

ESTRATTI DA RAPPORTI DELLE R. NAVI ALL'ESTERO

Cobè, la "Genova giapponese" (1).

L'importanza commerciale che Genova ha per l'Italia, presenta Cobè per il Giappone: Genova trae molta parte della sua attività dalla vicina Milano, Cobè riceve vita e movimento dalla sorella Osaca, il maggiore centro industriale nipponico.

Cobè è il grande scalo del commercio estero in Giappone, la città più importante per traffico di tutto l'impero. Il rapido incremento di essa si può facilmente arguire dal prospetto che rappresenta il valore in yen (1 yen = L. it. 2,60) dei prodotti di importazione e di esportazione del paese nei differenti anni, comparato con quello di Osaca, perchè il commercio dei due centri è intimamente connesso.

Le industrie del cotone in generale, e dei fiammiferi sono le due principali e proprie di Cobè, ma più del 60% del suo traffico è effetto dell'attività veramente meravigliosa della vicina Osaca.

(1) Dalla relazione del cap. di vascello Bollati di Saint-Pierre, comandante la R. Nave « Vesuvio » (1906-1907).

ANNI	1875	1885	1895	1901	1902	1903	1904	1905
Esportazione Cobè	2,852,379	7,255,844	38,307,914	77,206,226	74,748,143	90,518,210	87,976,178	84,458,678
Id. Osaca	—	—	—	12,646,293	15,050,518	18,394,998	30,790,252	55,938,208
Importazione Cobè	5,354,918	7,584,147	63,098,426	125,979,022	144,516,111	154,534,012	174,855,200	228,614,004
Id. Osaca	—	—	—	10,246,750	11,875,729	16,506,488	16,997,392	18,499,831
Totale movimento Cobè . .	8,207,297	14,839,991	101,406,380	203,185,248	219,264,254	245,052,229	262,831,379	313,072,684
Id. Osaca . .	—	—	—	22,893,043	26,926,247	34,901,486	47,767,644	74,438,039

Solo nel 1897 il desiderio della popolazione di Osaca di avere un porto adeguato al rapidissimo sviluppo del suo commercio è divenuto realtà. I lavori cominciati con imponente grandezza e secondo i più moderni principî, sono il riassunto delle più recenti invenzioni e compendiano tutti i progressi che, tanto in opere portuarie quanto in qualsiasi industria, si sono fatti in questi ultimi anni.

Non starò succintamente a descriverli; mi limiterò solo ad osservare che il principio che li informa è quello di rendere possibile un rapidissimo movimento di merci importate, colla costruzione di immense tettoie atte a proteggere sulle numerose banchine in costruzione il carico importato dai singoli piroscafi in attesa delle operazioni e verificazioni doganali e commerciali.

Come si è accennato più sopra uno dei principali prodotti di esportazione è il cotone filato, che da solo nel 1905 raggiunse la rilevante cifra di yen 28,395,780.

Tale industria risale al 1860: il principe Shimatzu, ultimo Daimio della provincia di Satsuma, considerando che molto cotone filato veniva importato dalla Cina, che a sua volta lo importava dall'America, decise di costruire a sue spese una filanda, e a tale scopo ordinò in Inghilterra delle macchine filatrici con 6,000 fusi. Nel 1863 la costruzione in parola a Isomura presso Cagoshima era terminata e la nuova fabbrica cominciò a lavorare, producendo i primi filati giapponesi. Nel 1877 il Governo proibì l'importazione del cotone filato, e si moltiplicarono allora le filande, raggiungendo nel 1889 il numero di 24 con 145,000 fusi; nel 1905 se ne avevano 89 con 1,561,000 fusi, sparse in tutto il Giappone.

La più grande filanda dell'Impero è la Osaca Boseki Caisha, i cui prodotti esportati hanno raggiunto la somma di 2,500,000 yen all'anno. Il capitale della Società è di yen 2,400,000; il numero dei fusi sorpassa i 6000, quello dei telai 2000.

La più antica filanda di Cobè è la Kanegafuchi, stabilita nel 1887 con un capitale di 7,000,000 di yen, ed è riguardata come la filanda modello in tutto il Giappone.

Un'altra industria floridissima a Cobè e a Hyogo è la fabbricazione e l'esportazione dei fiammiferi. La più antica fabbrica a Cobè ha solo 30 anni di vita, ed ora il numero totale tra Hyogo-Cobè e Osaca supera il centinaio. L'annua esportazione

supera i 500 milioni di scatole del costo quasi di 1 milione di yen e sono sparsi per tutto l'Oriente indistintamente.

