

LA COREA MODERNA.

*Porti aperti — Poste — Telegrafi — Ferrovie, tramways e luce elettrica — Comunicazioni marittime
— Miniere — Importazione — Esportazione — Dogane.*



PORTI APERTI. — I porti coreani aperti dai trattati al commercio straniero furono dapprima quelli di Cemulpo, presso la foce del fiume Han sulla costa occidentale della penisola e sbocco naturale della capitale, quello di Fusan sulla costa meridionale e quello di Uonsan (Ghensan) sulla costa orientale.

A questi si aggiunsero nel '95 Cinnampò, alla foce del fiume Ta-tong, e Mokpò nella provincia di Ciul-la Do, poi, nel '99, Kunsan, Song-cin e Massampò, ed assai recentemente Yongampo e Vigù.

Di tutti questi porti i soli che abbiano fin d'ora una relativa importanza commerciale sono i primi tre; tuttavia, così a Massampò, come a Mokpò, sbocco della più fertile provincia della penisola, Ciul-la Do, chiamata il giardino della Corea, ed a Cinnampò, il porto più vicino agli importanti centri minerari di Pyen-an Do, sembra assicurato un brillante avvenire.

Dalle statistiche annuali pubblicate dalla Direzione generale delle Dogane marittime coreane, traggio i seguenti dati, colla scorta dei quali sarà facile formarsi un concetto dell'importanza relativa e dello sviluppo dei vari porti coreani aperti al commercio estero.

Traffico dei porti coreani ⁽¹⁾: Importazione ed esportazione per gli anni 1896-1901-1902.

		1896		1901		1902	
		yen	yen	yen	yen	yen	yen
Cemulpo	Importazione dall'estero	3.517.974		8.063.338		7.020.399	
	Importazione domestica	316.583		1.991.737		2.426.376	
	Esportazione	1.844.173	5.678.730	2.903.956	12.961.051	2.796.598	12.243.373
Cinnampò	Importazione dall'estero	—		1.037.522		1.278.460	
	Importazione domestica	—		34.662		83.805	
	Esportazione	—	—	1.248.925	2.321.109	1.731.171	3.093.436
Kunsan	Importazione dall'estero	—		486.540		382.946	
	Importazione domestica	—		57.122		73.691	
	Esportazione	—	—	731.591	1.275.253	838.253	1.294.890
Mokpò	Importazione dall'estero	—		506.314		418.056	
	Importazione domestica	—		104.926		105.577	
	Esportazione	—	—	1.188.613	1.800.053	1.547.936	2.071.569
Fusan	Importazione dall'estero	1.937.040		2.259.584		2.210.463	
	Importazione domestica	198.673		455.256		443.235	
	Esportazione	3.004.798	5.140.511	3.551.926	6.266.766	3.195.389	5.849.087
Massampò	Importazione dall'estero	—		192.717		211.024	
	Importazione domestica	—		15.173		10.896	
	Esportazione	—	—	130.699	338.589	263.442	485.362
Uonsan	Importazione dall'estero	1.084.616		2.108.165		1.933.987	
	Importazione domestica	289.999		306.909		514.936	
	Esportazione	648.653	2.023.268	1.371.632	3.986.706	1.374.229	4,023.152
Song-cin	Importazione dall'estero	—		148.198		101.450	
	Importazione domestica	—		78.439		94.997	
	Esportazione	—	—	127.469	354.106	109.586	306.033
Totale	Importazione dall'estero	6.539.630		14.802.578		13.556.785	
	Importazione domestica	805.255		3.044.244		3.753.513	
	Esportazione	5.497.624	12.842.509	11.456.811	29,303.633	12.056.604	29,366.902

(1) Il computo così in questa come nelle tavole seguenti è fatto in yen (1 yen = L. ital. 2,56).

Benchè i nuclei più forti della popolazione bianca non si trovino nei porti aperti, ma nelle due città di Seul e di Pyeng-yang, pure sono essi i soli centri di attività commerciale ed in essi va ricercata la sede di tutte le case commerciali occidentali, nelle cui mani è il commercio straniero della Corea.

Ivi gli Europei, e mi si consenta per brevità di includere sotto questa denominazione anche i numerosi cittadini americani residenti nella penisola, hanno i loro speciali quartieri indipendenti da ogni ingerenza delle autorità locali, retti ed am-



LA CONCESSIONE INTERNAZIONALE DI CEMULPO (GENERAL FOREIGN SETTLEMENT) (VISTA DA NORD).

ministrati da propri Consigli municipali eletti dai residenti e sottoposti alla giurisdizione consolare. Nei porti più importanti, questi quartieri speciali sono spesso più d'uno: così a Cemulpo, accanto alla concessione europea vi è quella cinese e più oltre quella vastissima giapponese, ognuna perfettamente indipendente dalle altre e, ciò che più monta, dalle autorità coreane. Delle concessioni europee la più antica è quella di Cemulpo nella località scelta nell'82 dall'ammiraglio americano Shufeldt, firmatario del primo trattato di commercio coreano. Assai più antiche pertanto sono le concessioni giapponesi di Uonsan e Fusan, la quale ultima, come altrove si è visto, vanta anzi un'esistenza più volte secolare.

All'epoca dell'ammiraglio Shufeldt, Cemulpo non era che un misero villaggio di pescatori, ed esso deve esclusivamente ai trattati il grande sviluppo oggi assunto.

L'ancoraggio, anche per grosse navi, vi è sicurissimo; e benchè una marea veramente straordinaria che giunge fino ad oltre gli otto metri renda una gran parte del porto, specialmente la più prossima alla città, inadatta alle navi di grande portata, pure esso può sempre offrir riparo ad una flotta numerosa.

Il numero degli abitanti si ritiene di circa 20 mila, oltre a 6 mila Giapponesi, 600 Cinesi e circa 30 Europei.

Nella concessione europea sono naturalmente stabilite le ditte più importanti,



LA CONCESSIONE INTERNAZIONALE DI CEMULPO (VISTA-DA SUD).

alla testa delle quali si trovano le tre case *Townsend & C.* (americana), *E. Meyer & C.* (tedesca) e *Holme Ringer' & C.* (inglese), la quale ultima è anche rappresentante della *Hong-Kong & Shang-hai Banking Corporation*, uno degli istituti di credito più solidi dell'Estremo Oriente, mentre la ditta *E. Meyer & C.* rappresenta la *Disconto Gesellschaft* di Berlino, concessionaria delle miniere coreane di Tang-ko-kai. L'importazione di prodotti europei od americani è stata fino ad ora quasi esclusivamente in mano di queste tre case. Assai recentemente una ditta francese, *Rondon, Plaisant & C.*, dopo esser stata dapprima rappresentante della casa Gaillard Jeune di Shang-hai, ha cominciato a lavorare in conto proprio ed è anch'essa entrata nel numero delle case importatrici.

Le sedi principali delle due società *The Oriental Consolidate Gold Mine Co. of*

Corea e The Eastern Pioneer Company, rispettivamente concessionarie delle miniere americane ed inglesi della provincia di Pyeng-an, sono parimenti in Cemulpo.

Più grandi ancora sono gli interessi giapponesi in questo porto. Oltre ad un numero straordinario di piccoli commercianti, artigiani, albergatori e professionisti, i Giapponesi hanno in Cemulpo la sede di vari istituti commerciali o concessionari di pubblici esercizi di primo ordine. Primo fra tutti è la *Keigio Tetsudo Goshi Kaisha* (Seoul Cemulpo Commandite Railways Cy.), società concessionaria della ferrovia che unisce Cemulpo alla capitale. La *Nippon Dai Ichi Ginko* (Prima banca nazionale giapponese), l'istituto d'emissione giapponese più importante, il quale emette una speciale carta-moneta per la Corea, ha qui una sua succursale.

Le due più importanti società giapponesi di navigazione, la *Nippon Yusen Kaisha* ed *Osaka Shosen Kaisha*, i cui vapori assorbono quasi completamente il traffico costiero della Corea, hanno anch'esse rappresentanze in Cemulpo.

La colonia cinese si compone specialmente di agricoltori dello Shantung che vengono qua per la stagione e ritornano quindi in Cina a raccolto ultimato, e di orticoltori che provvedono il mercato dei soli ortaggi che vi si trovino. Non mancano però case commerciali di una certa importanza, in genere succursali di case di Cefù e di Shang-hai.

POSTE. — L'amministrazione delle Poste in Corea secondo concetti moderni è opera assai recente. Anticamente esisteva bensì un servizio di corrieri e di cavalli da posta che percorrevano tutta la penisola, ma il loro uso era limitato al Governo, nè potevano i privati cittadini che avessero avuto della corrispondenza da inviare all'interno, valersi di altro mezzo che affidarla a qualche viaggiatore o venditore ambulante che si recasse nella località voluta.

Allorquando nel 1877 il Giappone fece la sua entrata nell'Unione Postale Universale, esso pensò subito di provvedere al servizio della corrispondenza dei numerosi suoi sudditi che già si trovavano nella vicina penisola, e così sorsero in quell'anno gli uffici postali giapponesi di Cemulpo, Fusan e Ghensan, ai quali doveva poi più recentemente aggiungersi quello di Seul. Questi uffici postali giapponesi, al pari di quelli telegrafici, completamente indipendenti dall'amministrazione coreana, esistono tutt'oggi.

Più tardi, nell'82, la Direzione delle Dogane marittime coreane, allora allora istituita, a somiglianza di quanto si operava al tempo istesso in Cina, organizzava un limitato servizio postale fra i porti aperti della penisola e quelli della Cina.

Il primo tentativo di organizzare un servizio postale anche per i paesi dell'interno non fu fatto che nel 1884. Ma esso, abbiamo visto, doveva abortire, in seguito alla rivoluzione del dicembre che distruggeva ogni cosa il giorno stesso in cui avveniva l'inaugurazione del nuovo servizio.

Una vera e propria organizzazione postale non la si ebbe che nel 1895, subito dopo la guerra cino-giapponese. Ma il servizio coreano era limitato in quei primi anni all'interno della penisola, chè con l'estero questa amministrazione non aveva alcuna relazione ufficiale. Le lettere quindi provenienti dall'interno e dirette ad altri paesi, dovevano esser consegnate sia alla Posta giapponese che a quella delle do-



QUARTIERE GIAPPONESE DI FUSAN.

gane, pagando necessariamente una nuova tassa di affrancazione, ed ugualmente le lettere provenienti dall'estero al loro giungere nella penisola, per poter essere inoltrate all'interno, dovevano esser consegnate alla Posta coreana e pagar la relativa tassa.

Finalmente nel 1897 il Governo coreano inviò due rappresentanti al Congresso postale di Washington, aderì all'Unione Postale Universale e, per preparare l'avvento di questo nuovo stato di cose, ottenne dalla Francia un distinto funzionario di quella Amministrazione postale, il signor Clémencet, al quale solo risale il merito dell'attuale organizzazione che, specie tenendo conto di tutte le difficoltà colle quali egli ebbe a lottare e della mancanza di rapide comunicazioni, è davvero, sotto ogni riguardo, lodevolissima. L'entrata definitiva della Corea nell'Unione Postale è segnata dal 1° gennaio 1900.

Attualmente la Posta coreana non disimpegna, così per l'interno che per l'estero, che il servizio delle corrispondenze ordinarie e raccomandate. Erano tuttavia ben avanzate, allorchando io lasciai Seul, le trattative per iniziare quanto prima altri rami del servizio postale, come pacchi, vaglia, valori, ecc. Un grave ostacolo all'ampliamento del servizio è dato dalle entrate limitate dell'Amministrazione postale, le quali sono ancor lungi dal poter coprire le spese di un costosissimo esercizio. Tuttavia, l'aumento così del numero di corrispondenze passate per gli uffici dell'Amministrazione coreana, che degli incassi relativi, è stato in pochi anni assai notevole, come apparisce chiaro dalle cifre seguenti:

Anno	Corrispondenze	Incasso doll. cor. (1)	Anno	Corrispondenze	Incasso doll. cor.
1895	192.000	2.200	1899	970.000	12.700
1896	415.000	6.300	1900	1.300.000	20.600
1897	636.000	8.400	1901	1.703.000	27.130
1898	763.000	9.900			

(1) Il dollaro coreano in nickel vale circa L. Ital. 1.50.

Gli uffici postali attualmente disseminati per la penisola sommano a 37 uffici principali e 326 uffici secondari, oltre a 747 cassette per le lettere sparse a conveniente distanza l'una dall'altra sulle vie postali percorse dai corrieri. I soli uffici principali sono retti da funzionari dipendenti dall'Amministrazione postale, quelli secondari essendo affidati ai magistrati distrettuali od a funzionari da questi dipendenti. Il servizio pertanto di questi ultimi uffici è molto limitato.

Le vie postali principali percorse dai corrieri postali sono sette di numero, e cioè:

Seul-Vigiù-Kang-hai, passando per Songdo, Hai-ciù, Pyeng-yang, Cinnampò e Cien-giù. Lunghezza totale 1500 *li*, circa 750 chilometri. Durata del tragitto da Seul a Vigiù: 12 giorni; da Seul a Kang-hai: 20 giorni.



LA POSTA GIAPPONESE DI SEUL.

Seul-Kieng-heung, passando per Uonsan, Ham-heung e Song-cin. Lunghezza totale: 2000 *li*, circa 1000 chilometri. Durata del tragitto da Seul a Kieng-heung: 25 giorni.

Seul-Cemulpo: strada ferrata. Lunghezza 80 *li*, circa 40 chilometri. Tragitto in 1h. $\frac{3}{4}$.

