presentò dapprima al ministro della marina, ma non poté allora ottenere che fosse sperimentato dalla marina militare francese. Per intervento però del conte di Flahaut, il sig. Droinet ottenne da lord Graham, uno dei lordi dell'Ammiraglio inglese, che fosse installato sul *Black Eagle*; ed

ecco ciò che in proposito si leggeva nel *Times* del 15 Agosto 1854.

« Il *Black-Eagle*, yacht dell'Ammiragliato, capitano Pethy, avendo installato al proprio bordo il velocimetro del sig. Droinet, ha ieri navigato nel golfo di Stokes, per isperimentare questo istrumento, il quale ha pienamente soddisfatto a tutto ciò che da esso s'attendeva, indicando colla precisione di un orologio, la solcatura del naviglio nel modo più esatto. »

Tale velocimetro, di gran lunga perfezionato, è stato soventi volte sperimentato in Inghilterra, in Olanda, in Francia, a bordo del *Galilée* e del yacht imperiale *L'Eugénie*, e i comandanti di questi due navigli, i signori Lafond e Lefèvre, hanno dichiarato che l'apparecchio giustificava tutte le speranze che di esso si erano concepite. I capitani dei vapori *le Nord*, *l'Eclair*, *le Diamant*, ecc. del naviglio a vele *l'Olympe*, ecc., hanno fatto la stessa dichiarazione. Tutti s'accordano nel riconoscere che il velocimetro segna la velocità delle navi con tale esattezza, da potersi comparare ad un cronometro, e che è ben preferibile a tutti i misuratori (*locks*) fino ad ora inventati.

E ciò nondimeno sono già scorsi quattro anni, più del quarto della durata del brevetto, senza ch'esso abbia prodotto nulla: prova deplorabile dell'onnipotenza della inerzia e dell'uso-vigente. Nessun genere di sacrifici, nessuna fatica ha potuto far indietreggiare il sig. Droinet. All'età di cinquant'anni esso si è fatto quasi marinaio; esso ha consacrato tutto il suo tempo, tutte le sue voglie, tutte le sue risorse per perfezionare il suo primo lavoro, e non ne ha raccolto nulla! Eppure, qual cosa è più barbara, più inesausta, più pericolosa del misuratore attualmente in uso sui navigli dei nostri governi e di commercio? Certamente, e noi lo riconfermeremo bentosto, certamente alle cattive indicazioni di velocità del misuratore del naviglio a vapore *le Tartare*, è dovuto l'infortunio sofferto dal sig. Breit nel porre in mare la corda elettrica tra la Sardegna e l'Algeria. Se quest'ultima catastrofe non apre gli occhi alle amministrazioni della marina, e non le determina ad adottare il velocimetro Droinet, allora dovremo veramente disperare del progresso.

Pastura degli animali bovini da ingrasso.

Il colonnello Mac-Dowal ha confermato colle sue esperienze quanto i coltivatori inglesi avevano già stabilito come un fatto bene accertato, cioè, che gli animali ingrassano più prontamente e con maggiore economia, se alle rape si associa l'uso dei farinosi (farine di fave o di panelle di linseme). Le esperienze del sig. Mac-Dowal sono state istituite sopra un branco di 250 bovi, dell'età di due o tre anni, e del peso di libbre 720 circa ciascuno, prima dell'ingrasso. Aggiungendo all'uso delle rape libbre 4 e mezzo per testa di farina di fave, o 4 libbre ed 1/4 di panelle di linseme, si ottiene l'effetto economico più cospicuo.

Un altro allevatore, il sig. Dunn, conferma queste dosi, poichè per bovi del peso di 900 libbre, non oltrepassa mai la quantità di 5 libbre circa di panelle. L'uso moderato di alimenti molto succosi aumenta notabilmente gli effetti nutricanti delle rape, ma passati certi limiti il vantaggio che se ne trae non istà più in proporzione colla spesa; oltrechè la carne prende un sapore disgustoso.

Lucciola.