Cobè oltre ad essere industriale, è pure eminentemente commerciale e fino a questo momento è lo scalo principale dell'importazione ed esportazione giapponese.

Le cifre dei prodotti importati annualmente a Cobè superano di gran lunga ogni aspettativa: il solo cotone grezzo importato nel 1905 sorpassò 61 milioni di yen; il riso, in massima parte prodotto cinese, salì a 28,786,000 yen, gli zuccheri a 11,284,000, i metalli diversi a circa 30,000,000, ecc.

I paesi verso i quali maggiore è l'esportazione sono, in ordine di importanza: Cina, Stati Uniti, Hongcong, Inghilterra, India, Austria, Francia, Corea. La nostra Italia riceve in media mezzo milione di yen e questo, si noti, solo da Cobè, mentre il prodotto di maggior mole è la seta grezza che parte direttamente da Jochama e che segna nell'esportazione un aumento sempre crescente. Da 294,518 kin nel 1888 saliamo a 669,484 nel 1898 ed a 1,341,913 nel 1902, in modo che noi occupiamo il terzo posto, avendolo il primo gli Stati Uniti ed il secondo la Francia. Giunta in Italia, la seta viene lavorata e confezionata dalle nostre fabbriche che la esportano quindi in Svizzera, Germania e in Russia.

Un'industria fiorentissima a Cobè e della quale non si può non fare parola è la costruzione, la riparazione, l'allestimento di ogni genere di navi, sia mercantili che da guerra, dal piroscavo di minuscole dimensioni all'enorme transatlantico, dalla torpediniera alla grande corazzata. Due sono le compagnie che si occupano di tale ramo, la Mitsubishi, la più importante Società Giapponese, e la Kawasaki Dockyard Company, che impiegano parecchie migliaia di operai. I Kawasaki Dockyards erano in origine governativi e coprivano un'area di soli 9 acri (un acro=mq. 4046,7); passarono poi in proprietà privata e l'intero stabilimento copre ora in terra ferma più di 50 acri ed ha inoltre una grande parte della costa occidentale della baia di Cobè propriamente detta, offrendo, per chi guardi dal mare, la vista di una di quelle colossali fabbriche che si vedono sulla Clyde.

Colla trasformazione poi in Compagnia per azioni, gli affari ingigantirono, e, dal 1896 ai nostri giorni, più di 200 bastimenti sono stati costruiti dalla Kawasaki, che d'altra parte ha pure

eseguito parecchi lavori pel Governo giapponese, per il Siam, la Cina e la Corea.

L'attuale estensione dello stabilimento è sorprendente: basti il dire che simultaneamente si possono impostare 9 bastimenti, ciascuno di 20 mila tonn.

Le officine sono immense e occupano da sole più di 20 acri.

L'altra società è la Mitsubishi, che ha a Cobè due industrie speciali, la fabbrica di carta di Kakogawa ed il cantiere navale col bacino galleggiante.

La prima, fondata nel 1872, fu acquistata dagli attuali proprietari nel 1898 ed ora dà lavoro a più di 400 operai, producendo giornalmente più di 30 tonn. di carta, ricercata dalle tipografie di tutto l'Oriente.

La seconda, più importante, è stata impiantata recentemente al Nord del fanale di Wadomisaki su un estesissimo tratto di terreno. Vi sono otto scali, e parte della costa è stata riservata per la costruzione delle navi.

Più al Nord vi è una profonda darsena protetta da un molo in muratura lungo più di 300 m., nella quale si ha così un ottimo ancoraggio protetto da ogni parte ed ove si possono ormeggiare comodamente 3 o 4 grossi bastimenti per le ultimazioni dei lavori e per le riparazioni ordinarie.

In esso trova posto un bacino galleggiante, costruito intieramente nel cantiere della Società a Nagasaki.

La miniera di carbone di Takashima (1).

La miniera di carbone di Takashima appartiene alla grande compagnia della « Mitsubishi ». L'isola nella quale trovasi la miniera sorge all'imboccatura del golfo di Nagasaki, a 10 miglia dalla città.

La poca profondità d'acqua non permette l'approdo ai piroscafi e perciò il trasporto di carbone si effettua a mezzo di giunche.

L'impianto esterno della miniera sito a S. E. dell'isola si estende su di una lunghezza di 3 miglia, con ferrovia a funicolare per la comunicazione dai pozzi d'estrazione ai depositi.