Seul-Mokpò, passando per Su-uen, Kong-giù, Kun-san, Cion-giù, Nam-yeng e Hoang-giù. Lunghezza totale: 1300 *li*, circa 650 chilometri. Durata del tragitto da Seul a Mokpò: 11 giorni.

Seul-Fusan-Massampò, passando per Ciun-giù, San-giù, In-dong e Tai-gu. Lunghezza totale: 1400 *li*, circa 700 chilometri. Durata del tragitto da Seul a Fusan: 11 giorni.

Seul-Cieng-giù, passando per An-sieng. Lunghezza 290 *li*, circa 150 chilometri. Durata del tragitto: 2 giorni.

Seul-Kang-neung, passando per Ciun-cien. Lunghezza 670 *li*, circa 335 chilometri. Durata del tragitto: 8 giorni.

Dai punti ove risiedono gli uffici postali principali, situati tutti sul percorso di



1895



1900

FRANCOBOLLI COREANI.



1901

queste grandi linee, si staccano poi un certo numero di strade secondarie, le quali collegano gli uffici di seconda categoria con quelli di prima.

Sono circa 480 corrieri che percorrono giornalmente queste differenti strade della penisola, portando ognuno un carico massimo di 20 chilogrammi. La corsa postale di ogni corriere comprende l'andata ed il ritorno da un ufficio postale principale ad un altro ufficio principale, percorrendo una media di 80 li al giorno. La corsa postale si effettua in circa 5 giorni in quasi tutte le provincie della penisola, coll'eccezione delle provincie settentrionali, ove occorrono generalmente 8 giorni.

Oltre a queste linee terrestri, l'Amministrazione postale coreana si serve, per regolare convenzione, di alcune linee marittime, e cioè delle due linee giapponesi *Nippon Yusen Kaisha* ed *Osaka Soshen Kaisha*, e della linea russa *Russian Steam Navigation Co.* di cui è cenno nelle *Comunicazioni marittime*, oltrechè di alcune linee secondarie, coreane e giapponesi, di cabottaggio.

Il signor Clémencet, che ha titolo di Consigliere Ispettore delle Poste Imperiali, ed il quale, con un lavoro arduo e costante, ha saputo in pochi anni dar vita ad un servizio fra i più delicati, si trova alla testa di un numeroso personale che conta non meno di 756 persone, fra cui 114 fra direttori e segretari postali, personale da lui scelto, istruito e ordinato e che, giova riconoscere, compie con molto zelo il proprio dovere.

Quando si pensa che cosa significhi, allorchè si è così lontani dal proprio paese, il poter disporre di un servizio postale sicuro e regolare, di leggieri si comprende la popolarità e la simpatia che il signor Clémencet si è acquistata presso la comunità europea di Seul.



FRANCOBOLLO COREANO
1902.



FRANCOBOLLO DELLE POSTE GIAPPONESI
IN COREA (1900-1901).



FRANCOBOLLO COREANO
1904.

Nè dobbiam togliere la parte di merito che gli spetta al generale Min San Ho, Direttore generale delle Comunicazioni, dal quale dipendono le due Amministrazioni delle Poste e dei Telegrafi, un funzionario attivo ed intelligente che seppe tenersi sempre lontano dagli intrighi della politica coreana, e lavorò invece seriamente per dotare il proprio paese di questi due importantissimi organi di civiltà.

TELEGRAFI. — Le comunicazioni telegrafiche interne della Corea comprendono attualmente due reti, una di proprietà del Governo coreano ed una del Governo giapponese. La rete coreana ha uno sviluppo di 3492 chilometri, e si estende at-



IL SIG. CLÉMENCET NELL'UFFICIO POSTALE CENTRALE DI SEUL.

traverso tutta la penisola, mettendone in comunicazione i centri più importanti con Seul. La rete giapponese invece si svolge lungo la linea Seul-Fusan ed è ora la più importante, poichè è quella che, mediante il cavo sottomarino che congiunge Fusan al Giappone, mette l'impero coreano in comunicazione telegrafica con il resto del mondo.

Prima della rivolta dei *boxers* nella Cina settentrionale, il punto terminale della rete coreana a Vigiù era congiunto con la rete telegrafica cinese, e quindi due erano le vie per le quali la Corea poteva comunicare con il resto del mondo. Questo allacciamento pertanto, effettuato nel 1885 da Uen Ci Kai, l'attuale vicerè del Cili, allorquando egli trovavasi in qualità di Commissario imperiale in Corea, costituiva una violazione alla convenzione giapponese-coreana relativa al cavo sottomarino di Fusan, ed ora che le linee della Manciuria sono state distrutte dai *boxers*, il Giap-

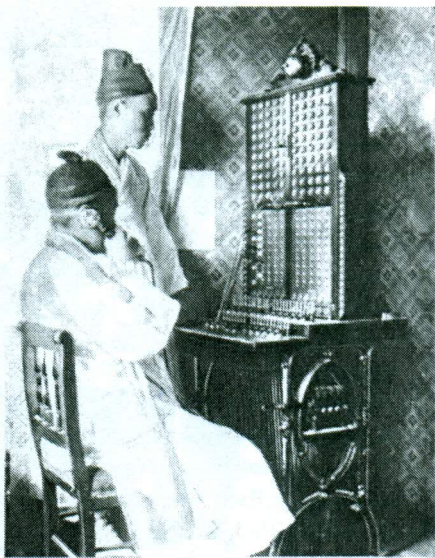
pone non acconsente assolutamente a che l'allacciamento in discorso venga riprodotto.

La convenzione sopra citata, firmata a Seul nel 1883, stabilisce che il Governo coreano s'impegni per la durata di 25 anni a non costruire egli stesso alcuna linea telegrafica sottomarina o terrestre che possa far concorrenza alla linea giapponese. Quindi, secondo le disposizioni della convenzione, l'opposizione del Giappone è legittima, e non deve recar meraviglia che questo Stato, oggi assai più forte e temibile che non lo fosse nell'85, non voglia più consentire oggi ciò che per la sua debolezza d'allora gli era convenuto subire. È quindi assai dubbio che prima del 1908, epoca in cui scade la convenzione, la Corea possa allacciare la sua rete telegrafica con quella della Manciuria e tanto meno, come più volte ebbero a chiedere i Russi, con quella della Siberia Orientale. Nei primi mesi del 1902 i Russi, stanchi dei continui rifiuti opposti a questo loro desiderio, la cui mira era quello di sottrarre all'ingerenza giapponese le loro comunicazioni con la Legazione di Seul, credettero di poter vincere con la violenza tutte le opposizioni, e, nonostante le proteste delle autorità locali, procedettero alla costruzione di una piccola linea telegrafica militare congiungente la stazione russa di Novgorodskaya alla città coreana di Kieng-heung, distanti pochi chilometri l'una dall'altra. Il Governo coreano, pertanto, spinto dal Giappone, protestò vivacemente e, stando a quanto pubblicarono i giornali coreani di Seul, la linea sarebbe stata distrutta dalle autorità locali d'ordine del Governo centrale.

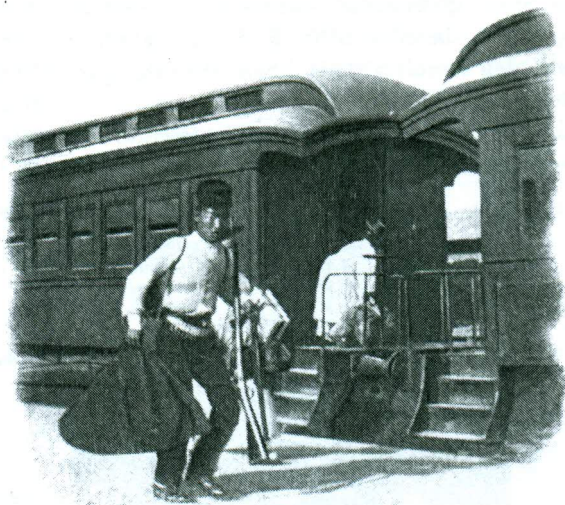
Intanto le linee interne della Corea vanno assumendo uno sviluppo sempre crescente e nel solo anno 1901 oltre 700 chilometri di linea furono distesi per opera del Governo coreano. Il numero dei telegrammi spediti in detto anno fu di 152.485, superando di 27.075 quello dell'anno precedente, mentre gli introiti che nel 1900 erano stati di dollari coreani 72.443,26 si elevarono nel 1901 a doll. cor. 86.830,86.

I telegrammi possono esser redatti sia in *eur-roman* che in caratteri cinesi, per i quali venne adottato il codice di segni convenzionali già in uso nelle amministrazioni cinesi, e, ben inteso, in ognuna delle lingue europee ammesse dalle convenzioni telegrafiche internazionali.

La direzione del servizio telegrafico è affidata ad un suddito danese, il signor Mülhensteth, già membro dell'Amministrazione telegrafica cinese, e da questa inviato in Corea fin dal 1885 all'epoca della costruzione della linea Seul-Vigiù. Alla dipendenza di questo signore, che ha titolo di Consigliere Ispettore dei Telegrafi imperiali,



UFFICIO CENTRALE DEI TELEFONI A SEUL.



ALLA STAZIONE DI SEUL.

trovansi 113 funzionari indigeni (direttori, ingegneri, segretari) e 303 agenti subalterni (fattorini, guardafili, operai e inservienti).

Assai recentemente al servizio telegrafico è stato aggiunto quello telefonico ed un filo speciale già unisce telefonicamente Seul a Cemulpo, Song-do e Pyeng-yang, con un allacciamento fra Pyeng-yang e Cinnampò.

Tutti gli uffici governativi che si trovano in dette città sono oramai provvisti di apparecchi telefonici ad alcuni se ne trovano pure presso i privati. Questi però alla mia partenza da Seul non superavano la diecina; dal quadro stesso, del resto, della stazione centrale, qui riprodotto, si può vedere come i telefoni non abbiano ancora in Corea uno sviluppo eccessivo.

FERROVIE. — Le sole ferrovie coreane per ora aperte al pubblico sono la linea *Seul-Cemulpo* ed i due tratti *Fusan-Tai-gu* e *Seul-Su-nen* della linea *Seul-Fusan*, in mano tutte ai Giapponesi.

La concessione della linea *Seul-Cemulpo* fu chiesta ed ottenuta nel marzo 1896 dall'*American Trading Co.*, un istituto commerciale con interessi vastissimi in tutto l'Estremo Oriente, che subito pose mano ai lavori e li portò innanzi per un paio di mesi. Nel gennaio 1899, poi, esso cedette i suoi diritti ad un sindacato giapponese che ultimò i lavori ed esercisce oggi la linea.

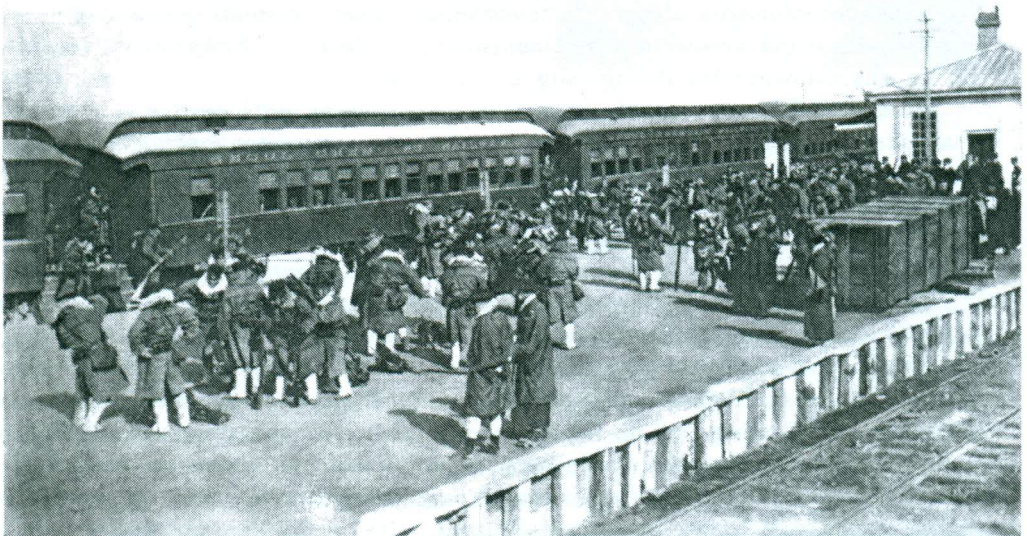
In realtà, pertanto, essa si può considerare come una linea governativa giappo-

nese, poichè l'ammontare di yen 1.702,752 pagato alla società americana fu effettivamente sborsato dal Governo del Mikado, il quale fece un prestito senza interessi al sindacato giapponese di yen 1.800,000 a garanzia del quale prendeva un' ipoteca sulla ferrovia. Lo Stato giapponese garantisce l'interesse del 5 % agli azionisti, il cui capitale complessivo da cifre ufficiali di dubbia attendibilità apparirebbe di yen 750.000. I proventi dell'esercizio della linea, dedotto questo interesse da pagarsi agli azionisti, dovrebbero servire all'estinzione graduale del prestito.