Il viaggio dell'*Arctic* a traverso l'Oceano, per operarvi numerosi scandagli, ha fatto fare un gran passo al progetto di congiungere l'antico col nuovo mondo mercè di un filo elettrico.

L'importante lavoro che si è cominciato ha provato che quasi su tutta la linea si trova fondo senza sprezze, il che riduce considerevolmente la lunghezza che bisogna dare alla fune.

(Continuazione e fine dell'articolo *Afganistan*.)

PERSICO (GOLFO), talvolta **MAR VERDE**, *Persicus sinus*, *mare Babylonium*, *mare Erythraeum* (nome stato pure applicato al mare di Oman ed al mar Rosso), golfo formato dall'Oceano Indiano, per l'intermezzo del mare di Oman, sulla costa meridionale dell'Asia, circa tra 25° e 30° 30' di lat. N., e tra 45° e 53° 50' di long. E. Bagna esso al N. le provincie di Kerman, di Farsistan e di Kuzistan, in Persia, al N. O. il pasciato di Bassora, nella Turchia asiatica; all'O. ed al S. O. il paese di Lahsa, in Arabia, ed al S. l'Oman, nella medesima contrada. Mediante lo stretto d'Ormuz, comunica all'E. col mare di Oman: l'ingresso ne viene determinato dal capo Mocendon, sulla costa d'Arabia, e dall'isola di Ormuz, presso la costa della Persia, ed ha 23 l. di larghezza. Il golfo è lungo circa 200 l. dal N. O. al S. E., e 100 ne misura nella sua maggior larghezza, tra El-Katyf ed Aboucher. Ancora non ne sono determinate le coste che con poca precisione: più alte sono esse dal lato della Persia, ed offrono un maggior numero d'isole, tra le quali hannosi a notare Goban, Kharek, Bucheab, Kenn, Larek, Kismis, la maggiore del golfo, ed Ormuz all'ingresso. Molti bassi-fondi e scogli presenta la costa d'Arabia, e vi si corre assai maggior pericolo che sull'altra. Qualche anni or sono, la esplorarono due vascelli inglesi: la maggior parte degli scogli viene descritta come appartenente alla classe dei basalti, d'onde si è inferito che sieno d'origine vulcanica. Gli scannii di perle e di corallo che fiancheggiano questa costa, sono celebri, e la pesca delle perle appunto è specialmente abbondante presso le isole Bahrein. Il Chat-el-Arab, fiume formato dalla riunione del Tigri e dell'Eufrate, gettasi nel golfo, per l'estremità N. O. di questo: Bassora, sopra quest'ultimo fiume, è il deposito del commercio del golfo. Abucher, o Aboucher, porto più importante sulla costa persiana; quelli di Kismis e di Ormuz, nelle isole di simili nomi, appartengono all'iman di Mascate; la costa d'Arabia offre El-Kueyt ed El-Katyf.

Vino di uva spina a grappoli rossi.

Per ottenere un vino un poco dolce, si espungano al sole per una giornata intera, 40 chilog. di uva spina ben matura, e quindi si formi il vino come il precedente, ma soltanto con 4 chilog. di zucchero. Quando la fermentazione tumultuosa sarà cessata, allora si aggiunga un litro di buona acquavite e altri 4 chilog. di zucchero. Qualche tempo dopo si cavi il vino di sopra alla feccia e si chiarifichi. Nel principio di Marzo, il vino interamente chiaro e dolce, può essere messo in bottiglie.

Il telegrafo elettrico transatlantico.

In seguito della costituzione definitiva della Compagnia del telegrafo di New-Jork, Terra-Nuova e Londra, e del collocamento della fune sotto-marina fra la Nuova-Scozia e Terra-Nuova, il governo degli Stati-Uniti avea spedito lo *Steamer-Arctic*, comandato dal capitano O. H. Berryman, per una missione di scandagli.

Trattavasi di verificare la linea più vantaggiosa per unire Terra-Nuova all'Irlanda nel collocamento della fune colossale transatlantica su di una estensione di miglia 1,640.

