

soro on. Luzzatti: vi si tornò poi al tempo delle discussioni per le convenzioni ferroviarie del 1885 e le Commissioni della Camera e del Senato si mostrarono favorevolissime alla riforma: ma, votate le convenzioni, gabbato lo tanto. Eppure, dagli stessi scarsi dati ufficiali, pubblicati dalle Compagnie, risulta che esse hanno un utile maggiore a trasportare in un treno diretto un viaggiatore di terza classe a 5 centesimi al chilometro anziché uno di prima classe ad 11 centesimi. I viaggiatori di terza classe pagano quasi sempre il biglietto normale, a differenza di quelli di prima classe: le vetture di terza classe pesano meno e costano meno di costruzione, di trazione e di manutenzione: per ultimo, l'utilizzazione dei posti delle carrozze di terza classe è assai maggiore, perchè si riempiono assai più delle altre.

Sovra le grandi linee interne, percorse da tre o più treni diretti al giorno, vi ha per lo più una sola corsa quotidiana nei due sensi con viaggiatori di terza classe nei treni diretti. E' questo l'unico progresso che si sia compiuto da qualche tempo. Ancora qualche anno fa questi viaggiatori di terza classe, giunti ad un certo punto del percorso — per lo più a qualche grande stazione — erano barbaramente costretti a fermarsi, ad attendere un treno omnibus per poter proseguire il viaggio, perchè non erano ammessi nel treno diretto in coincidenza! E tuttora — incredibile e doloroso a dirsi — nei treni diretti lungo le nostre grandi linee interne si legge talora questa ingiuriosa avvertenza: « Fa servizio per viaggiatori isolati di terza classe, limitatamente ai posti disponibili nell'unica vettura circolante con detto treno! »

E, anche nel caso più favorevole, in cui tre o quattro treni diretti, che percorrono giornalmente una data linea, vi sia un treno con un'unica carrozza di terza classe l'ammissione dei passeggeri è per lo più circondata da molteplici restrizioni ingiuste e vessatorie. Talora si ammettono i soli viaggiatori a tariffa intera e si esclude la categoria più numerosa che viaggia a tariffa ridotta con biglietti d'andata e ritorno, biglietti circolari, impieghi dello Stato, maestri, ecc. Nei casi più frequenti si stabilisce un percorso minimo fra due o più grandi stazioni, cosicchè si escludono le brevi e le medie distanze. Per ultimo, anche quando una stessa linea presenti un treno diretto al giorno, nei due sensi, colle terze classi, l'orario loro è combinato in modo che fra i tratti più importanti non si possa compiere nella giornata il viaggio di andata e ritorno.

E l'on. Maggiorino Ferraris conchiude: « Se le nostre Società di mutuo soccorso, così numerose e bene amministrate, le Camere di commercio ed i Comizi agrari; se le Camere di lavoro, le Leghe di resistenza, le Associazioni degli esercenti, dei commessi e dei piccoli impiegati; se le Unioni magistrali e le Associazioni tutte che rappresentano i piccoli e gli umili si stringessero in una vasta, irrefrenabile agitazione per l'ammissione delle terze classi nei treni diretti — in occasione del riordinamento delle ferrovie italiane, da attuarsi col 1° luglio 1905 — la modesta, ma giusta e pratica riforma avrebbe, senza fallo, la sua prossima ed immediata applicazione, con beneficio indiscutibile di milioni di piccoli commercianti, di operai, di lavoratori, che viaggiano per ragioni di guadagno e di famiglia ».

Industria e commercio nell'Abissinia.

— Il Commissario commerciale inviato in missione in Abissinia per conto del Governo degli Stati Uniti fa seguire ai rapporti sulla industria e sul commercio del regno etiopico un nuovo studio sulle possibilità di un grande sviluppo agricolo che la regione presenta. Il Commissario rileva che quasi tutte le piante utili della zona temperata e della tropicale possono essere coltivate in Abissinia. Prendendo in esame la coltivazione del cotone, il rapporto rileva che questa pianta è coltivata con grande successo dagli indigeni in molte località o dove la coltivazione è fatta con qualche metodo e cura si ottiene cotone di primissima qualità vendibile a prezzi altamente remunerativi. Due piantagioni per esempio, condotte da europei, in provincia di Assabat, una a Baka e l'altra ad Orso, hanno dato risultati inaspettatamente brillanti tanto che molti altri europei si sono indotti a chiedere concessioni per la coltivazione del cotone. Questa coltura sarà presto

una delle maggiori risorse agricole dell'impero e con essa prenderà anche grande sviluppo la coltivazione della pianta del caffè.