Dalla relazione pubblicata nel 1902, riguardante l'esercizio del 1901, l'ultima che io ho avuto sott'occhio, se ne traggono i seguenti dati:

INTROITI		SPESE	
Passeggeri (354,623)	Yen 107,579.67	Traffico	Yen 24,212.66
Bagagli	> 7,942.85	Mantenimento	> 26,650.87
Merci (tonn. 28,975)	> 80,452.96	Macchine	> 37,137.66
Varii (compreso guadagno sul cambio) >	9,418.05	Varie	> 23,013.32
TOTALE	Yen 205,393.53	TOTALE	Yen 110,014.21

BILANCIO	
Introiti	Yen 205,393,53
Spese	> 110,014.21
ATTIVITÀ	Yen 95,273.32 pari a circa L. it. oro 238,187.30



SOLDATI GIAPPONESI ALLA STAZIONE DI CEMULPO.

È opinione generale in Corea che le cifre suesposte nella parte relativa agli introiti sieno alquanto esagerate; comunque sia, anche ammettendole vere, deducendo dalla cifra dell'attività totale 37.500 yen rappresentanti l'interesse del 5 % dei 756.000 yen di azioni, resterebbero yen 59.779 a sconto del prestito col Governo, il che, accettando questa cifra come media, porterebbe a circa trent'anni il periodo durante il quale la ferrovia Seul-Cemulpo continuerà a rimanere sotto il controllo del Governo giapponese.

Ugualmente in mano ai Giapponesi era la costruzione della linea Seul-Fusan, di cui due tratti sono ora aperti al traffico e la cui totale apertura si contava dovesse



CONTADINA.

aver luogo sul finire del 1905.

La concessione per la costruzione di detta linea venne accordata dal Governo coreano nel settembre 1898 ad un sindacato giapponese che prese il nome di *Keigio-Tetsudo Kubashiki Kaisha* (Seoul-Fusan Joint-stock Railways Co.), il quale fino al 1903 non aveva riunito che un capitale di 50.000 yen rappresentanti 5 yen per ognuna delle 100.000 azioni da 50 yen emesse, mentre il costo totale della linea era preventivato in 25 milioni di yen (circa 63 milioni di lire italiane oro). Ma anche qua i fondi occorrenti furono provveduti dal Governo giapponese che fin dall'inizio dell'impresa garantì il 6 % d'interesse agli azionisti, i quali, a termini del contratto di concessione, non possono essere che sudditi giapponesi o coreani.

L'importanza strategica e commerciale di questa linea è ben più grande di quella Seul-Cemulpo e, qualunque possa essere il finale risultato del conflitto odierno

fra Russia e Giappone, esso appare fin d'ora come il futuro termine della gran linea transasiatica che comprenderà la Transiberiana fino a Harbin, la ferrovia della Manciuria da Harbin a Liao-yang, la linea attualmente in costruzione Seul-Vigiù col suo naturale prolungamento fino a Liao-yang, ed ultima la Seul-Fusan, opera meravigliosa per cui sarà possibile rendersi in poco più di due settimane dall'Europa in Giappone.

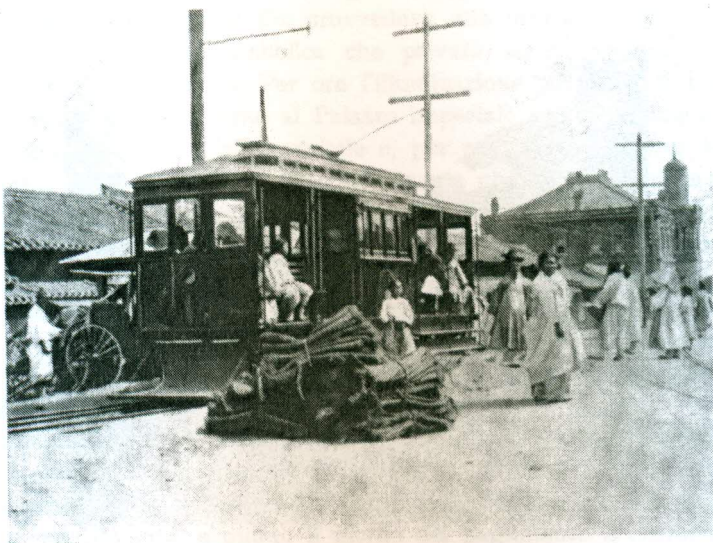
La costruzione del tratto Seul-Vigiù era stata concessa dal Governo coreano



IL GRAN PONTE SUL FIUME HAN E LA FERROVIA CEMULPO-SEUL.

verso il '97 ad un sindacato francese, ma non avendo questo trovato i necessari capitali ed i lavori non essendo stati iniziati entro il periodo di tre anni previsto dal contratto, la concessione decadde. I progetti però relativi erano già stati completati da ingegneri francesi ed il ministro di Francia in Seul, Mr. Colin de Plancy, riuscì ad ottenere che il Governo coreano non rinunciasse alla costruzione della linea e si impegnasse anzi a provvedersi in Francia dei capitali e degli ingegneri necessari. I lavori per un primo tratto Seul-Song-do, 70 km. circa, vennero solennemente inaugurati verso la metà del 1902, ma furono presto interrotti per assoluta mancanza di fondi ed allorquando io lasciai la Corea essi erano stati bensì ripresi, ma procedevano con infinita lentezza.

È fuor di dubbio che questa linea, una volta ultimata, sarà anch'essa, specie per la sua connessione con quella di Fusan, lautamente remuneratrice, ma intanto mancano i fondi, e questi non è possibile trovare se non con un prestito all'estero, il che per la Corea non è molto facile, e non per mancanza di chi voglia fornire i capitali necessari, ma per l'opposta ragione, che i concorrenti sono troppi: Inghilterra e Giappone da un lato, Russia e Francia dall'altro. Nessuno di questi due gruppi vuol consentire a che la Corea prenda un prestito da altri che non sieno capitalisti del gruppo stesso, e così, temendo guai maggiori, la Corea si accontenta di star senza ferrovie. Oramai anche questa questione è risolta: gli ingegneri francesi della linea sono stati licenziati ed il Giappone si è impadronito di ogni cosa.



TRAMWAYS DI SEUL.

Del resto, contro questo nuovo portato della civiltà vi erano molte prevenzioni nella penisola; due anni or sono, allorquando la popolazione intiera ebbe a soffrire dei danni causati da una eccezionale e prolungata siccità, fra le varie cause cui il popolo attribuiva quella calamità vi erano pur queste, che il fumo delle locomotive avesse prosciugato il cielo, e che il taglio delle montagne avesse indispettito gli spiriti che le abitano provocando da essi tutto un sistema di rappresaglie che avevano avuto nella carestia la loro finale conclusione. Ad onta di tutto ciò, pertanto, la comodità di un mezzo di comunicazione così celere, ha fatto passar sopra a tutte le ubbie degli stregoni ed i passeggeri non fanno difetto nelle linee per ora aperte al traffico.

I contratti per la concessione delle due linee di Cemulpo e di Fusan contemplan il caso di un possibile riscatto per parte del Governo coreano entro 15 anni dal giorno della loro apertura all'esercizio, ed ove in detta epoca il Governo co-

reano non si trovi in grado di effettuare questo riscatto, il che è fuor di questione, esso non potrà più farlo che dopo altri dieci anni e così di seguito.

Oltre alle ferrovie già costruite ed a quelle attualmente in corso di costruzione, il completamento della rete coreana dovrebbe comprendere l'allacciamento di Mokpò alla linea Seul-Fusan, una linea da Seul a Uonsan ed a Kiang-heung e l'allacciamento di Cinnampò e Uonsan a Pyeng-yang, sulla linea Seul-Fusan.

TRAMWAYS E LUCE ELETTRICA. — L' ho già detto altre volte: non son poche le sorprese che attendono il viaggiatore al suo arrivo in Seul, e fra queste, certo, una delle maggiori è quella di trovarvi un servizio perfettamente ordinato di tramvie



« ILLIAKOU » O « GIN-RIE-SCIA », IL MEZZO DI LOCOMOZIONE PIÙ COMUNE A SEUL.

elettriche, che percorrono la città nelle sue principali arterie, spingendosi anzi oltre le mura, nei sobborghi.

Si deve a Seul il vanto di essere stata la prima città dell'Estremo Oriente dotata di un così moderno sistema di locomozione per l'iniziativa di alcuni capitalisti americani, alla testa dei quali si trova la casa *Collbran & Bostwick*, ben conosciuta in quelle regioni per altre importanti imprese dello stesso genere. Dietro regolare contratto intervenuto fra questi signori ed il Governo coreano, che si era preso l'impegno di provocare la formazione di una società coreana la quale avrebbe rilevato la rete non appena questa fosse stata aperta all'esercizio, i capitalisti americani della *Seul Electric Co.* cominciarono subito la costruzione di una prima linea dal Palazzo dei Gelsi alla Porta di Levante, presso la quale si trova la stazione centrale di forza, e da questa porta alla Tomba della Regina, per una lunghezza totale di circa 5 miglia. Questo tratto venne completato il 30 settembre 1896. Ultimata questa linea, essa venne prolungata passando per la Porta di Ponente fino alla stazione della fer-

rovia Seul-Cemulpo, ma per quanto anche questo nuovo tratto fosse pronto per il dicembre del '99, l'intera linea, a causa di ritardi subiti dal macchinario che doveva giungere dall'America, non fu inaugurata ed aperta all'esercizio che il 16 maggio 1899. Combinazione volle che questa data coincidesse con un periodo di grande siccità e non ci voleva meno per convincere subito il popolo della capitale che sola ed unica causa di tanta iattura erano queste nuove macchine infernali che viaggiavano per conto loro per le vie della città, solo obbedendo ai cenni dei barbari che le guidavano. Ne nacquero dei torbidi, il popolo infuriato mosse all'assalto delle vetture ed il nuovo servizio dovette ben presto esser sospeso.

Sopraggiunte le piogge e cessata quindi la causa dell'irritabilità coreana, il servizio fu ripreso il 10 di agosto e da allora non fu più interrotto. Nel dicembre quindi dello stesso anno una nuova linea da Ciong-no a Ryong-san venne aperta al traffico.

Intanto la stessa *Seul Electric Co.* provvedeva alla messa in opera di un impianto elettrico per l'illuminazione così pubblica che privata, ed il 17 ottobre 1901 questo nuovo servizio veniva inaugurato. Per ora l'illuminazione pubblica si limita a poche lampade ad arco distribuite attorno al Palazzo imperiale ed a grande distanza l'una dall'altra nelle grandi arterie della capitale e, pur così limitata, rappresenta già un enorme progresso sulla classica lanterna svolazzante che, per le vie che non godono ancora di siffatto privilegio, il non meno classico *kishù* fa ballare davanti agli occhi vostri, e quasi vi acceca, raggiungendo spesso lo scopo opposto a quello cui tenderebbe.

La *Seul Electric Co.* ha poi preparata una splendida strada da Seul a Tok-so, lunga circa 14 miglia, sulla quale si proponeva di continuare la linea che ora si arresta alla Tomba della Regina, ma di iniziarvi gli occorrenti lavori non v'era alcuna idea allorquando io lasciai Seul.

Questa compagnia, come dissi, si era assunto il compito di costruire le linee, avanzando i capitali a ciò necessari, ed il Governo coreano avrebbe quindi dovuto, ad una epoca prestabilita, riscattare ogni cosa. Ma, ohimè, altro è dire ed altro è fare, in Corea specialmente, e giunto il giorno del pagamento il Governo coreano.... se ne scordò. La compagnia protestò, la diplomazia si mise per lo mezzo, ma inutilmente. Fu quindi deciso di mettere all'asta ogni cosa, ma fu allora la volta del Governo coreano di protestare, chè pretendeva, poichè quei lavori s'eran compiuti per suo incarico, che non ne potesse la *Seul Electric Co.* disporre senza il suo consenso, che se ancora la somma contrattuale non era stata pagata, ciò era solo dovuto a mancanza di fondi, il che non toglieva che un bel giorno i fondi si sarebbero potuti anche trovare ed ogni cosa sarebbe stata regolata con soddisfazione generale. Ma questi discorsi valevan poco per la compagnia e le trattative per la vendita delle sue attività erano abbastanza innanzi nei primi mesi del 1903. Poi sopraggiunsero altri avvenimenti e quando io lasciai la Corea l'attenzione del pubblico era attratta verso questioni più importanti, e dei tram nessuno si occupava. Questi, del resto, continuavano nelle loro corse quotidiane ed al pubblico non occorreva altro.

COMUNICAZIONI MARITTIME. — Tre regolari linee di navigazione congiungono i vari porti della Corea fra di loro e coi porti della Cina e del Giappone: la *Russian*

Steam Navigation Co., la *Nippon Yusen Kaisha* e la *Osaka Shosen Kaisha*. La prima di queste ha un servizio mensile da Shang-hai a Vladivostok, *via* porti della Corea, toccando Cemulpo, Fusan e Uonsan. La seconda mantiene una linea quindicinale col seguente itinerario: Kobe, Mogi, Nagasaki, Fusan, *Cemulpo*, Cefù e Newchwang o Port Arthur alternativamente; ed un'altra linea, pure quindicinale, con l'itinerario Kobe-Bakan-Idzuhara-Fusan-Uonsan-Vladivostok. La Osaka Shosen Kaisha ha anche essa due linee quindicinali con gli itinerari Kobe-Bakan-Idzuhara-Fusan-Mokpò-Cemulpo e Kobe-Bakan-Idzuhara-Fusan-Mokpò-Cinnampò rispettivamente.

Oltre a queste linee principali altre varie di importanza assai più limitata esercitano il cabottaggio sulle coste della penisola o ne risalgono i tratti navigabili dei fiumi, mentre piccoli piroscafi corrono giornalmente fra Fusan e Simonoseki sull'opposta costa giapponese.