L'*Arctic* partito da Terra-Nuova il 31 Luglio è giunto a Cork, dopo avere ultimata la sua missione nel modo il più soddisfacente.

(*Journal des Mines*, 23 ottobre 1856).

SITUAZIONE DELLA BANCA DELLO STATO AL 29 DEC. 1856.

Oro ed Argento in Cassa in Roma ed in Ancona	sc.	890585	715
Cambiali in Portafoglio in Roma	»	1678654	119
id. id. in Ancona	»	156906	157
Conti correnti debitori in Roma	»	339249	16
id. id. in Ancona	»	55517	482
Biglietti in circolazione in Roma e nello Stato	»	1965350	—
L'Attivo supera il passivo di	»	1117125	386

PORTO DI CIVITAVECCHIA

1 Gennaio

ARRIVI — Vesuvio cap. Mopti da Napoli con merci diverse.
 Calabrese cap. Caffero id.
 Lombardo cap. Podero id.
 S. Vincenzo cap. Dell'Ovo da Livorno con granone e spirito,
 N. S. di P. Salvo cap. Santolo da Roma vacante.

PARTENZE

Condar cap. Wos per Costantinopoli vacante.
 S. Anna cap. Vebert per Malta pozzolana.
 N. S. del B. C. cap. Savini per Roma con baccalà,
 Prodromos cap. Girimani per Siracusa vacante.
 Gio. Paolo cap. Serena per Malta con doghe.
 Costante cap. Lami per Livorno con merci.
 Schwan cap. Fretwurst per Trapani vacante.
 Nidot cap. Fretwarst id.
 Concezione cap. Desiglioli per Roma con merci.
 Clementina cap. Jacopini id.
 Annunziata cap. Vannucci id.
 Tersicore cap. Olivieri id. con carbon fossile.
 S. Luigi cap. Sernia id.
 Genio cap. Guarnieri id. con grano e zucchero.
 S. Fermina cap. Jannitti id. con carbon fossile.
 Virtuoso cap. Guarnieri id. con salacche e grano.
 S. Agostino cap. Sorrentino id. con merci.

ROMA RIPAGRANDE — ULTIME PARTENZE

Mad. Add. pad. Vassalli per Marsiglia con pozzolana.
 Adele pad. Ricci id.
 Elena pad. Canali id.
 Paride pad. Ancillotti per Livorno id.
 S. Fermina pad. Villani per Civitavecchia id.

BOLLETTINO COMMERCIALE

LANE — Londra 23 Dicembre — Diversi forti acquisti si sono fatte in lane coloniali per privato contratto da diversi compratori nella contea di Yorkshire, che malgrado le ultime nostre vendite pubbliche si sono visti nella necessità per assottirsi di pagare da 1 a 2 1/2 d. la libbra (22 a 35 cent. il Kil) di più che alla fine di Novembre.

OLII — Napoli 20 Dicembre — Gli Olii hanno continuato ad aumentare. Il Gallipoli pronto è stato negoziato a Duc. 35. 10 ed il futuro 35 30, il Gioja più corrente a 94. 25 ed il futuro a 95. Il Bari pronto e futuro a 37, ed il Rossano a 35.

COTONI — Genova 29 Dicembre — Gli avvisi degli Stati-Uniti

ricevutisi per dispaccio sul principio della settimana hanno provocato affari molto importanti per ispeculazione, essendo state vendute in totale 2151 qualità diverse a prezzi in favore dei venditori: in settimana vi sarebbero stati compratori anche con maggior rialzo, ma i possessori si erano ritirati dal mercato.

