

**Casse postali di risparmio in Italia. — Situazione alla fine di Luglio 1900.**

Libretti in corso al fine di giugno. . . . .	N. 3,787,385
Libretti emessi nel mese di luglio. . . . .	56,798
	<u>N. 3,844,183</u>
Libretti estinti nel giugno. . . . .	10,064
Erano <i>accesi</i> al fine luglio libretti. . . . .	N. 3,834,119
Depositi in fine di giugno. . . . .	L. 659,012,523.09
Depositi del luglio. . . . .	45,104,172.70
	<u>L. 704,116,695.79</u>
Rimborsi del luglio. . . . .	34,030,682.85
Rimanenza depositi fine luglio. . . . .	L. 670,086,012.94

**Il commercio e la navigazione in Inghilterra. —**

Sono entrate nell'anno 1899 in tutti i porti britannici 359,821 navi, stazzanti assieme 105,188,504 tonn.; ne sono uscite 356,079 di 104,199,577 tonn., il che costituisce un movimento complessivo di 715,900 navi con 209,348,031 tonn. di stazza. Di queste 190,752 navi di 20,285,250 tonn. erano a vela ed i vapori furono per conseguenza 525,148 con 189,068,831 tonn. L'entrata fu superiore all'uscita di 2140 navi con 928,000 tonn. Il movimento generale del 1898 era stato di 713,137 navi con 200,848,056 tonn. da cui risulta un aumento pel 1899 di 2763 navi a vela e a vapore con tonn. 8,500,025.

Nel movimento suddetto, la bandiera inglese figura per 678,900 navi stazzanti 172,635,394 tonn. cioè 3093 navi in meno ma con 4,686,116 tonn. in più che nel 1898. I vapori furono 509,043 di tonnellate 158,717,000 e 169,948 velieri di tonn. 13,917,000. La parte delle bandiere estere non fu dunque che di 66,910 navi con 36,712,687 tonn.; di questi 26,000 erano vapori con più di 30 milioni di tonn. di stazza.

Nel 1899 vi furono in costruzione nei cantieri del Regno Unito 780 navi di 694,000 tonn. delle quali 458 vapori di tonn. 661,000: le costruzioni del 1898 furono 670 navi di tonn. 643,000, di cui 80 vapori in più che nel 1899, ma stazzanti in meno 32,000 tonn. circa. Da ciò si rileva la tendenza degli armatori inglesi a diminuire il numero delle navi, ma di aumentarne la portata; infatti la stazza media dei vapori costruiti nel 1899 fu di tonn. 1444, mentre non era stata che di 1170 nel 1898.

**La statistica dei metalli. —** Diamo un estratto del rapporto pubblicato dalla *Società dei metalli* di Francoforte s/M.

La situazione, dice, è molto favorevole. benché i prezzi dei metalli non abbiano potuto mantenersi ai prezzi esagerati a cui erano stati spinti dalla speculazione al principio dell'anno. D'altronde le miniere hanno approfittato di questo aumento che si è prodotto solo sui minerali greggi; fonderie ed officine invece ne hanno molto sofferto.

La produzione del *piombo*, che era aumentata molto da parecchi anni, è diminuita nel 1899. La Spagna da 180,500 tonn. nel 1898 è scesa a 161,500; la produzione degli Stati Uniti è diminuita di 10,300 tonn.; in Germania la produzione fu di 129,000 tonn. scemando di 3500; in Inghilterra di 41,500, in meno 8000 tonn.; in Belgio di 16,500, in meno 2800 ecc.

Si constatò un aumento di consumo; quello della Germania fu di 160,360 tonn., quello dell'Inghilterra 204,940, quello della Francia 77,450, quello degli Stati Uniti 215,178 tonn. Questo aumento si è prodotto a detrimento delle scorte delle officine.

La produzione del *rame* è stata più importante nel 1899 che in tutto l'ultimo decennio; essa si è elevata a 478,000 tonn. contro 425,000 nel 1898 e 421,000 nel 1897.