Il tonnellaggio totale dei bastimenti entrati nei vari porti della penisola per i tre anni 1896, 1901 e 1902 è dato dalla tavola seguente:

Numero e tonnellaggio delle navi entrate nei porti coreani negli anni 1896-1901-1902.

		1896				1901				1902			
		N.		Tonn.		N.		Tonn.		N.		Tonn.	
		N.	Tonn.	N.	Tonn.	N.	Tonn.	N.	Tonn.	N.	Tonn.		
Cemulpo	Piroscafi	213	135,993			465	220,053			533	287,851		
	Vellieri tipo europeo	140	5,870			327	13,739			262	13,410		
	Giunche indigene	336	8,695	689	150,558	244	5,100	1036	238,892	189	4,134	984	305,395
Cinnampò	Piroscafi	—	—			203	35,826			283	58,626		
	Vellieri tipo europeo	—	—			432	11,771			497	11,455		
	Giunche indigene	—	—	—	—	438	6,653	1073	54,250	358	5,312	1138	75,393
Kunsan	Piroscafi	—	—			141	36,163			167	35,775		
	Vellieri tipo europeo	—	—			63	1,963			41	1,082		
	Giunche indigene	—	—	—	—	43	768	252	38,894	28	410	236	37,267
Mokpò	Piroscafi	—	—			320	133,494			373	165,116		
	Vellieri tipo europeo	—	—			62	4,333			53	3,600		
	Giunche indigene	—	—	—	—	13	239	395	138,066	19	230	445	168,946
Fusan	Piroscafi	331	237,293			686	312,029			736	379,662		
	Vellieri tipo europeo	19	1,424			347	24,114			343	21,880		
	Giunche indigene	527	16,111	877	254,828	418	6,033	1451	342,176	613	8,619	1742	410,161
Massampò	Piroscafi	—	—			169	20,223			207	29,749		
	Vellieri tipo europeo	—	—			8	287			4	200		
	Giunche indigene	—	—	—	—	64	646	241	21,256	58	627	269	30,576
Uonsan	Piroscafi	105	89,975			259	112,583			325	151,589		
	Vellieri tipo europeo	45	3,669			59	6,093			79	8,491		
	Giunche indigene	4	130	154	93,774	6	240	324	118,916	7	231	411	160,311
Song-cin	Piroscafi	—	—			196	32,565			228	52,527		
	Vellieri tipo europeo	—	—			2	226			9	858		
	Giunche indigene	—	—	—	—	2	68	209	32,859	—	—	237	53,385
Totale	Piroscafi	649	463,261			2439	902,936			2902	1,169,895		
	Vellieri tipo europeo	204	10,963			1305	62,626			1288	59,976		
	Giunche indigene	867	24,936	1720	499,160	1228	19,747	4972	985,309	1272	19,563	5462	1,241,434

In rapporto alla bandiera, il numero ed il tonnellaggio dei bastimenti entrati nei porti coreani durante i medesimi anni sono dati dalla tavola seguente:



LA SOLA ED UNICA CARROZZA DI SEUL (PROPRIETÀ DEL BARONE GURNZBURG).

Numero e tonnellaggio delle navi entrate nei porti coreani negli anni 1896-1901-1902 in rapporto alla bandiera

BANDIERA	1896				1901				1902					
	N.		Tonn.		N.		Tonn.		N.		Tonn.			
	N.	Tonn.	N.	Tonn.	N.	Tonn.	N.	Tonn.	N.	Tonn.	N.	Tonn.		
Americana	2	158	2	158	38	7.230	42	1.052	80	8.282	32	480	91	2.050
Inglese	13	14.651	13	14.651	4	3.508	1	1.526	5	5.034	4	11.998	4	11.998
Cinese	56	557	56	557	345	3.330	345	3.330	339	3.531	339	3.531	339	3.531
Francese	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.744	1	1.744
Germanica	10	9.152	10	9.152	3	2.619	3	2.619	1	1.379	1	1.379	1	1.379
Italiana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2.791	1	2.791
Giapponese	504	394.444	1389	424.984	1796	746.174	873	16.084	3338	807.190	1904	877.193	3420	938.316
Coreana	95	21.115	126	4.624	2	20	123	25.759	539	107.733	683	14.102	10	333
Norvegiana	2	1.082	2	1.082	1	710	1	710	—	—	845	165.782	2	50
Russa	25	22.817	—	—	68	34.962	10	954	78	35.916	113	101.222	4	294
Totale	649	463.261	867	24.936	1720	499.160	1228	19.747	4972	985.309	2902	1.160.895	5462	1.241.434

Per l'esame della tavola suesposta giova notare che i piroscafi di bandiera coreana che vi figurano non sono altro che piroscafi stranieri appartenenti in generale ad armatori giapponesi e naviganti per conto di questi sotto una tale bandiera al fine di poter esercitare il traffico nei porti non ancora aperti della penisola. Così pure è da osservare che la quasi totalità delle entrate dei piroscafi americani è dovuta ad una barca di 15 tonnellate che naviga sotto speciale licenza fra Cinnampò e il fiume Cing-cien per conto della Società delle miniere americane.

Nel 1902, per la prima volta, ha approdato in un porto della Corea un piroscavo di bandiera italiana, il *Cerea*, armatori Cappucci & C.º, cap. Revello, giunto a Fusan nel mese di febbraio con un carico di petrolio, proveniente da Filadelfia, ove era stato noleggiato da una casa americana.

MINIERE. — La ricchezza mineraria della penisola coreana, per quanto non ancora esattamente conosciuta, è certo grandissima, e solo per ora assai limitatamente sfruttata. Oltre all'oro che forma il prodotto principale delle miniere coreane e di cui già si esporta una discreta quantità, il ferro, l'argento, il rame, lo stagno, il piombo, il carbone e la giada si trovano abbondantemente in numerose località.



QUARTIERE MERIDIONALE DI SEUL COLLA CATTEDRALE CATTOLICA.

Le miniere d'oro sono in generale considerate proprietà dell'Imperatore, e per quanto riguarda i tempi passati, le industrie estrattive non sono mai andate nei loro metodi primitivi, oltre il lavaggio delle sabbie depositate sul fondo dei fiumi e solo occasionalmente si trovano avanzi di antichi pozzi scavati per l'estrazione del minerale. Il metodo seguito per l'escavazione dei detti pozzi, consisteva nello scavare un buco nella roccia accendendovi quindi dentro un fuoco, e non appena le pareti cominciavano ad essere ben infuocate, il fuoco veniva tolto e dell'acqua



LA LEGAZIONE DI RUSSIA A SEUL.

era versata nel buco. Si provocava in tal modo il disgregamento della roccia, ciò che permetteva di approfondire di qualche centimetro lo scavo, poi l'operazione ricominciava e così di seguito. Condizione essenziale di questo sistema era, pertanto, che il pozzo fosse verticale, e ciò a causa del fumo che in caso contrario avrebbe completamente asfissiato i minatori. Era quindi impossibile seguire i filoni nel loro corso e solo una parte minima di essi poteva in tal modo venire sfruttata.

Ora, per altro, da qualche anno il Governo ha introdotto macchinari europei in alcuna delle miniere imperiali, ma i risultati ne sono sempre scarsi, in mancanza essenzialmente di una buona ed efficace direzione.

Fra gli stranieri, i primi a chiedere una concessione di miniere aurifere furono

i Russi, nei primi mesi del '96, ma non avendo essi posto mano ai lavori nel limite di tempo stabilito, la concessione è oggi scaduta.

Successivamente, nel maggio dell'istesso anno, un'altra concessione fu ottenuta da un suddito americano che la trasmise nel settembre alla *Korean Mining & Development C.* di New Jersey che incominciò subito i lavori nel distretto di Uonsan, provincia di Pyeng-an Do. Nel maggio '98 la proprietà di queste miniere fu nuova-



LA LEGAZIONE GIAPPONESE A SEUL.

mente trasferita alla *Oriental Consolidate Mining C.* di West Virginia che attualmente le esercisce.

Nell'aprile 1897, un gruppo di capitalisti tedeschi, a capo dei quali si trova la *Disconto Gesellschaft* di Berlino, otteneva una nuova concessione. La località prescelta fu quella di Tang-ko-kai nel distretto di Kim-song, provincia di Kang-uen Do, ed i lavori subito iniziati ebbero già l'onore di una visita, nel giugno 1899, di S. A. I. il principe Enrico.

Gli Inglesi, alla loro volta, vincendo enormi difficoltà frapposte dal Governo coreano che il 20 gennaio 1898 pubblicava un decreto, a termini del quale nessuna

concessione mineraria avrebbe più dovuto esser accordata agli stranieri — riuscivano ad ottenere nel successivo settembre una quarta concessione a favore della *Eastern Pioneer C.* I lavori furono tosto iniziati nella località di Eun-sun, provincia di Pyeng-an Do, il cui nome, molto simile a quello di Un-san, dove si trovano le miniere americane, fu cambiato ad evitar confusione in quello di *Gwendoline*.

Nel 1901 finalmente anche i Francesi ottennero una concessione, ormai scaduta per mancato inizio dei lavori, dovuto ad inesistenza di capitali, ed un'altra ne ottennero i Giapponesi. Quindi attualmente sono cinque le concessioni minerarie ottenute dagli stranieri, e di queste, la sola per ora prosperosa ed abbondantemente fruttifera è l'americana, ove trovano impiego circa 70 occidentali ed oltre 3000 indigeni, pagati, questi ultimi, in ragione di 20 cents oro (circa lire ital. 1.00) cadauno. Le miniere tedesche, che impiegano attualmente 9 Europei, 7 Giapponesi, 6 Cinesi e 275 indigeni, sono sempre nel periodo delle ricerche e degli esperimenti, e benchè vi sia speranza di un avvenire migliore, rendono per ora poco o nulla.

Superiori alle tedesche, ma inferiori di gran lunga alle americane, come rendimento, sono le miniere inglesi; assai recentemente però sono stati trovati nuovi filoni e giacimenti di carbone e rame scoperti nei limiti stessi dell'area della concessione, onde un miglioramento negli affari della società concessionaria si annunzia prossimo.

Il tipo generale dei contratti di concessioni minerarie è il seguente: il Governo coreano autorizza il concessionario a scegliere, in una qualsiasi provincia dell'impero, una zona di 260 miglia quadrate, entro i limiti della quale viene accordato il diritto di sfruttare qualsiasi miniera per un periodo di anni 25: è posto obbligo di iniziare i lavori entro un dato tempo, per lo più 12 o 24 mesi dalla firma del contratto: come corrispettivo il 25 % sugli introiti netti è devoluto al Governo coreano. Gli Americani e gli Inglesi però, in seguito a contestazioni avvenute, modificarono i primitivi contratti pagando per una volta tanto 200 mila yen al dipartimento della Casa Imperiale ed obbligandosi all'annuo pagamento di yen 25 mila per tutto il tempo in cui le miniere continueranno a lavorare.

Circa alla scelta della località una certa restrizione è stata introdotta negli ultimi contratti, a cominciare da quello riguardante la concessione francese; non possono, cioè, esser scelte zone entro le quali si trovi alcuna delle così dette miniere imperiali, in numero di 43, e che son quelle ritenute dai Coreani come le migliori. Con tutto ciò lo sfruttamento delle ricchezze minerarie della Corea offre sempre campo larghissimo alla speculazione occidentale, e se i risultati ottenuti finora nella maggior parte delle miniere sfruttate dagli stranieri non sono, a dir vero, eccessivamente lusinghieri, ciò è dovuto esclusivamente al metodo poco serio col quale le varie località furono prescelte. Nella maggior parte dei casi le concessioni vennero chieste senza alcuno studio preventivo da speculatori locali, i quali, scelta un'area qualsiasi che avesse fama di esser ricca di oro, emesse delle azioni ed intascato il premio corrispondente, pigliarono il volo, lasciando negli imbrogli i troppo creduli azionisti. Per iniziare invece un'impresa seria e promettente, occorrerebbe prima eseguire gli opportuni studi, rilievi geologici e saggi del terreno; ed una volta trovata la località con serie garanzie di rendimento, ed in Corea non son poche, chiederne la concessione.

Le stesse miniere imperiali potrebbero, infine, esser fonte di lucro per qualche



LE MINIERE AMERICANE DI UN-SAN.

privato intraprenditore, qualora si riuscisse a decidere il Governo coreano ad uno sfruttamento più razionale e conseguentemente più proficuo di tali ricchezze, affidandone la direzione ad ingegneri europei.