BORSE

Parigi 31 Dicembre

Rendita 4 1/2 per 0/0 cont. Fr. 91 50 | Consol. Ing. (a Londra il 31) 94 1/4

Trieste 29 Dicembre

Obbl. 5 0/0 dello Stato m. Fior. 81 1/2 | Agio dell'argento per cent. 6 1/2

Genova 30 Dicembre

Parigi 30 g. , 99 3/4 | Roma 30 g. (argento) , 52 1/2

Livorno 31 Dicembre

Roma 30 g. , 602 — | Londra 30 g. , 28 95

Napoli 30 Dicembre

Rendita Napolitana 5 0/0 „ 110 1/8 | Rendita Siciliana „ 106 7/8

Roma 2 Gennaio 1857

Ancona 30 g.	99	80
Augusta 90 g.	48	—
Bologna 30 g.	99	75
Firenze „ „	16	26
Genova „ „	18	79
Lione 90 g. „ „	18	62
Livorno 30 g. „ „	16	25
Londra 90 g. „ „	470	—
Marsiglia „ „	18	62
Milano met. 30 g. „ „	16	07
Napoli „ „	86	10
Parigi 90 g. „ „	18	62
Trieste „ „	45	05
Venezia met. 30 g. „ „	16	05
Vienna 90 g. „ „	45	05
Effetti pubblici. — Consolidato romano 5 0/0 god. 1. sem. 1857 sc.	88	50
Certificati della rendita creata per l'estinzione della carta-mo-		
netta, al 5 0/0 god. 1 trimestre 1857.	99	50
Certificati sul Tesoro di sc. 100 al 3 per 0/0 god. del 1 Sem-		
estre 1857.	70	25
Detti come sopra di sc. 50 al 3 per 0/0	38	25
Regia Pont. de'Sali e Tabacchi int. 5 0/0 god. 1 Semestre, e di-		
videndo 1857 — Azioni di sc. 200	233	—
Banca dello Stato Pontificio, Cupone 1. sem. 1857 Azioni		
di sc. 200.	205	—
Società romana delle miniere di ferro, interessi 5 0/0 dal 1 Novem-		
bre 1856, e dividendo dal 1 Novem. 1856, Azioni di sc. 100. „	85	—
Assicurazioni. — Vita e incendi, dividendo 1857 azioni di		
sc. 100.	78	—
Marittime e fluviali. Società Romana, dividendo 1857, azioni di		
sc. 300, per 2/10 pagati	—	—
Marittime e fluviali, Compagnia Commerciale di Roma, div.		
1857. Azioni di sc. 500 per 2/10 pagati	12	—

LIVORNO 30 Dicembre. Prezzi:

Lupini l. 11 a 12 1/2 sacco
 Grani Teneri belli maremma l. 24 a 24 1/2
 » Egitto l. 17 1/2 a 18 1/2
 » Polonia 1 q. l. 24
 Granoni Danubio l. 13
 Avena lire 8 a 9.
 Riso Bologna sdaziato lire 24 l. 100

MARSIGLIA — 30 Dicembre.

Piombi fr. 55
 Zuccari pilés fr. 53
 Caffè S. Jago fr. 90. a 92
 „ S. Domingo fr. 69.
 Cacao Guayaquil fr. 82

GENOVA — 28 Dicembre.

Pepe sumatra fr. 60
 Zucchero pilé Ol. N. 3. fr. 54 50
 Olio Ponente nuovo fr. 78 a 80 barile.

BOLOGNA — 30 Dicembre.

Grano sc. 3 10 la corba.
 Avena sc. 1. 35 corba.
 Segò sc. 8. 50
 Riso bianco sc. 2 25 a 2 60
 Canapa media sc. 5 a 5 30
 „ inferiore sc. 4 60 a 4 80

TRIESTE — 27 Dicembre.

Avena f. 3. 25.
 Frumento veneto f. 6. a 10 1/2
 Frumentone Braila f. 4. 30
 Zucchero Otanda f. 27 a 27 1/2
 Olio Puglia in botti f. 36 a 36 1/2
 „ Corfù f. 31 a 33
 Cacao Grenada f. 40
 Mandorle dolci Puglia f. 48
 Cera Bosnia f. 112 a 114
 Uva rossa Smirne f. 24
 „ passa morea f. 24 a 27

NAPOLI — 30 Dicembre.

