

per tre mesi dall'esercizio della professione; in caso di recidiva colla multa da L. 200 a L. 500 e con la interdizione dalla professione.

Nelle stesse conseguenze penali incorrerà il mediatore, quando abbia figurato nel contratto come semplice contraente, senza che sia stata corrisposta nella forma prescritta la dovuta tassa, ferma anche in tal caso la multa di che nel primo allinea del presente articolo a carico dell'altro contraente.

Oltre la responsabilità solidale colle parti contraenti per la tassa e la multa dipendente dalla contravvenzione imputabile alle medesime, incorreranno in proprio nella multa di lire 100 i magistrati e qualunque ufficiale amministrativo o giudiziario, e in quella di lire 50 gli uscieri, ove in qualsivoglia modo siasi prestati all'uso di carte, o abbiano preso provvedimenti, o proceduto a qualsiasi atto in dipendenza di contratti della specie, che siano in contravvenzione alla presente legge od alla precedente in data 13 settembre 1876.

Soggiaceranno alla multa di lire 100 tutti coloro che, sotto qualsiasi pretesto, contravvenissero alla disposizione del precedente art. 10. Equivarrà a rifiuto a presentare i libri prescritti dal Codice di commercio, e costituirà perciò contravvenzione a quello stesso articolo anche la dichiarazione che faccia il mediatore od il cambiavalute di non tenere i libri medesimi.

In caso di recidiva, pei cambiavalute, la multa sarà di lire 200, e per i mediatori da lire 200 a lire 500, oltre la interdizione di questi ultimi dall'esercizio della professione.

La produzione mondiale del vino. — Secondo i dati più recenti e secondo quelli medi, ecco quale sarebbe stata la produzione mondiale del vino nel 1892:

Paesi	Ettolitri
Italia.....	33,366,000
Francia.....	29,082,000
Spagna.....	24,219,000
Austria-Ungheria.....	8,000,000
Portogallo.....	4,500,000
Russia europea.....	3,000,000
Algeria.....	2,867,000
Germania.....	2,580,000
Bulgaria.....	2,500,000
Grecia.....	2,500,000
Turchia e Cipro.....	2,500,000
Rumenia.....	2,000,000
Argentina.....	1,500,000
Svizzera.....	1,000,000
Stati Uniti d'America.....	926,000
Serbia.....	832,000
Colonia del Capo.....	212,000
Australia.....	180,000

Nel 1892 l'Italia ne esportò ettol. 2,449,120: la Spagna 6,745,145; la Francia 1,840,257; la Germania 199,370; l'Austria Ungheria 193,715; tutti gli altri paesi quantità molto minori.

Le strade ferrate e il loro avvenire. — A proposito del recente Congresso degli agenti ferroviari, tenutosi in Francia sullo scorcio del mese passato, e delle rivendicazioni da essi accampate, il Leroy-Beaulieu affronta il problema delle ferrovie in tutta la sua larghezza, dimostrando come la necessità imposta alle Società ferroviarie francesi di ricorrere alle garanzie dell'interesse, dimostri come in gran parte le pretese del personale impiegato sono infondate ed inattuabili.

Dell'importante scritto dell'economista francese, ci limitiamo a riprodurre quella parte che tocca il probabile avvenire delle strade ferrate.

Venti o trenta anni fa, parlando di ferrovie, si cadeva facilmente nei ditirambi. L'avvenire delle strade ferrate pareva senza limiti. I loro introiti parevano destinati a sviluppi prodigiosi, del pari dei loro dividendi. Dal punto di vista tecnico nessuno avrebbe preveduto che in breve volger di tempo potessero sorgere ostacoli alla loro prosperità. I vecchi mezzi di trazione sembravano vinti per sempre.

Oggi non si può essere così recisi ed affermativi. Parecchi dei vecchi mezzi di trazione, condannati per sempre, cominciano a rivivere ed a svilupparsi; ed un mezzo nuovo, l'elettricità, fa progressi quotidiani; si è parlato anche testè della costruzione di una strada elettrica fra Bruxelles e Anversa, che avrebbe diminuito della metà, se non di due terzi, la durata del percorso, e di una via ferrata elettrica da Chicago a Saint-Louis, che farebbe 160 chilometri all'ora.

Tuttociò fa temere per le Società la necessità di forti spese in un non lontano avvenire.

Intanto la risurrezione del cabotaggio e della navigazione fluviale, se non imprime maggiore celerità al trasporto delle merci, ha però per effetto di abbassare notevolmente i noli, almeno per le più voluminose e comuni.

L'Album di statistica grafica del ministro francese dei LL. PP. dimostra che dal 1882 al 1891, i trasporti sulle vie navigabili interne, canali e fiumi, si sono proporzionalmente sviluppati molto di più che quelli per via di ferro, e che anche in cifra assoluta il plus-valore del traffico delle prime, uguaglia quello delle seconde.

Dal 1882 al 1891 la lunghezza delle vie di navigazione interna non è aumentata in Francia, anzi è leggermente diminuita nel 1885, in causa dell'abbandono di qualche vecchio canale che non rispondeva più alle esigenze odierne. Le ferrovie invece nello stesso periodo hanno aumentato la loro rete di 8270 chilometri, ossia più di un terzo.

Eppure dal 1882 al 1891 il traffico delle vie navigabili è cresciuto di 1,272,174,000 tonnellate chilometriche, ossia del 56 per cento; mentre il traffico delle strade ferrate ha guadagnato soltanto 1,310,533,000 tonn. chil. ossia meno del 12 0/0.

La progressione sui fiumi e canali è dunque stata in questo periodo, proporzionatamente quasi quintupla di quella delle ferrovie.

Oggi il transito delle vie navigabili sta, relativamente a quello delle vie ferrate, nel rapporto di 29 a 100. È vero che paragonando le cifre assolute, l'aumento del traffico delle ferrovie in questo periodo decennale è stato uguale, anzi di una lieve fazione superiore a quello del traffico dei fiumi e canali, e cioè 1,810,533,000 tonnellate chilometriche contro 1,272,174,000.