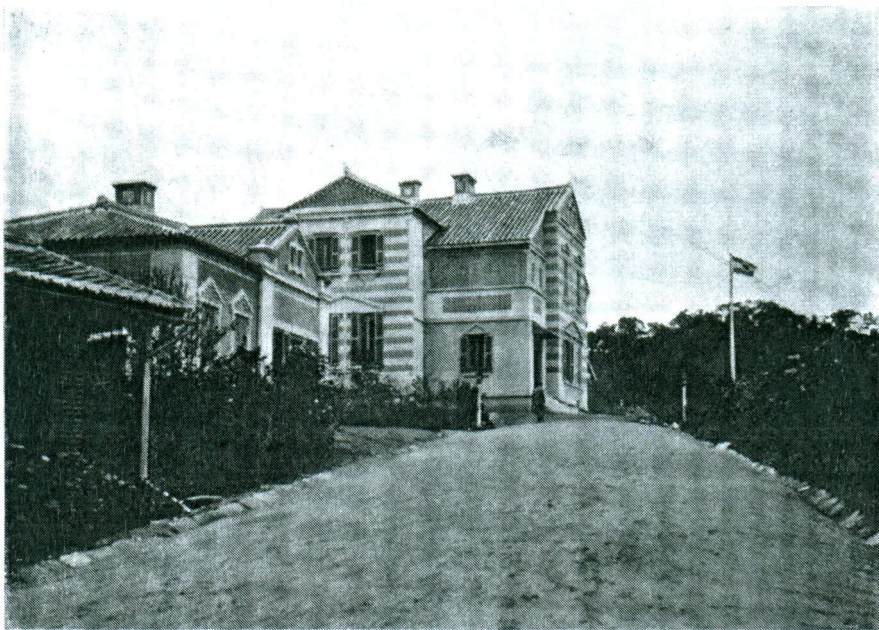
Nell'annesso schizzo dimostrativo è indicata l'ubicazione delle varie miniere imperiali e quella delle concessioni straniere. Da esso si può vedere come la ricchezza mineraria della Corea non si limiti solo a qualche particolare provincia, ma si estenda all'intera penisola.

La tavola seguente indica in dollari messicani la quantità di oro esportata dalla Corea in questi ultimi anni.

ANNO	ORO ESPORTATO		TOTALE
	in Cina	in Giappone	
	Dollari	Dollari	
1892	485,791	366,960	852,751
1893	493,651	425,008	918,659
1894	295,385	638,690	934,075
1895	400,223	952,706	1,352,929
1896	587,444	802,968	1,390,412
1897	1,086,543	947,536	2,034,079
1898	1,183,137	1,192,588	2,375,725
1899	883,905	2,049,477	2,933,382
1900	567,670	3,065,380	3,633,050
1901	136,150	4,857,201	4,993,351
1902	59,805	5,004,301	5,064,106

Queste cifre però son lungi dal rappresentare l'intera produzione aurifera annua della Corea, e forse non ne rappresentano che la metà, poichè l'oro essendo sottoposto al pagamento di una tassa di esportazione, è naturale che una parte non piccola di esso esca dallo Stato dalla frontiera terrestre ove non vi sono uffici doganali, mentre d'altra parte esso si presta assai facilmente ad un'esportazione di contrabbando anche per la via marittima.

IMPORTAZIONE. — Il commercio di importazione, che nel 1892 non raggiungeva i 5 milioni di dollari messicani e per il 1900 era rappresentato dalla cifra di dollari



LA LEGAZIONE GERMANICA A SEUL.

10,940,460, alla chiusura dell'anno 1901 era salito a doll. 14,696,470.

Questo aumento, davvero notevole, nell'importazione di prodotti stranieri, dovuto ad un eccesso di confidenza nel mercato coreano, è venuto disgraziatamente a coincidere con un'eccezionale scarsità nel raccolto del riso, causata dalla grande siccità dell'anno precedente, e con un forte deprezzamento della moneta coreana in nickel. Ora il riso è l'unica ricchezza della massa del popolo coreano ed il deprezzamento della moneta non rappresenta per esso che un aumento di prezzo dei generi stranieri: così mentre di questi è grandemente aumentata l'importazione, il consumo ne è diminuito, e gli importatori si trovarono così con forti *stock* di merci invendute, onde si prevede per l'anno in corso, e fors'anche per il veniente, una sensibile diminuzione nel commercio di importazione.

Nella cifra totale dell'importazione del 1901, il primo posto è tenuto dai cotonei, di cui si importarono doll. 6,306,687. Il consumo di stoffe e filati di cotone è in Corea grandissimo, poichè questo materiale è l'unico usato per l'abbigliamento di tutte le classi ed in tutte le stagioni. Le nazioni importatrici sono l'Inghilterra, il Giappone e gli Stati Uniti, seguiti a grande distanza dalla Cina.

Gli Stati Uniti ed il Giappone tengono il primo posto per i cotonei grezzi ed i filati, mentre l'importazione dei tessuti è quasi esclusivamente rappresentata dai prodotti di Manchester.

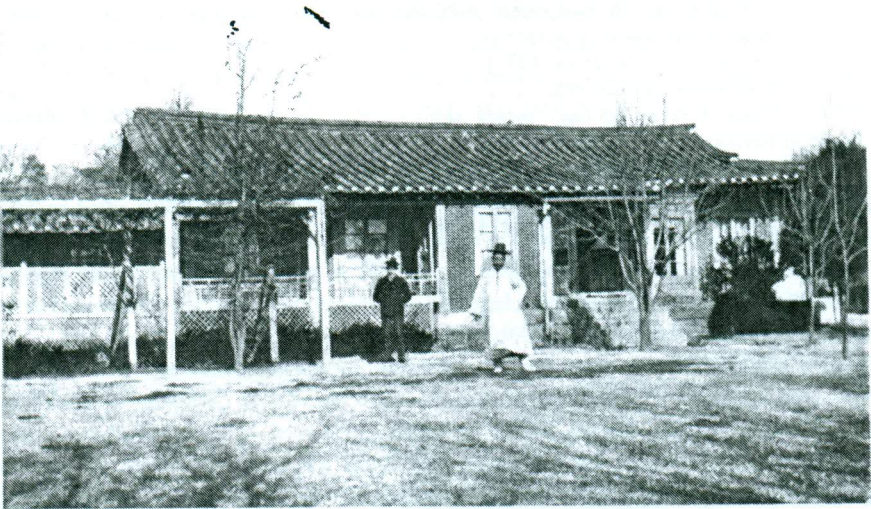
Nella tavola seguente si trova classificata l'importazione dei cotonei per l'anno 1901 secondo le varie denominazioni ed i paesi d'origine secondo risultano dalle dichiarazioni della Dogana imperiale.

DENOMINAZIONE	Unità	Quantità	Valore (yen)
<i>Shirlings</i> grezzi	Pezze	322,918	1,354,922
Id. giapponesi	id.	19,157	38,362
Id. bianchi	id.	79,157	377,895
Id. giapponesi	id.	79	168
Id. lavorati	id.	14,457	65,379
Id. tinti	id.	158	161
<i>T. Cloths</i>	id.	20,339	45,599
Id. giapponesi	id.	9,459	20,836
Tralicci inglesi ed americani . .	id.	34,970	159,182
Id. giapponesi	id.	919	1,842
Indiane, cretonnes	id.	6,503	23,171
Crociati	id.	1,476	4,522
<i>Turkey red</i> (inglesi)	id.	6,815	18,855
Battiste e mussole	id.	10,274	18,653
Garze	id.	95,460	95,510
Tela (inglese ed americana) . .	id.	38,897	100,856
Id. giapponese	id.	189,554	785,407
Id. cinese	id.	171,235	708,270
Flanelle	id.	19,115	115,626
Id. giapponesi	id.	4,675	20,599
Fazzoletti	Dozzine	17,247	19,467
Asciugamani	id.	2,620	1,485
Filati (inglesi e indiani) . . .	Piculs (¹)	907	41,079
Id. giapponesi	id.	77,165	1,173,364
Articoli vari non precedentemente denominati	—	—	1,089,935
TOTALE			<u>6,306,687</u>

Di cotone grezzo ed ovatta fanno pure i Coreani un gran consumo, e l'ovatta adoperano per le imbottiture dei vestiti invernali. Nel 1901 si importarono *piculs* 3584 di cotone greggio, e *piculs* 5164 di ovatta, per un valore rispettivamente di yen 77.222 e yen 143.510.

L'importazione di manufatti di lana, benchè si sia nel 1901 quasi triplicata

(¹) 1 picul = kg. 60, 454.



LA LEGAZIONE D'AMERICA A SEUL.

rispetto agli anni precedenti, continua a rimanere d'importanza più che secondaria con un valore totale di yen 162.786.

I manufatti di seta vennero anch'essi importati in quantità doppia di quella dell'anno precedente, in numero cioè di 279.790 pezze per un valore totale di yen 1.228.221.

Assai importante è pure l'importazione degli oli minerali per illuminazione: 2.463.631 galloni dall'America per un valore di yen 615.598, 19.260 dal Giappone per un valore di yen 5189, e *piculs* 997 per un valore di yen 21.082 di diverse provenienze.

Oltre ai summenzionati, i principali prodotti importati in Corea, durante il 1901, furono i seguenti:

Tessuti misti di lana e cotone	yen	16.112
Rame in sbarre (<i>piculs</i> 1591)	>	67.163
Rame in fogli, chiodi e filo di rame (<i>piculs</i> 727)	>	31.227
Ferro in sbarre, filo, fogli e àncore (id. 14.772)	>	80.567
Chiodi (id. 5014)	>	36.107
Ferro vecchio (id. 16.451)	>	56.596
Lamine di ferro galvanizzate (id. 3613)	>	35.199
Acciaio (id. 3811)	>	30.696
Nickel in sbarre (id. 869)	>	101.553

Ferramenta, oggetti in rame, bronzo, acciaio, ferro smaltato, coltelleria, ecc.	yen	191.424
Armi da fuoco e munizioni	>	378.186
Sacchi e corde da imballaggio	>	278.833
Candele (<i>piculs</i> 1817)	>	43.385
Zoccoli e sandali giapponesi (paia 161.563)	>	30.848
Abiti confezionati e mercerie	>	175.521
Carbone e coke (tonn. 8277)	>	61.198
Confetture (<i>piculs</i> 985)	>	11.039
Tinte e colori (aniline) (<i>piculs</i> 2456)	>	135.096
Farine (id. 14.243)	>	76.995
Frutta fresca e secca (<i>piculs</i> 8176)	>	33.132
Cereali e legumi (id. 23.326)	>	62.186
Stuoie (<i>piculs</i> 4465 e pezze 418.697)	>	528.770
Specchi	>	32.624
Macchinari	>	122.897
Vini, liquori, spiriti	>	84.430
Fiammiferi (grosse 562.338)	>	173.849
Medicine	>	94.905
Istrumenti da minatori	>	384.657
Aghi (migliaia 88.233)	>	22.454
Carta (<i>piculs</i> 6763)	>	78.965
Porcellane	>	78.396
Generi alimentari conservati, in scatola ecc.	>	189.635
Materiale ferroviario	>	273.923
Riso (<i>piculs</i> 82.224)	>	400.886
Sale (<i>piculs</i> 216.339)	>	135.954
Cuoio e cinghie di cuoio	>	47.512



CHIESA AMERICANA DI CIOKG-DONG.

Zucchero (<i>piculs</i> 14.947)	yen	113.314
Legnami	>	96.141
Tabacco, sigari e sigarette	>	170.698
Ombrelli (N. 90.771)	>	33.281

Il commercio di importazione di prodotti europei od americani è, come ho già detto, completamente in mano delle tre o quattro case che ho nominate, le quali non sono che filiali delle grandi ditte di Shang-hai. Alcune di esse tengono anche dei magazzini per lo spaccio al minuto sul tipo dei *general stores* americani, a Cernulpo ed a Seul, unica risorsa per i residenti europei. In generale però il piccolo commercio è tutto in mano dei Giapponesi e dei Cinesi.

Di prodotti italiani, per ora, assenza completa sul mercato coreano, eccettuati solo il Chianti del *Cogliati* di Empoli, il Vermouth di Torino di *Martini e Rossi* ed i generi in conserva di *Tosi e Rizzoli* di Parma, importati da Shang-hai in piccolissima quantità, per uso dei residenti europei, dalla casa Rondon, Plaisant & Co.

Pure, una casa italiana che si stabilisse in Corea potrebbe trovar da fare abbastanza anche lavorando esclusivamente su prodotti italiani, per i quali l'unica difficoltà consiste nel farli conoscere, chè, una volta conosciuti, essi non possono non venire apprezzati e preferiti a tutta la paccottiglia di cui la Germania inonda l'Estremo Oriente, superata solo, per cattiva qualità e buon mercato, da quelle grossolane imitazioni dei prodotti europei che formano la caratteristica più spiccata della giovane industria giapponese.

Occorrerebbe però che noi Italiani avessimo maggior fiducia in noi stessi e nelle nostre forze, maggior iniziativa, ci muovessimo di più. Se i prodotti della nostra industria nazionale sono ancora poco conosciuti nell'Estremo Oriente in generale, ed in Corea in particolare, la colpa non ne va ricercata nella qualità, nel prezzo, o nella mancanza di una linea di navigazione italiana che congiunga questi paesi coi nostri porti: no, la colpa è tutta in noi stessi, nella nostra assoluta mancanza di iniziativa. Certo se i prodotti italiani potessero inoltrarsi quaggiù sotto la bandiera nazionale, verrebbero a trovarsi su questi mercati in condizioni ben migliori delle attuali, alleggerendosi in tal modo dei forti noli addizionali che oggi gravano su di essi; ma ripeto, dato anche il presente stato di cose, vi sarebbe sempre molto da fare.

Quando, quattro o cinque anni or sono, una persona di mezzi limitati, nuova ai commerci, ma di vaste idee e di grande iniziativa, si arrischiò ad aprire in Shang-hai uno spaccio di generi alimentari esclusivamente italiani, molti sorrisero e nessuno volle credere ad un possibile successo dell'impresa: oggi quella ditta è nel suo genere una delle prime di Shang-hai, ha succursali in molte città dell'Estremo Oriente ed importa direttamente dall'Italia una grande quantità di prodotti.