Grani D. 2 30
 Granoni D. 1 80
 Avena Barletta gr. 95
 Olij Gallipoli pronti D. 35 salma.
 „ Gioja D. 95 botte.
 Sete reali 2 q. D. 6

Seta reale 1 q. D. 6 60
 Mandorle D. 32 50
 Anisi di puglia crivellati D. 27 cant.
 Essenza Arancio D. 1. libra.
 Fichi secchi mondi D. 11 cant.

LONDRA — 22 Dicembre.

Caffè Ceijlan 52/6 a 53

CIVITAVECCHIA — 31 Dicembre.

Grano nostrale sc. 13 50 rub.

TERRACINA — 24 Dicembre.

Grano sc. 14
 Granturco nuovo sc. 10 40
 Fayetta sc. 10. 50 R.
 Olio d'Oliva B. 49 il boc.
 Biada sc. 7. 50 rub. 5. q.

ANCONA — 31 Dicembre.

Grano Sottomonte sc. 10 a 10 30
 Formentone Sottomonte sc. 5. 70. a 5. 80

RAVENNA — 30 Dicembre.

Grano nuovo sc. 6. 20 il sac. di l. 410 R.
 Formentone sc. 3 55 il Sacco.
 Fagioli sc. 4. 20

FERRARA — 30 Dicembre.

Suini Nap. 7 20 a 8 40 le lib. 100
 Grano sc. 23. 25 m. di L. 1460 r.
 Granone sc. 15
 Riso Fiorettoni 1.ª sorte sc. 2. 85
 Avena sc. 9. 75 a 10 65 il moggio.
 Olio d'oliva fino sc. 12. l. 100
 „ naz. and. sc. 9 80 a 10
 Canapa 1 q. Nap. 44 a 46 il 1000.
 Vino nero vec. sc. 2 10 mastello.

ROMA — 19 Dec. Vendite all'ingrosso per contante, nel decorso della settimana: Quelle a condizioni hanno l'indicazione cond.

BESTIAME DI MATTAZIONE

Majali B. 50 a 71
 Vitelle Campareccie baj.
 Bovi romani B. 55 a 64 l. 10.
 „ Perugini B. 50 a 56 id.
 Vacche Romane B. 55 a 56
 „ perugine B. 50 a 58 id.
 Abacchi di tutta Stag. B.

CEREALI

Biada 1 q. sc. 8 cond. R. 5. Q. rase.
 „ id. 2 q. sc. 7 25
 Granone delle Marche sc. 10 90
 „ nostr. 1 q. sc. 11. 50 a 12
 Granoten 1 q. sc. 14. 50 a 15 cond.
 „ id. id. 2 q. sc. 14. 05
 „ Meschiglia 1 q. sc. 14 50 cond.
 „ Fuligno sc. 16 25 a 16 60
 „ tenerina 1 q. sc. 14 60 cond.
 „ montagna sc. 13 75
 Fagioli sc. 10 80 cond.
 Riso 1. q. sc. 3. 70 cond.
 „ 3 q. sc. 3
 Orzo sc. 8 75

COLONIALI

Zucchero Pilés francia sc. 8 50
 Caffè S. Jago sc. 15

GENERI DIVERSI

Lana bastarda Spagnola sc. 30 cond.
 „ montagnola sc. 23 75
 Sommacco sc. 20 50
 Alici di Civitav. sc. 19 a 20
 Vallonea sc. 22 cond. 23 50
 Fieno nuovo in part. baj. 85
 Baccalà Caspè sc. 4 60
 „ francia sc. 5 50 a 5 60
 „ forbier sc. 4 80
 Zibibo sc. 15 a 18
 Fichi mondi sc. 16
 „ Calabria sc. 8

LIQUIDI

Vino delle Marche sc. 112 Botte
 „ id. di Spagna sc. 172.
 Olio comune B. 48 a 50
 „ fino B. 50.

Il Direttore Responsabile
F. FIORINI