Gli Stati Uniti con una produzione di 275,000 tonn., metà delle quali vanno all'esportazione, conservano

il primo posto fra i paesi produttori; viene poi la Spagna, indi il Giappone, il Chili, la Germania e l'Australia.

Il consumo nel 1899 è aumentato di 43,000 tonn. su quello del '98 e questo aumento si accentua più ancora nel primo semestre 1900. Il prezzo medio della tonn. di rame che era di 51 sterline nel 1898, sale a 71 nel 1899.

Per lo *stagno* il consumo del 1899 ha superata la produzione; il prezzo medio ne fu di 122 sterline la tonnellata.

Anche lo *zinco* ebbe una leggera eccedenza del consumo sulla produzione, essendo stati rispettivamente di 496,000 e di 490,000 tonn.; il suo prezzo medio fu di sterline 24 7/8.

Il *nickel*, i cui centri di produzione sono il Canada e la Nuova Caledonia, ha avuto nel 1899 una produzione di 7,350 tonn. superando di gran lunga quella media del decennio e di 450 tonn. quella del 1898. Il suo consumo, in conseguenza dell'uso sempre più regolare nell'industria degli acciai, è considerevolmente accresciuto, pur conservando sempre il prezzo minimo di fr. 3.15 il kg.

L'*alluminio* ha dato nel 1899 una produzione totale di 5,748,380 kg. dei quali 2,948,380 sono forniti dagli Stati Uniti, 1,300,000 dalla Svizzera, 1,000,000 dalla Francia e 500,000 dall'Inghilterra. Il consumo è in aumento come la produzione.

Il *mercurio* ha ancora veduto diminuire la sua produzione di 360 tonn. e colla cifra di 3,416 essa è la più debole dopo il 1890. I corsi di questo metallo hanno avuto grandi fluttuazioni; il più alto prezzo del 1899 fu di Lst. 9,12,6 ed il più basso di 7.15.

Quanto all'*argento*, mancano i dati del consumo, mentre si hanno solo fino al 1898 quelli della produzione. Così troviamo che nel 1895 si produssero 5,645,4 tonn. e se ne consumarono 5,246,8; nel 1896 se ne produssero 5670 tonn. 6,015,6 nel 1897 e 6,061 nel 1898. I prezzi medi a Londra furono di 29 1/2 st. nel 1895; di 30 3/4 nel 1896; di 27 9/16 nel 1897; di 26 15/16 nel 1898 e di 27 7/16 nel 1899. Il corso più basso fu quello di 24.99 in agosto 1897.

## Per la protezione legale degli operai

Il Congresso internazionale tenutosi recentemente a Parigi per la protezione legale degli operai, ha svolto il seguente programma:

1. Limitazione legale della giornata di lavoro.
2. Proibizione del lavoro notturno.
3. Ispezione del lavoro.
4. Unione internazionale per la protezione legale dei lavoratori.

Sul primo punto, il presidente Berlepsch, constatò che nel Congresso era prevalsa l'opinione favorevole ad un massimo di 11 ore di lavoro nell'industria con riduzione progressiva a 10 ore.

La distinzione della durata del lavoro degli adulti e delle donne e dei fanciulli, fu giustificata pel lavoro notturno da Marx Hirsch a nome del regolamento tedesco.

Il divieto del lavoro notturno, secondo Pic, non sarebbe possibile in modo assoluto, se non quando un accordo internazionale togliesse le difficoltà che presenta la concorrenza fra le industrie dei vari paesi. Tuttavia il lavoro di notte presenta inconvenienti così gravi dal punto di vista materiale e morale che ciascuno Stato dovrebbe proibirlo, così concluse il delegato Jay. Il Congresso si associò a questa opinione in massima, e fece voti che il legislatore limitasse il lavoro notturno allo stretto indispensabile, finché si potesse abolire completamente.