Ho fatto più sopra l'enumerazione dei prodotti principali che si importano attualmente in Corea. Ora, una parte non piccola di essi potrebbe con vantaggio venire importata dall'Italia. Dei generi necessari ai residenti occidentali, oggi in numero relativamente limitato ma in continuo aumento, vi è sempre grande domanda ed una casa che importasse annualmente ed all'epoca propizia una certa quantità di vini, liquori, commestibili, mobili, abiti fatti invernali ed estivi, cappelli, scarpe, biancheria ecc., sarebbe sicura di far affari.

Zucchero (<i>piculs</i> 14.947)	yen	113.314
Legnami	>	96.141
Tabacco, sigari e sigarette	>	170.698
Ombrelli (N. 90.771)	>	33.281

Il commercio di importazione di prodotti europei od americani è, come ho già detto, completamente in mano delle tre o quattro case che ho nominate, le quali non sono che filiali delle grandi ditte di Shang-hai. Alcune di esse tengono anche dei magazzini per lo spaccio al minuto sul tipo dei *general stores* americani, a Cempulpo ed a Seul, unica risorsa per i residenti europei. In generale però il piccolo commercio è tutto in mano dei Giapponesi e dei Cinesi.

Di prodotti italiani, per ora, assenza completa sul mercato coreano, eccettuati solo il Chianti del *Cogliati* di Empoli, il Vermouth di Torino di *Martini e Rossi* ed i generi in conserva di *Tosi e Rizzoli* di Parma, importati da Shang-hai in piccolissima quantità, per uso dei residenti europei, dalla casa Rondon, Plaisant & Co.

Pure, una casa italiana che si stabilisse in Corea potrebbe trovar da fare abbastanza anche lavorando esclusivamente su prodotti italiani, per i quali l'unica difficoltà consiste nel farli conoscere, chè, una volta conosciuti, essi non possono non venire apprezzati e preferiti a tutta la paccottiglia di cui la Germania inonda l'Estremo Oriente, superata solo, per cattiva qualità e buon mercato, da quelle grossolane imitazioni dei prodotti europei che formano la caratteristica più spiccata della giovane industria giapponese.

Occorrerebbe però che noi Italiani avessimo maggior fiducia in noi stessi e nelle nostre forze, maggior iniziativa, ci muovessimo di più. Se i prodotti della nostra industria nazionale sono ancora poco conosciuti nell'Estremo Oriente in generale, ed in Corea in particolare, la colpa non ne va ricercata nella qualità, nel prezzo, o nella mancanza di una linea di navigazione italiana che congiunga questi paesi coi nostri porti: no, la colpa è tutta in noi stessi, nella nostra assoluta mancanza di iniziativa. Certo se i prodotti italiani potessero inoltrarsi quaggiù sotto la bandiera nazionale, verrebbero a trovarsi su questi mercati in condizioni ben migliori delle attuali, alleggerendosi in tal modo dei forti noli addizionali che oggi gravano su di essi; ma ripeto, dato anche il presente stato di cose, vi sarebbe sempre molto da fare.

Quando, quattro o cinque anni or sono, una persona di mezzi limitati, nuova ai commerci, ma di vaste idee e di grande iniziativa, si arrischiò ad aprire in Shang-hai uno spaccio di generi alimentari esclusivamente italiani, molti sorrisero e nessuno volle credere ad un possibile successo dell'impresa: oggi quella ditta è nel suo genere una delle prime di Shang-hai, ha succursali in molte città dell'Estremo Oriente ed importa direttamente dall'Italia una grande quantità di prodotti.

Ho fatto più sopra l'enumerazione dei prodotti principali che si importano attualmente in Corea. Ora, una parte non piccola di essi potrebbe con vantaggio venire importata dall'Italia. Dei generi necessari ai residenti occidentali, oggi in numero relativamente limitato ma in continuo aumento, vi è sempre grande domanda ed una casa che importasse annualmente ed all'epoca propizia una certa quantità di vini, liquori, commestibili, mobili, abiti fatti invernali ed estivi, cappelli, scarpe, biancheria ecc., sarebbe sicura di far affari.

Facile smercio troverebbero pure fra la popolazione indigena coperte, tappeti, di poco prezzo ed a colori vivaci, scendiletti della qualità più ordinaria con figure di animali nel centro, specialmente con tigri, oggetti di alabastro, specchi con cornici dorate e molto appariscenti, chincaglierie d'ogni sorta, confetti e frutta giu-



LA LEGAZIONE DI FRANCIA A SEUL.

lebbate, di cui i Coreani sono ghiottissimi, sciroppi e rosoli, scarpe, biciclette, ecc., ecc.: unica condizione necessaria, la mitezza del prezzo.

Oltre a ciò, occorre ricordare che le ferrovie, i tramways, i telegrafi, i telefoni e l'illuminazione elettrica vanno gradatamente progredendo ed occorreranno milioni e milioni di dollari di materiale ferroviario, di rotaie, di traverse, di fili, di apparecchi telegrafici e telefonici, motori, dinamo, lampadine, isolatori, ecc., ecc., tanto, cioè, da accordare a più d'un accorto intraprenditore di realizzare dei lauti guadagni. Ora

una parte di questi potrebbe benissimo entrare in tasche italiane se, ripeto, i nostri industriali osassero affermarsi più francamente ed i nostri commercianti fossero dotati di maggiore spirito d'iniziativa.

Ma chi ha mai visto in Corea un viaggiatore di commercio italiano, un catalogo, un listino di prezzi delle nostre case?

ESPORTAZIONE. — Nella tavola seguente sono dati i principali prodotti esportati dai porti coreani durante l'anno 1901 ed il valore delle quantità esportate, con esclusione dell'oro di cui ho già precedentemente parlato.



LA LEGAZIONE D'ITALIA A SEUL.

PRODOTTI	Unità	Quantità	Valore (yen)
Fave, piselli	Piculs	851,124	1,890,674
Bêche-de-mer	>	3,356	66,804
Bestiame vivo	Capi	13,611	169,349
Rame	Piculs	2,254	63,160
Ginseng rosso	Catti	18,431	515,955
Ginseng bianco	Piculs	12	1,188
Pelli di bue	>	26,253	650,415
Riso	>	1,384,247	4,187,353
Alghe marine	>	22,707	89,323
Spermaceti e carne di balena .	>	—	223,911
Grano	>	20,909	36,070

Il totale però delle esportazioni raggiunse la cifra di yen 8,461,949 contro yen 9.439,867 nell'anno 1900 e yen 4,997,845 nel 1899.

Dall'esame della suesposta tavola apparirà strano come, data la scarsità dell'anno

precedente nel raccolto del riso, pure l'esportazione di detto prodotto abbia raggiunto la cifra abbastanza elevata di yen 4,187,343, uguale cioè alla quasi totalità dell'esportazione di qualche anno fa.

Giova però, anzitutto, notare che il raccolto del 1900 fu eccezionalmente buono e che la maggior parte del riso esportato nel 1901 non rappresenta altro che il più dei raccolti degli anni precedenti imbarcato per l'esportazione nei primi mesi dell'anno, quando ancora il pericolo della siccità non era stato previsto.

Non cessò però completamente l'esportazione di questo prodotto di prima necessità nemmeno quando le funeste conseguenze di un magro raccolto cominciarono a prevedersi od a farsi sentire; ed a spiegare una tale apparente contraddizione, due



IL NUOVO HÔTEL DI SEUL PRESSO LA STAZIONE.

parole di schiarimento non son forse superflue.

L'esportazione del riso in Corea è esclusivamente in mano a commercianti giapponesi, i quali anticipano piccole somme agli agricoltori durante il periodo della semina e ne ipotecano il raccolto. La proibizione quindi dell'esportazione del riso si risolverebbe in una perdita materiale per questi commercianti. Ora poichè, dopo un periodo di prolungata siccità, non si potevano più nutrire dubbi circa l'importanza del raccolto, il ministro degli esteri della Corea, il 24 luglio 1901, informava i rappresentanti esteri in Seul che il Governo si trovava nella necessità di mettere un *embargo* sul riso e sugli altri cereali e così, ottemperato all'obbligo del preavviso di un mese previsto dai trattati, i cereali stessi a datare dal 26 di agosto non si sarebbero più potuti esportare. La misura, che veniva a dimostrare come il Governo coreano potesse qualche volta anche esser capace di sagge disposizioni per la tutela dei suoi sudditi, venne altamente encomiata da tutti coloro che già prevedevano il fatale avvicinarsi della carestia. Insorsero però i Giapponesi, pretendendo che il riso

coreano fosse necessario per il Giappone, ed a mezzo del rappresentante in Seul del Governo di Tokyo, protestarono enegicamente, esigendo il ritiro immediato dell'*embargo*. Il Governo coreano però non cedeva, ed impensierito sempre più dell'avvicinarsi della carestia, firmava un contratto con la ditta *Rondon e C.* di Cemulpo, col quale questa si obbligava a provvederlo di 300,000 sacchi di riso dell'Annam al prezzo di dollari 7 il sacco, anticipando il Governo la somma di doll. 30.000.

Intanto, il 21 luglio capita in Cemulpo una formidabile forza navale giapponese, al comando dell'ammiraglio Togo, composta, niente meno, che delle corazzate *Shi-kishima, Asahi, Idzumo, Itachi, Asama*, ed altre varie di minore importanza, a bordo di una delle quali era il principe imperiale giapponese Kwajonomiya. E contemporaneamente a questo straordinario spiegamento di forze, ecco il ministro giapponese presentare nuovamente una formale domanda perchè l'*embargo* fosse tolto.

Davanti a questo contegno del Giappone il disgraziato Governo coreano non poté far altro che cedere, e così nel settembre fu dapprima tolto l'*embargo* sugli altri cereali e nel successivo novembre, quando già i tristi effetti della carestia cominciavano a pesare su tutta la contrada, anche quello sul riso.

Notiamo che in quel medesimo tempo grande era la gioia in tutto il Giappone per l'ottimo raccolto del riso che nel 1901 vi fu veramente eccezionale, raggiungendo la cifra di 110,000,000 di *piculs*, superiore a quello dell'anno precedente, che pur già si riteneva come una buona annata, di circa 13 milioni di *piculs*.

E in Corea la carestia che si temeva sopraggiunse e fece strage per le campagne, ove migliaia e migliaia d'uomini nel rigido inverno del 1902 morirono letteralmente di fame, mentre gli speculatori giapponesi realizzavano buoni guadagni.

Ma lasciamo da parte questo increscioso soggetto e ritorniamo all'illustrazione dei prodotti dell'esportazione coreana.

Il riso è, come ho già detto, il prodotto più importante della Corea e si coltiva estesamente per tutta la penisola, ad eccezione delle due provincie di Kang-uen Do e di Ham-kieng Do, dove esso non cresce se non in qualche limitato distretto della costa. Se ne distinguono tre specie principali: 1° il *tap-kok*, la qualità comune che cresce nelle risaie ordinarie ed è usato come comune nutrimento da tutta la popolazione; 2° il *ciun-gok*, o riso delle alte terre, più duro del precedente, usato specialmente per farne farine e nella fabbricazione della birra indigena; 3° il *wha-giun-gok*, o riso delle montagne, che cresce sul pendio meridionale dei monti, più piccolo e più duro dei precedenti, quasi una specie di riso selvaggio, assai usato per il vettovagliamento delle guarnigioni, a causa della sua facile conservazione, poichè mentre il riso delle basse terre difficilmente può venir conservato per oltre un lustro, questo delle montagne dura almeno dieci anni ed anche più.

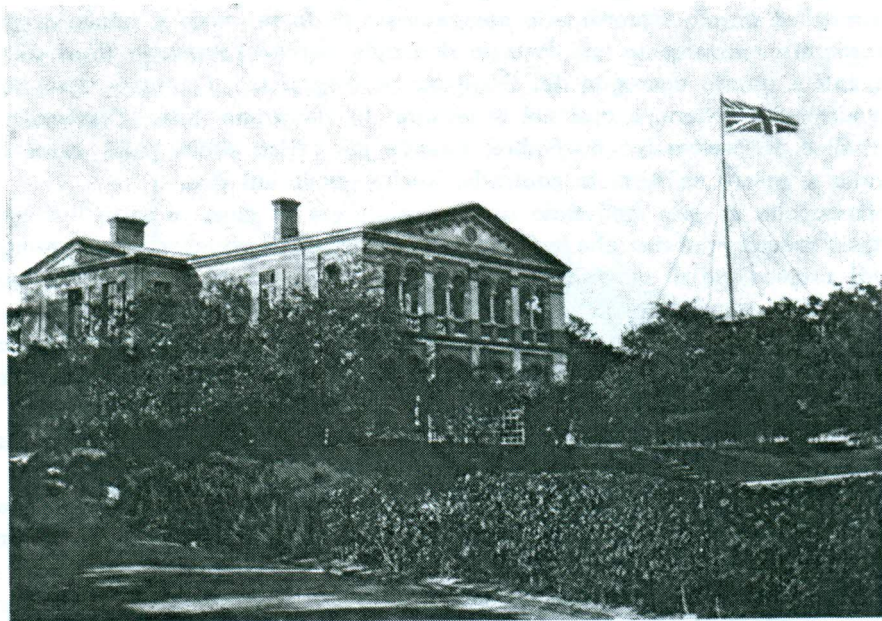
Seconda in importanza viene la coltivazione delle fave e dei piselli, di cui crescono in Corea non meno di venti specie diverse.

L'esportazione del 1901 è però stata alquanto inferiore a quella dell'anno precedente, nel quale essa aveva raggiunto la cifra di yen 2.368.545.