(1) Dalla relazione del cap. di vascello Bollati di Saint-Pierre, comandante la R. Nave « Vesuvio » (1906-1907).

La miniera funziona dal 1870 ed ha due pozzi, uno dei quali è presentemente in funzione; l'altro, di recente costruzione, non è completamente ultimato. Il primo misura m. 182.40 di profondità dalla superficie allo strato più basso del combustibile.

In questo strato si accede a mezzo di una galleria principale dalla quale si ramificano altre secondarie per i diversi filoni carboniferi.

L'illuminazione interna è elettrica, il trasporto del combustibile dai diversi scavi alla base del pozzo vien fatto a mezzo vagoncini spinti a mano, su ferroguidie nelle gallerie piane, ed a mezzo di funicolare, mossa da motore ad aria compressa, in quelle inclinate.

Per l'ascensione dalla base del pozzo alla superficie terrestre, funzionano degli elevatori mossi a vapore. Il carbone che si estrae varia di qualità a seconda degli strati e delle ramificazioni e viene separato per qualità e dimensioni prima di alzarlo alla superficie.

L'acqua che filtra costantemente nell'interno della miniera è di mc. 0.566,304 a minuto primo.

Si estraggono 250 tonn. di carbone ogni 24 ore, mediante la mano d'opera di 300 minatori le cui paghe variano da L. 1.04 a L. 3.90 al giorno.

I carrelli di carbone che dal pozzo vengono trasportati al cumulo, a mezzo della funicolare, vengono poi scaricati da donne le cui paghe non superano i 90 centesimi.

Fra i diversi strati di carbone trovati prima di giungere alla profondità di m. 182.40, il più importante come grossezza è uno che raggiunge m. 5.472 mentre gli altri variano fino ad un minimo di m. 0,152.

A scopo di sicurezza nello strato di m. 5.472 non fu praticata una galleria della medesima altezza, ma bensì una di m. 3.04 soltanto, lasciando gli altri m. 2.432 per aumentare la resistenza, quantunque grosse travi di legno accostate accuratamente e disposte secondo trapezi, diano ottimo affidamento contro eventuali frane.

Il carbone che si estrae si può dall'apparenza classificare di due qualità distinte: l'una di struttura compatta, lucente presenta dei caratteri molto affini al Cardiff; l'altra friabile, opaca, ha più affinità al Newcastle, entrambe però sono prive di pulviscolo.

Il personale impiegato nella miniera, comprese le donne, ascende in totale a 3000 persone, delle quali solo 300 sono minatori.

La stessa società possiede pure le miniere di Ochi-Shimen-

Namaguta e Kama-Yamada, nonchè quella di Kojo, che sarà quanto prima in condizioni di fornire in gran quantità del carbone di ottima qualità — a quanto assicurano.

L'imbarco a Nagasaki si effettua colla massima rapidità ed il « Nagasaki Press » del 10 marzo 1907 segnalava la media oraria di tonn. 381 $\frac{1}{4}$ di carbone imbarcato e stivato a bordo di un grande piroscalo. L'imbarco, dalle barche ai boccaporti, vien fatto dalle donne.

Honolulu (Isole Hauaii) (1).

La ricchezza delle isole Hauaii è in continuo progresso per l'aumentata coltivazione della canna da zucchero, ed esiste ancora grande estensione di terreno che potrà in prossimo avvenire esservi adibito.

Il terreno è molto adatto, ed alcune piantagioni di zucchero hanno avuto un rendimento superiore a quello delle Antille.

Il Governo degli Stati Uniti favorisce in ogni modo lo sviluppo di quest'industria agricola costruendo strade e lavori per facilitare l'irrigazione, ed è pronto il progetto per sostituire l'attuale porto, troppo ristretto per il traffico avvenire, col vicino Peart Harbour.

Questo è un vastissimo porto naturale, perfettamente sicuro e con convenienti fondali di acqua, in prossimità di Honolulu. Il canale di accesso è stretto e con curve troppo sentite per grandi navi, ma con spesa non rilevante verrà ridotto comodamente praticabile anche per esse.

Oltre alla costruzione di banchine prossime alla linea ferroviaria già esistente per il caricamento dei piroscafi verrà nello stesso porto costruita una stazione navale con bacini di carenaggio, depositi di carbone e munizioni e qualche officina di riparazione.

