

quella evoluzione donde traggono le macchine la provvida loro ragione d' essere.

Prima, ad esempio, delle ferrovie, le classi meno agiate erano costrette, per la necessità della vita per le difficoltà e l' alto prezzo dei trasporti, a vivere e morire nel proprio paese, nella propria città nel villaggio nativo, senza poter trar frutto dei prodotti, senza la possibilità di fruire dei prodotti altrui. Quanti erano, in passato, i contadini, i lavoratori che potessero trasferirsi da un luogo all' altro, se non con le proprie gambe?

Quanti sono, invece, al presente che non preferiscano la ferrovia, la tramvia, l' omnibus, con risparmio di fatica, di tempo e denaro?

Si lavora inoltre, senza dubbio, anche oggidì quanto e più forse di quaranta o cinquant'anni addietro, ma si lavora incontestabilmente in condizioni più intelligenti, più studiate, più conformi alla dignità, alla salute, all' interesse dei lavoratori. La macchina fece scemare certe fatiche brutali, perniciose alla salute, permise la creazione di ampi stabilimenti ed opifici dove l' aria e la luce circolano a grande sollievo dell' operaio, il quale, non più obbligato a esagerati sforzi muscolari, vi sostituisce l' intelligenza, lo studio per saper conoscere, dirigere, maneggiare e far funzionare quell' apparecchio, quel complesso di strumenti, di congegni che la scienza e l' arte crearono perchè egli ne usi come di esseri animati; ed è al più intelligente, al più attento, studioso ed abile che va dato il vanto dei migliori risultati.

« Chechè possano pensarne e dirne — scrive a tal riguardo il *Précurseur* di Anversa — gli avversari e i detrattori delle macchine e del meccanismo, questo risultato è favorevole; fra la macchina a cucire, che permette all' abile operaia di guadagnarsi da vivere quadruplicando, quintuplicando il proprio lavoro, e il gigantesco maglio di cento tonnellate, che rappresenta, per così dire, un battaglione di fabbri, si incatenano tutta una successione di macchine che condensano il lavoro dell' uomo, lo rendono men gravoso e pericoloso e lo moltiplicano a beneficio di tutti, perchè tutti, dal più al meno, ne profitano e ne godono. E, si voglia o no, questo concatenamento della macchina è la caratteristica del progresso attuale, è la garanzia del futuro suo incremento. »

I piroscafi perduti nel 1892. — Dalla statistica compilata dal *Bureau Veritas* sui sinistri marittimi, rileviamo che nell' anno 1892 andarono perduti 148 vapori per un tonnellaggio complessivo di 152,962 tonnellate, ripartiti per nazionalità nel modo seguente: 82 inglesi, tonn. 80,431; 15 francesi tonn. 9,735; 41 germanici tonn. 12,400; 7 norvegesi tonn. 6,798; 6 spagnuoli tonn. 6,516; 6 svedesi tonn. 2,784; 7 americani tonn. 4,154; 4 brasiliani tonn. 2,000; 3 giapponesi tonn. 1,124; 2 portoghesi tonn. 256; 2 greci tonn. 2,840; 1 argentino tonn. 200; 1 austriaco tonn. 788; 1 cinese tonn. 739; 1 danese tonn. 766; 1 russo tonn. 4,428.

Nei 5 anni precedenti il 1892 si ebbero invece nelle perdite di piroscafi i seguenti dati:

Nel 1887.	N° 183	Tonnellaggio	157,767
> 1888	> 162	>	118,978
> 1889	> 209	>	161,962
> 1890	> 200	>	168,355
> 1891	> 208	>	173,862

Il 1892 va segnalato in modo speciale per la perdita di grandi vapori splendidamente equipaggiati, facenti il servizio postale e di passeggeri.

Finanze egiziane. — Il bilancio dell' esercizio 1892 si chiuse con una eccedenza di 768,000 lire egiziane. La Commissione del Debito figura in quella eccedenza per 351,000 lire. I fondi generali di riserva della cassa ricevettero L. 258,000; i fondi speciali di riserva del Governo ricevettero 178,000 lire. Il totale delle due somme della riserva alla fine del 1892 si elevò a 2,753,000 lire.

L' economia totale risultante dalla conversione ammontò a lire 631,000. Il totale generale della riserva alla fine del 1892 fu di lire 3,400,000.

Nel 1892, l' abolizione della *corvée* costò al Tesoro lire 150,000. Altri sgravi di tasse tolsero pure al Tesoro lire 165,000. Nel 1891, questi ultimi ammontarono a lire 185,000 e nel 1892 a 254,000 lire egiziane.

Le eccedenze, durante le stesse epoche, furono di lire 600,000 nel 1890, di lire 1,074,000 nel 1891 e di lire 768,000 nel 1892.

Le diminuzioni d' imposte, senza contare l' abolizione della *corvée*, ammontarono nel 1892 a 700,000 lire sterline.

I conti del 1892 presentano, come quelli del 1891, un aumento nella rendita delle dogane, delle strade ferrate e delle contribuzioni indirette.

D' altra parte, le spese non crebbero quasi affatto.

Un grande aumento nella riserva durante questi ultimi due anni, aggiunto alle economie realizzate, copre largamente le spese supplementari.

Nel 1891 e 1892 si ammortizzarono 450,000 lire egiziane.

Il raccolto dei foraggi nel 1890-91.

Produzione delle leguminose ed altre piante pratensi, delle radici e dei tuberi da foraggio negli anni 1886-87, 1887-88, 1888-89, 1889-90, 1890-91.

ANNI	Quantità totale di erba del foraggio prodottosi	Quantità totale del foraggio fresco ottenuto dalle radici e dai tuberi da foraggio	
		— Quintali	— Quintali
1886-87.....	89,038,811		
1887-88.....	78,343,761		
1888-89.....	98,087,946		1) 7,011,940
1889-90.....	93,941,626		7,083,850
1890-91.....	88,705,448		2,306,633

Le leguminose ed altre piante pratensi e le radici ed i tuberi da foraggio vengono coltivati in tutte le provincie.

La produzione delle leguminose fu per quintali 5,236,178 inferiore a quella dell' anno antecedente, mentre quella delle radici e dei tuberi fu inferiore per quintali 4,777,217.

Le regioni agrarie che diedero maggior prodotto di leguminose sono le Marche ed Umbria, quintali 20,828,295, l' Emilia quintali 15,470,590, la Lombardia 14,589,251 e la Toscana 11,965,421. Diedero minor prodotto il Lazio e la Sardegna.

Il raccolto delle radici e dei tuberi da foraggio fu maggiore nella Toscana quintali 1,595,758, nelle Marche ed Umbria quintali 306,710, nella Meridionale Mediterranea quintali 260,059, nella Lombardia

1) Le notizie statiche sulla produzione delle radici e dei tuberi da foraggio si chiesero soltanto dall' anno 1888-89.