L'esportazione delle pelli di bue è invece in continuo aumento e se si mette in relazione con l'aumento pure costante nell'esportazione di bestiame vivo di cui solo da Uon-san si esportarono durante l'anno 3370 capi diretti a Vladivostock per un valore di circa yen 100.000, come giustamente osserva nel suo rapporto il segre-

tario delle Dogane coreane, ciò sembra essere indizio che la Corea rivolga finalmente la propria attenzione a quella sua splendida razza bovina, nella quale, se opportunamente allevata, può giacere una delle sue migliori risorse.

L'esportazione della carne di balena e degli spermaceti, che prima del 1896 era praticamente nulla ed in quell'anno non raggiungeva che la cifra di yen 4388, ha preso in questi ultimi anni uno sviluppo considerevole. Le balene si trovano in grande quantità specialmente nelle acque della costa orientale della penisola. Il Governo



LA LEGAZIONE BRITANNICA A SEUL.

coreano ha concesso la licenza di pesca nelle sue acque territoriali a tre Compagnie, di cui una russa e due giapponesi, che pagano una tassa di circa 100 yen per ogni balena. Il totale della pesca è stato nel 1901 di 43 balene, di cui 23 prese dalla Compagnia russa e 19 da quelle giapponesi; di tutte, la più grande misurava 65 piedi di lunghezza.

DOGANE. — La parola « dogana » ha in Estremo Oriente un significato ben diverso da quello che non abbia in Europa, ed in Italia in particolare. Dicendo « impiegato di dogana » la nostra mente ricorre subito a quel gabellotto che al vostro passaggio per la frontiera vi butta sossopra tutto il vostro bagaglio, condizionato

con tanta cura, vi apre tutte le vostre scatole, e se non ve le apre, certo ve le rompe, l'uomo insomma che periodicamente vi rattrista quello che sognavate come il vostro più bel giorno: l'arrivo in patria.

In Estremo Oriente, voglio dire in Cina e Corea, quando si dice « impiegato di dogana », si dice quanto di meglio vantino quelle comunità europee, l'*élite* delle colonie stabilite nei porti aperti. Il fatto è che, per merito esclusivo di Sir Robert Hart, l'ormai celebre Ispettore Generale delle Dogane Marittime Cinesi, l'amministrazione doganale dell'Impero Celeste, dalla quale si distaccò quella coreana, è una delle più meravigliose organizzazioni che sia dato incontrare in quel lembo d'universo e se, come il nome lo implica, il servizio doganale forma il suo scopo principale e quello per il quale sorse, molti altri servizi, non meno di quello importanti, le sono a poco a poco stati attribuiti, sì che il lavoro che oggi essa compie è pari a quello che da noi compirebbero una mezza dozzina di Ministeri. Attualmente in Cina l'Amministrazione doganale comprende i seguenti servizi: servizio doganale propriamente detto nei porti aperti, servizio dei *likin* o dogane interne, servizio marittimo, servizio idrografico e meteorologico, fari e segnalazioni marittime, manutenzione e lavori portuari, monopolio del sale, servizio postale, amministrazione del debito estero della Cina e servizio di statistica.

Per soddisfare alle disparate esigenze di tutti questi importantissimi servizi e, come accade, nel modo più lodevole, è naturale che il personale di che si compone l'amministrazione presieduta da Sir Robert debba davvero esser tutto, come si suol dire, di prima scelta. Le carriere alla dipendenza di questa amministrazione sono: l'*in-door staff*, o carriera di concetto, che ha la direzione dei servizi e comprende quattro classi di assistenti e di commissari; l'*out-door staff*, o carriera d'ordine, nella quale si comprende il personale specialmente incaricato del servizio di visita, i guardiani, i magazzinieri, gli ufficiali postali, il personale delle capitanerie, quello dei fari, ecc.; infine il *Marine Departement*, che comprende i comandanti e gli ufficiali dei cinque incrociatori alla dipendenza dell'Amministrazione doganale, ed il personale necessario per i servizi marittimi e fluviali. A tutte queste categorie vogliono aggiungersi i corpi tecnici speciali, come il *corpo sanitario*, gli *ingegneri civili*, gli *interpreti*, ecc.

Un'equa deliberazione di Sir Robert Hart ha stabilito che nel personale europeo delle Dogane cinesi, che comprende circa 850 impiegati, le varie nazionalità sieno rappresentate proporzionatamente alla somma del commercio generale che le varie potenze hanno con la Cina. E però il numero maggiore degli impiegati è dato dagli inglesi, seguiti da tedeschi, americani, francesi, danesi, norvegesi, ecc. Il numero degli italiani è naturalmente assai limitato e non credo che i nostri connazionali attualmente impiegati presso le Dogane cinesi arrivino alla quindicina, fra le varie carriere, di cui sei, se non erro, nell'*in-door staff*. Pure in un paese come il nostro, ove così larga massa di giovani si reca annualmente all'estero in cerca di occupazione, questa carriera delle Dogane cinesi mi sembra meriterebbe una maggior attenzione. Certo poche vie possono come questa condurre in breve tempo un giovane svelto, serio e zelante ad una posizione eccellente sotto ogni riguardo, così sociale come economico. Il male si è che essa non è in Italia affatto conosciuta, onde mi si vorrà perdonare se, col solo intento di additare ai nostri giovani un ottimo campo per tra-

sportarvi la propria attività, io m'indugio alcun poco su queste Dogane cinesi, dalle quali, dopo tutto, dipendono in certa guisa quelle della Corea, sicchè non sarò del tutto fuori d'argomento. A completare le informazioni date aggiungerò che le domande per esser ammessi nella carriera di concetto delle Dogane cinesi debbono esser rivolte all'agenzia che quell'amministrazione ha in Londra. L'ammissione ha luogo mediante esami, assai facili, nei quali occorre dimostrare di possedere una buona cultura generale ed aver cognizioni, se non profonde almeno chiare, sulla Cina, la sua geografia, la sua storia, i suoi ordinamenti ed i suoi commerci. Questi esami si svolgono in inglese che è la lingua ufficiale dell'amministrazione. Qualche conoscenza di lingua cinese può essere un motivo di preferenza, ma lo studio vero e completo di quel difficilissimo idioma è riservato ai primi anni della carriera, durante i quali i nuovi impiegati hanno l'obbligo di dedicarsi indefessamente a questo studio, rendendo conto dei progressi conseguiti mediante periodici esami; durante il primo anno anzi della nomina, gli impiegati sono mantenuti a Pechino senza altro obbligo che quello di studiare il cinese. Lo stipendio di prima entrata s'aggira sui 300 franchi mensili, per salire subito rapidamente a somme molto più ragguardevoli: i commissari dei vari porti aperti giungono a parecchie migliaia di lire mensili. Ogni cinque anni gli impiegati hanno diritto ad un anno di licenza coll'intero stipendio.

Quando, colla firma dei primi trattati, si rese necessaria in Corea l'organizzazione di un servizio di dogane, Li Hung Ciang inviò nella penisola il sig. Möllendorf con una missione di venti impiegati, tratti la maggior parte dalle Dogane cinesi, che, giunto in Corea nella primavera del 1883, si dette subito ad organizzare il servizio doganale, sulle basi di quello cinese, ma da questo completamente indipendente. Lo schema per altro dell'organizzazione ideata pare non rispondesse che assai imperfettamente alle esigenze della pratica, poichè ben presto il sig. Möllendorf dovette ritirarsi ed il sig. E. F. Merrill, delle Dogane cinesi, venne inviato in Corea, assieme a qualche altro funzionario della medesima amministrazione, per riordinare il servizio doganale che, pur rimanendo completamente autonomo, si valse quindi innanzi, per una parte del proprio personale di concetto, di funzionari delle Dogane cinesi in missione temporanea.

A capo di questo importantissimo servizio, da oltre dieci anni si trova il sig. Mac-Leavy Brown, al quale la Corea è debitrice di un'organizzazione doganale ammirevole, in nulla inferiore a quella cinese. Nè fu la sua una facile impresa, chè contro di sè si trovò più o meno aperta l'ostilità di quelle nazioni che nella penisola avrebbero preteso aver assoluto predominio e che da una diretta ingerenza nell'amministrazione doganale, in quella cioè che dà all'erario il suo maggior cespite, avrebbero visto la propria posizione assai consolidata. Non furon pochi infatti i tentativi per sbalzare dal suo posto il sig. Mac-Leavy Brown e sostituirlo sia con un suddito russo od un giapponese, a seconda del caso. È davvero somma ventura che tutti questi tentativi, fino al giorno d'oggi, sieno stati sventati, chè dalla saggia ed imparziale amministrazione del sig. Brown il commercio internazionale non ha potuto ritrarre se non benefici.

Sono impiegati di questa amministrazione i tre soli italiani residenti in Corea: il sig. Daniele Pegorini, delle Dogane marittime cinesi, reggente la Dogana di Fusan; il sig. Borioni, capitano del porto di Cemulpo, ed il sig. Canali, ingegnere dell'am-

ministrazione. Una piccola colonia, come si vede, ma che si fa molto onore ed i cui componenti durante il loro soggiorno nella penisola hanno saputo circondarsi della stima generale e guadagnar molte simpatie al nostro paese.

Nella tavola seguente si trovano registrati i gettiti delle Dogane dal 1886 al 1902 e dal suo esame è facile vedere i rapidi progressi che il commercio coreano è andato compiendo in questi anni, sotto una buona amministrazione doganale.

Tavola comparativa delle riscossioni doganali dall'anno 1886 al 1902.

ANNO	Dazi di importazione	Dazi di esportazione	Tasse di tonnellaggio	TOTALE
1886	132.757.12	24.812.11	2.708.75	160.277.96
1887	203.271.68	40.384.52	3.045.12	246.701.32
1888	219.759.81	43.330.62	4.124.55	267.214.98
1889	213.457.49	61.835.23	4.701.04	279.999.75
1890	327.460.11	178.552.14	8.587.90	514.600.15
1891	372.022.07	168.096.36	8.940.26	549.058.69
1892	308.954.15	123.212.24	6.247.05	438.413.42
1893	262.679.28	85.720.22	5.717.16	354.116.66
1894	357.828.34	115.779.33	7.398.64	481.006.31
1895	601.588.06	124.261.22	15.448.20	741.297.48
1896	448.136.16	226.342.45	17.304.75	691.784.36
1897	673.187.90	420.292.09	19.688.75	1.113.168.74
1898	740.421.38	237.732.68	22.295.95	1.000.450.01
1899	654.978.51	227.457.79	20.519.47	902.955.77
1900	688.806.73	384.525.31	23.885.39	1.097.217.43
1901	912.276.73	387.181.63	25.955.75	1.325.414.11
1902	813.620.76	354.969.87	36.175.75	1.204.776.38



UNA LIRA DI ANTICA MONETA COREANA.

APPENDICE

TRATTATO DI COMMERCIO E D'AMICIZIA
FRA L'ITALIA E LA COREA

TRATTATO DI SEUL (1884).



UA Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà il Re di Corea, desiderando sinceramente di stabilire permanenti relazioni di amicizia e commercio tra i loro rispettivi Stati, hanno risoluto di conchiudere un Trattato a tale scopo, ed hanno nominato per loro rispettivi plenipotenziari: Sua Maestà il Re d'Italia, il Cav. FERDINANDO DE LUCA, Commendatore dell'ordine dei Ss. Maurizio e Lazzaro, Commendatore dell'ordine della Corona d'Italia, insignito del primo grado di seconda classe dell'ordine cinese dei due Dragoni, ecc., ecc., suo inviato straordinario e ministro plenipotenziario presso Sua Maestà l'Imperatore di Cina; e Sua Maestà il Re di Corea, KIM PIONG SI, presidente del Ministero degli affari esteri, dignitario di primo rango, presidente del Consiglio di Stato, membro del Consiglio privato di Sua Maestà e guardiano seniore del Principe ereditario; i quali dopo essersi comunicati l'un l'altro i loro pieni poteri rispettivi ed averli trovati in regolare e debita forma, hanno stipulato e conchiuso il seguente atto:

ART. I.

1. Vi sarà perpetua pace e amicizia tra Sua Maestà il Re d'Italia, suoi eredi e successori, e Sua Maestà il Re di Corea, suoi eredi e successori, e tra i loro rispettivi domini e sudditi, i quali godranno di piena sicurezza e protezione per le loro persone e proprietà nei domini dell'altra parte contraente.

2. In caso di dissidi che possano sorgere tra una delle Alte Parti contraenti e una terza potenza, l'altra Alta Parte contraente, se ne sarà richiesta, eserciterà i suoi buoni uffici per ottenere un amichevole componimento della vertenza.

ART. II.

1. Le Alte Parti contraenti potranno ognuna destinare un rappresentante diplomatico a risiedere permanentemente o temporaneamente nella capitale dell'altra, e potranno nominare un Console generale, Consoli o Viceconsoli, a risiedere in ognuno dei porti o città dell'altra, aperti al commercio estero; e quando non stimassero necessario di mandare un proprio Console in uno dei detti

porti o città, potranno affidare al Console di una potenza amica le funzioni di Console italiano o coreano. I Rappresentanti diplomatici e consolari d'ambo i paesi, godranno liberamente delle stesse facilità per comunicare personalmente o per iscritto colle Autorità del paese dove rispettivamente risiedono, e di tutti i privilegi ed immunità che sono goduti dai funzionari diplomatici o consolari negli altri paesi in generale.

2. Il rappresentante diplomatico e i funzionari consolari di ciascuna delle Alte Parti contraenti e gl'individui componenti il loro personale ufficiale, avranno il diritto di viaggiare liberamente nei domini dell'altra. Le Autorità coreane muniranno di passaporto i detti funzionari italiani viaggianti in Corea e li provvederanno per la loro protezione della scorta che sarà creduta necessaria.

