

tirono tonn. 3.414,546 ed arrivarono tonnellate 3,953,921.

La relazione osserva ancora per quel che riguarda il servizio ferroviario, che nel 1909 si caricarono 347,555 carri contro 320,618 nel 1908, dei quali 321,309 per commercio e 26,546 per uso ferrovia contro 286,031 per commercio e 34,587 per uso ferrovia nel 1908.

Dopo aver constatato quale fu il movimento ferroviario degli stabilimenti commerciali del porto di Genova (vanno primi i magazzini generali con 21,338 carri nel 1908) e dopo esaminate le giacenze di merce avvenuta nel porto di Genova durante gli anni 1908 e 1909 la relazione dichiara essere confortante constatare che, dopo il passaggio dell'esercizio ferroviario allo Stato, la dotazione del servizio delle strade ferrate crebbe in modo straordinario, riuscendo così a fronteggiare più prontamente le esigenze del traffico e rendendo in pari tempo possibile il provvedere ai bisogni del prossimo avvenire. Il 30 giugno 1905 il numero dei carri ferroviari ascendeva a 64,054, ben oltre un terzo e cioè circa 22,000 carri venivano ad aumentare la dotazione nei due anni successivi, in modo che al 1° luglio 1907 raggiungeva il numero di 86,012, aumentando di altri 10,030 nell'anno 1908 (numero 96,142 al 1° giugno 1908) oltre 2,962 carri in corso di costruzione. Occorre tener presente che questo aumento di materiale si è pure verificato nelle locomotive e che, oltre al numero, venne aumentata la potenzialità di carico dei nuovi vagoni e la trazione delle nuove locomotive; per cui il movimento ferroviario è in oggi pressoché raddoppiato di forza.

Durante il periodo 1908-1909 entrarono a servizio 533 locomotive a vapore e ne uscirono 49.

La dotazione ferroviaria si accrebbe inoltre di 15 locomotive elettriche e di 864 carrozze comprese le automotrici ed accumulatori, delle quali erano in fin d'anno uscite a servizio 281. In detto periodo i bagagliai entrati a servizio furono 492, e ne uscirono 85. I carri per merci e bestiame entrati a servizio furono 492, e ne uscirono 85. I carri per merci e bestiame entrati a servizio furono 7298 e ne uscirono 2138. In totale entrarono in servizio 9202 veicoli e ne uscirono 2553, di modo che la situazione del materiale al 30 giugno 1909 era la seguente: Locomotive a vapore 4537, elettriche 25, automotrici a vapore 103, elettriche 51, carrozze comprese le automotrici 9656, bagagliai 2607, carri per merci e bestiame 83,817, per treni e materiale di servizio 1995; in totale 102,791 e cioè 6649 in più dell'anno 1909.

Infine si constata il movimento dei carri scaricati o caricati al porto di Genova rispetto alla loro provenienza e destinazione.

La relazione importantissima è corredata da uno straordinario numero di prospetti e tavole statistiche compilate in modo talmente completo sicché non vi è alcuna parte, sia pure di minima importanza del movimento immenso del primo porto commerciale d'Italia, che non sia presentata al lettore.

Al Municipio di Genova e in particolare ai compilatori della bellissima relazione va data quindi la più ampia lode.

RIVISTA BIBLIOGRAFICA

Giuseppe Tito De Angelis. — *La produzione economica e le Società anonime.* — Torino, Unione Tip. Ed. Torinese, 1910, pag. 205 (L. 2.50).

L'Autore trattando di questo importante argomento che dal lato economico e giuridico presenta tanti punti degni di profonda disamina, non dice in verità cose nuove, ma osserva il moderno fenomeno delle società anonime e della loro funzione da un aspetto quasi originale. La Società anonima, osserva infatti l'Autore, è diventata uno strumento che meglio di ogni altro ha saputo mettere in azione la scienza ed il capitale; la scienza sia dal lato esclusivamente tecnico, perchè ha impresso alla produzione dei miglioramenti meravigliosi, sia dal lato amministrativo, in quanto i sistemi finanziari, la contabilità ecc., hanno dovuto essere continuamente perfezionati.

L'altro elemento, il capitale, esso pure per mezzo delle società anonime ha potuto esser organizzato, accumulato concentrando anche le piccole briciole, e incanalato nella produzione.

E premessi questi concetti generali esposti veramente con molta chiarezza, l'Autore esamina l'azione delle società anonime prima nella grande produzione e poi più particolarmente nella agricoltura, nell'industria, nel commercio e nel credito.

Un capitolo che tratta della condizione del lavoro e dei profitti, ci parve, data la natura del libro, fuori di posto.

Il lavoro del Sig. De Angelis contiene delle buone pagine che riassumono la funzione economica delle società anonime, e qualche acuta osservazione su fatti speciali.

Thomas Hodgskin. — *Verteidigung der Arbeit gegen die Ansprüche des Kapitals. Mit einer Einleitung von Georg Adler.* — Leipzig, C. L. Hirschfeld, 1909, pag. 76 (M. 1.20).

Il Dr. Friedrich Raffel pubblica tradotto dall'inglese in tedesco l'interessante opuscolo « Labour defended against the claims of capital » dettato dall'Hodgskin fino dal 1825 e che sembra contenere davvero considerazioni applicabili alle odierne questioni; certo l'Autore — e non lo poteva — non tiene conto del movimento recente per il quale il capitale comincia già a comprendere la necessità e la convenienza di procedere più umanamente e con più elevato concetto economico nei suoi rapporti col lavoro. Nondimeno vi sono osservazioni e concetti che oltrepassano certamente le idee prevalenti nel tempo.

Al volumetto è premessa una introduzione del dottor Georg Adler il quale esamina le condizioni del socialismo inglese nel principio del diciannovesimo secolo, quando tramontavano le teorie Ovveniane e l'economia sociale si fondava sulle acute affermazioni di Ricardo intorno alla teoria del valore.