Due sono le qualità che si coltivano in Abissinia, una detta di caffè abissino, l'altra detta di caffè Herrar-Moka: questa ultima varietà è di ottima qualità e si vende a 30 centesimi al chilogramma più dell'altra. Siccome è eguale al Moka arabo viene incettato dai commercianti di Aden e mescolato a quello spedito in Europa ed in America.

La produzione del caffè ammonta in Abissinia a circa 200 mila chilogrammi ed i porti di esportazione sono Gibuti e Massaua.

Quando la ferrovia fino ad Addis-Abeba sarà ultimata l'esportazione del caffè abissino crescerà enormemente poichè si potrà utilizzare quello prodotto delle provincie del Kaffa, che ora non può giungere al mare per le grandi spese di trasporto che vengono a renderne passivo il commercio.

La raccolta delle gomme abbondantissima in Abissinia, non è affatto curata mentre potrebbe dar luogo ad un commercio estesissimo e profittevole.

La coltura del cotone nell'Australia.

— Le recenti condizioni del mercato del cotone hanno indotto i coltivatori del Queensland a ritenere la coltivazione di questa pianta.

Già due volte se ne fecero dei tentativi. Il primo periodo si estese dal 1861 al 1871, quando, causa la guerra civile nell'America, l'Inghilterra abbisognava grandemente di cotone. Allora il Governo concedeva un premio di 5 lire per ogni 300 libbre di cotone depurato, coltivato nel Queensland. Il risultato fu brillante. I produttori guadagnavano allora, stando il prezzo a 1/11 per libbra, da lire 30 a 35 per ogni acro e nel 1871 se ne spedivano dall'Australia in Inghilterra già 26 000,000 di libbre.

Cessata però la guerra in America e rdestatasi quindi l'attività sul campo economico rurale, arrivarono ben presto dall'America considerevoli carichi di cotone sul mercato inglese, i prezzi ebbero un sensibile regresso ed i coltivatori del Queensland, abituati male negli anni buoni, cessarono poco a poco di coltivare questa pianta, in primo luogo perchè il Governo non trovava più motivo di continuare a pagare il premio, ed in secondo luogo perchè insetti e inondazioni avevano recato danno ai campi. I terreni furono adibiti ad altre seminagioni e ben presto si ebbe invece una sovrapproduzione di granturco e di altri grani.

Passarono quindici anni, ed ecco che un buon numero di fittavoli si rivolsero al Governo con la preghiera di ripristinarne le sovvenzioni e dare di bel nuovo vita a questo ramo dell'economia rurale.

Difatti il Parlamento accordò l'importo di 5000 lire, ma questa volta non già per il cotone greggio, ma per i manufatti provenienti dal cotone coltivato nel Queensland, e cioè il premio doveva essere pagato alla persona o alla società, la quale sarebbe stata la prima a portare sul mercato tessuti di cotone per un valore di 5000 lire.

A loro sorse la « Ipswich cotton mills » la quale fece venire dall'America le migliori qualità di semi che furono distribuite tra i fittavoli, e già nel 1892 si principiò a filare e a tessere il cotone.

Ma l'impresa non era fondata su capitali sufficienti. In conseguenza del contratto di comperare da ogni farmer la libbra *Seedcotton* per 2 pence, si accumulò nelle fabbriche tanto cotone greggio, che esse furono in breve nel più grande imbarazzo. Adonta dei premi pagati dal Governo, avvenne un *crack*, e con esso cessò il secondo periodo delle piantagioni di cotone nel Queensland. In questo secondo periodo fruttava pur sempre ogni acro lire 8,10 al coltivatore.

Constatosi che il clima ed il terreno del Queensland sono confacentissimi alla coltivazione di questa pianta, si tenterà per la terza volta di introdurvi la coltivazione del cotone.

Commercio dell'Italia col Canada.

— De minimis: ma in questi tempi, colle tendenze che prevalgono, bisogna tener conto di tutto e quindi anche del Canada.

Nel 1903 l'Italia ha esportato nel Canada merci per 554,294 dollari (scudi) e il Canada ne ha inviate in Italia per 295,770 dollari.

Per farsi un'idea del movimento negli scambi