Per lo sviluppo agricolo delle isole Hauaii manca però la mano d'opera, tanto più dopo l'esclusione dei Cinesi dall'immigrazione, avvenuta per conseguenza dell'annessione agli Stati Uniti, ed i piantatori del territorio pensano ricorrere all'immigrazione di Italiani

(1) Dal rapporto del Capitano di vascello E. Marengo di Moriondo, comandante la R. Nave « Calabria ».

incoraggiati dalla buona prova fatta dai Portoghesi delle Azzorre.

Il trattamento degli immigranti sarebbe stabilito dalle seguenti condizioni.

Ad ogni famiglia si provvederebbe gratuitamente una casa d'abitazione, circondata possibilmente da un piccolo appezzamento di terreno per la coltivazione di erbaggi e pel mantenimento di qualche animale domestico, acqua potabile, legna da ardere, medico, medicine, cure mediche e chirurgiche all'ospedale.

Il salario d'un lavoratore comune sarebbe di 20 dollari al mese pel 1° anno, 21 pel 2°, 22 pel 3° e 26 negli anni successivi. Per le donne dai 18 ai 40 anni sarà proposta una paga di 12 o 14 dollari e pei giovanetti dai 14 ai 18 anni 12 dollari mensili che forse saranno portati a 14. Gli operai più abili, adibiti a lavori un po' più difficili, avranno un salario di 30 dollari. Per i figli ancora inabili al lavoro si provvederà all'istruzione gratuita nelle scuole di Stato.

Essendo desiderio che l'immigrazione non sia transitoria, ma che gl'Italiani entrati nel territorio delle Hauai si affermino nella nuova terra e vi si stabiliscano permanentemente, non saranno accettate che famiglie costituite.

Il viaggio sarà gratuito, ma non ne fu ancora stabilito l'itinerario, volendosi escludere il più breve per Nuova York-S. Francisco per la tema che durante il passaggio del continente americano molti, allettati da promesse di maggior guadagno, vi rimangano.

Il viaggio per lo stretto di Magellano sembra eccessivamente lungo e si finirà probabilmente per scegliere la via del Centro America, facendola attraversare colla ferrovia che sbocca nel Pacifico al Golfo di Tehauantepec.

Per ora si avrebbe bisogno di 40,000 emigranti.

Circa la salubrità delle isole Hauai il medico di bordo mi ha riferito le osservazioni seguenti:

« Le condizioni climatiche delle isole sono buone, essendo la temperatura media di 21° centigradi, non oltrepassando mai i 32°, mentre la minima è di 11°.

« Le condizioni igieniche sono buone e da parte dello Stato non si risparmiano studi e spese per renderle migliori.

« All'infuori delle malattie comuni ai paesi temperati, si verificano nell'arcipelago, la lebbra, la peste bubbonica, la dissenteria

ed il beri-beri; ad onta di questo però la mortalità media annuale della popolazione è inferiore a quella d'Italia.

« La lebbra colpisce quasi esclusivamente gli indigeni ed i Cinesi, ed è così severamente combattuta dallo Stato colla relegazione perpetua, che si può dire che nulla da essa avrebbero a temere i nostri connazionali.

« La peste si manifesta con qualche caso sporadico, anch'essa piuttosto fra gli indigeni e Cinesi, e non cagiona preoccupazione alla popolazione per la grande energia e prontezza colla quale interviene l'ufficio d'igiene, che rende poco probabile l'estensione della malattia in forma epidemica.

« Quanto al beri beri si sa che la razza negra e la gialla vi sono specialmente predisposte. La razza bianca, se pur non è immune in modo assoluto, raramente paga il suo tributo a questa malattia in grazia del suo regime alimentare molto diverso da quello dei Giapponesi e dei Negri.

« Della dissenteria come anche del beri-beri non fanno menzione alcuna i rapporti dell'ufficio d'igiene degli ultimi 3 anni, il che farebbe credere che la malattia non si presenta in forma epidemica e grave; tuttavia figura 157 volte come causa di morte nelle statistiche degli ultimi due anni ».

In complesso ritengo che il territorio delle isole Hauaii sarebbe conveniente all'immigrazione italiana semprechè essa avvenga sotto l'auspicio di quel Governo, sia perchè vengano assicurate buone condizioni di trasporto durante il lungo e faticoso viaggio, sia per la garanzia che il Governo stesso moralmente si assumerebbe sull'avvenire degli immigranti.

Ritengo invece assolutamente sconsigliabile l'immigrazione isolata, perchè, qualora l'immigrante non trovasse occupazione, si troverebbe a più di 2000 miglia almeno da qualunque altro paese ove cercarla, nè la legge americana permette che l'immigrante arrivi avendo già combinato ed assicurato il suo impiego.