3. Gli ufficiali consolari d'ambo i paesi eserciteranno le loro funzioni dopo averne ricevuta autorizzazione dal Sovrano e Governo del paese in cui rispettivamente risiedono e non potranno esercitare alcun commercio.

4. In mancanza di Console o di chi ne fa le veci, i sudditi italiani in Corea e i sudditi coreani in Italia, potranno rivolgersi al direttore delle Dogane locali, il quale tutelerà i loro interessi a norma dei vigenti regolamenti.

ART. III.

1. La giurisdizione sulle persone e la proprietà dei sudditi italiani in Corea sarà devoluta esclusivamente alle Autorità consolari italiane, che investigheranno e giudicheranno tutte le querele sporte contro sudditi italiani da qualsiasi suddito italiano ovvero da qualsiasi suddito o cittadino estero, senza alcun intervento delle Autorità coreane.

2. Se le Autorità coreane o sudditi coreani porteranno accuse o querela contro un suddito italiano in Corea, la vertenza sarà udita e decisa dalla Autorità consolare italiana.

3. Se le Autorità italiane o i sudditi italiani in Corea porteranno accusa o querela contro un suddito coreano, la vertenza sarà udita e decisa dalle Autorità coreane.

4. Un suddito italiano che si rendesse

reo in Corea di un'offesa contro le leggi sarà giudicato e punito dalle Autorità consolari italiane secondo le leggi d'Italia.

5. Un suddito coreano che commettesse in Corea alcuna offesa contro un suddito italiano sarà giudicato e punito dalle Autorità coreane secondo le leggi di Corea.

6. Qualunque querela contro un suddito italiano, la quale implicasse multa o confiscazione a causa di violazione di questo Trattato o dei regolamenti che vi sono annessi, o di qualsiasi regolamento che in futuro possa esser sancito di comune accordo tra le Alte Parti contraenti, sarà portata innanzi alle Autorità consolari italiane per esser decisa, e tutte le multe inflitte e le proprietà confiscate in tali casi apparterranno al Governo coreano.

7. Le merci italiane che fossero confiscate dalle Autorità coreane in un porto aperto saranno messe sotto i sigilli delle Autorità coreane e delle Autorità consolari italiane, e saranno detenute dalle prime sinchè le Autorità consolari italiane avranno dato la loro decisione. Se tale decisione è in favore del proprietario delle merci, queste saranno messe immediatamente a disposizione del Console; ma il proprietario avrà facoltà di riaverle subito mercè deposito del loro valore presso le Autorità coreane mentre pende tuttavia la decisione delle Autorità consolari italiane.

8. In tutti i casi, sì criminali che civili, giudicati nei tribunali italiani o coreani in Corea, un funzionario debitamente autorizzato appartenente alla nazionalità dell'attore o querelante avrà facoltà di assistere ai procedimenti e dovrà esser trattato con tutte le cortesie dovute alla sua posizione. Egli potrà, sempre che lo creda necessario, citare, esaminare e riesaminare testimoni e protestare contro i procedimenti o la decisione.

9. Se un suddito coreano, accusato di offesa alle leggi del suo paese, prende rifugio nella casa occupata da un suddito italiano, o a bordo di un bastimento mercantile italiano, l'Autorità consolare italiana, su domanda fattale dalle Autorità coreane, prenderà le misure necessarie per fare arrestare la detta persona e consegnarla alle Autorità coreane per essere processata. Ma senza il permesso della debita Autorità consolare italiana, nessun ufficiale coreano potrà adire la casa di qualsiasi suddito italiano senza il consentimento di quest'ultimo, o potrà recarsi a bordo di qualsiasi bastimento italiano senza il consentimento del capitano o di chi ne fa le veci.

10. Sulla dimanda della competente Au-

torità consolare italiana, le Autorità coreane arresteranno e consegneranno alla detta Autorità italiana qualunque suddito italiano accusato di colpa criminale e qualunque disertore di bastimenti da guerra o mercantili italiani.

11. Si dichiara e si stabilisce che il diritto di giurisdizione extra-territoriale sui sudditi italiani in Corea concesso da questo Trattato sarà abbandonato dal Governo italiano quando, nell'opinione del detto Governo, le leggi e la procedura legale di Corea saranno state talmente modificate e riformate da rimuovere le obiezioni che attualmente esistono a mettere i sudditi italiani sotto la giurisdizione coreana, e quando i magistrati coreani saranno stati rivestiti delle stesse funzioni legali e della stessa posizione indipendente che hanno i giudici italiani.

ART. IV.

1. I porti di Cemulpo (Jenchuan), Wonsan (Gensan) e Pusan (Fusan) o, se quest'ultimo porto non fosse approvato, un altro porto che fosse scelto nella sua vicinanza, assieme alla città di Yanghwachin, o un altro luogo in quella vicinanza che fosse stimato opportuno, saranno aperti al commercio italiano dal giorno in cui questo trattato entrerà in vigore. Si dichiara che se tutte le altre nazioni che hanno o avranno trattati colla Corea, rinunzieranno in futuro al diritto di avere stabilimenti commerciali nella città di Hanyang, lo stesso diritto non sarà più reclamato in favore dei sudditi italiani.

2. Nei suddetti porti e città i sudditi italiani avranno il diritto di prendere in fitto o di comprare terre o case e di fabbricare abitazioni, magazzini ed opifici in generale. Essi avranno diritto al pieno esercizio della loro religione. Tutte le disposizioni per la scelta, determinazione di limiti e tracciato del quartiere estero e per la vendita del terreno necessario a tale scopo nei vari porti e città in Corea aperti al commercio estero saranno fissate dalle Autorità coreane d'accordo colle competenti Autorità estere.

3. Questi siti saranno acquistati presso chi n'è in possesso e preparati per l'occupazione degli esteri dal Governo coreano, e la spesa così incorsa sarà privilegiata sul ricavo della vendita della terra. La rendita annuale poi di detti terreni convenuta tra le Autorità coreane e le Autorità estere, sarà pagata alle prime, le quali riterranno per sé una data somma a titolo di equivalente della tassa fondiaria, ed il resto, con tutto il supero che abbia potuto rimanere dalla vendita dei lotti, apparterrà a un fondo municipale

da essere amministrato da un Consiglio municipale, la costituzione del quale sarà determinata dalle Autorità coreane d'accordo colle competenti Autorità estere.

4. I sudditi italiani potranno ciononostante prendere in fitto e comprare terreni o case al di là dei limiti dei quartieri esteri e dentro la distanza di dieci *li* coreani dagli stessi. Ma tali terreni così occupati saranno soggetti alle condizioni, per rapporto all'osservanza dei regolamenti locali coreani e al pagamento della tassa fondiaria, che le Autorità coreane avranno giudicato conveniente di imporre.

5. Le Autorità coreane destineranno in ognuno dei siti aperti al commercio, e senza alcun gravame di spesa, un conveniente pezzo di terreno per cimitero estero, pel quale non sarà pagato alcun fitto o tassa e che sarà amministrato esclusivamente dal Consiglio municipale menzionato di sopra.

6. I sudditi italiani potranno recarsi dovunque loro piaccia senza passaporto, dentro la distanza di 100 *li* coreani da ognuno dei porti e città aperti al commercio, o dentro la distanza che sarà stabilita tra le competenti Autorità d'ambo i paesi. I sudditi italiani sono anche autorizzati a viaggiare in Corea per piacere o per scopo di commercio, a trasportare e vendere merci d'ogni genere, eccetto libri e altri articoli stampati disapprovati dal Governo coreano, e ad acquistare prodotti indigeni in ogni parte del paese, purchè però sieno muniti di passaporti rilasciati dai loro Consoli, controfirmati o sigillati dalle Autorità locali coreane. Tali passaporti, se richiesti, debbono essere esibiti nei distretti pei quali passeranno i sudditi italiani. Se il passaporto non sia irregolare, il portatore potrà proseguire nel suo viaggio ed avrà facoltà di procurarsi tutti i mezzi di trasporto che gli potranno abbisognare. Ogni suddito italiano che viaggiasse senza passaporto al di là dei limiti accennati di sopra, o che commettesse qualche grave offesa durante il suo viaggio nell'interno, sarà arrestato e consegnato al console italiano più vicino per punizione. Il viaggiare senza passaporto oltre i limiti suddetti, renderà il trasgressore soggetto ad una multa non eccedente 100 dollari messicani, senza o con prigionia per un termine non eccedente un mese.

7. I sudditi italiani in Corea saranno soggetti a tutti i regolamenti di polizia ed altri regolamenti pel mantenimento della pace, dell'ordine e del buon governo, che saranno stabiliti di comune accordo tra le competenti Autorità dei due paesi.

ART. V.

1. In ognuno dei porti o città aperti al commercio estero, i sudditi italiani avranno facoltà d'importare da qualunque porto estero o da qualunque porto aperto di Corea, di vendere o comprare da qualunque suddito coreano o d'altro paese, e di esportare a qualunque porto estero o porto aperto coreano, ogni sorta di merce non proibita da questo Trattato, pagando per la medesima i diritti della tariffa qui annessa. Essi possono liberamente trattare i loro affari coi sudditi coreani e di altri paesi senza l'intervento delle Autorità coreane o di terze persone, e possono eziandio esercitare qualunque impresa od occupazione industriale.

2. I proprietari o consegnatari di tutte le merci importate da qualunque porto estero, sulle quali i dazi della tariffa suddetta saranno pagati, avranno diritto, nel riesportare le stesse merci a qualunque porto estero ed in qualunque epoca purchè nel periodo di tredici mesi coreani, a ricevere un certificato di *drawback* per l'ammontare dei diritti d'importazione già pagati, a condizione però che i colli e pacchi originali contenenti le dette merci siano rimasti intatti nel frattempo. Tali certificati di *drawback* potranno o essere redenti dalle Autorità doganali coreane a presentazione, o esser ricevuti in pagamento di diritti doganali in qualunque porto aperto di Corea.

3. Il dazio pagato sulle merci coreane, quando sieno trasportate da un porto aperto di Corea ad un altro, sarà restituito nel porto di caricamento sulla esibizione di un certificato delle Dogane provante che le merci sono arrivate al porto di destinazione, ovvero sulla produzione di prove soddisfacenti da cui risultasse la perdita delle merci per naufragio.

4. Tutte le merci importate in Corea da sudditi italiani e sulle quali il diritto della tariffa annessa al presente Trattato sarà stato pagato, potranno essere trasportate a qualunque altro porto aperto di Corea senza pagamento di alcun dazio, e quando fossero trasportate nell'interno non saranno soggette ad alcuna tassa addizionale, ad alcuna gabella, o diritto di transito qualsiasi, sotto qualunque forma ed in qualunque parte del paese. In pari guisa piena libertà sarà concessa pel trasporto ai porti aperti di Corea di tutti i prodotti coreani destinati all'esportazione, e tali prodotti non saranno, tanto nel luogo di produzione che durante il tempo del loro trasporto ai qualunque parte di Corea a qualunque dei porti aperti, soggetti al pagamento di alcuna tassa addizionale, di

alcuna gabella o diritto di transito qualsiasi e sotto qualunque forma.

5. Il Governo coreano potrà noleggiare bastimenti mercantili italiani pel trasporto di merci e passeggeri a porti chiusi di Corea, ed i sudditi coreani avranno lo stesso diritto, ma previa l'approvazione delle loro proprie Autorità.

6. Semprechè il Governo di Corea avrà ragione di temere una carestia di derrate alimentari nel Regno, Sua Maestà il Re di Corea può temporaneamente proibire la esportazione dei cereali ai paesi esteri da tutti i porti aperti coreani o anche da qualcuno di essi soltanto, e siffatta proibizione dovrà essere rispettata dai sudditi italiani in Corea dopo spirato un mese dalla data in cui sarà stata ufficialmente comunicata dalle Autorità coreane al Consolo italiano residente nel porto di cui trattasi, ma non dovrà rimanere in vigore per un tempo più lungo di quanto sia assolutamente necessario.

7. Tutti i bastimenti mercantili italiani pagheranno un diritto di tonnello a alla rata di 30 centesimi di dollaro messicano per tonnello di registro. Tale pagamento, una volta fatto, darà diritto ad un bastimento di visitare qualsiasi dei porti aperti coreani, o anche tutti pel periodo di centoventi giorni senza pagare altra tassa di tonnello. Tutti i diritti di tonnello percepiti dovranno essere impiegati allo scopo di erigere fari e segnali ed installare boe sulle coste coreane, e più specialmente agli approcci dei porti aperti, e di scavare o altrimenti migliorare gli ancoraggi. Nessun diritto di tonnello sarà imposto sui battelli o zattere impiegate nei porti aperti per il discaricamento o caricamento dei bastimenti.

8. A fine di porre ad effetto e render sicura l'osservazione degli articoli di questo Trattato, si conviene d'ambo le parti che la Tariffa ed i Regolamenti commerciali annessi al medesimo entreranno in vigore simultaneamente col Trattato stesso. Le competenti Autorità dei due paesi potranno di tempo in tempo rivedere i detti Regolamenti e la Tariffa nello scopo d'inserirvi, con mutuo consentimento, tali modifiche o aggiunzioni che la esperienza avrà potuto consigliare.

ART. VI.

Qualunque suddito italiano che introduca o tenti d'introdurre per contrabbando merci in qualunque porto o sito di Corea non aperto al commercio estero, pagherà una pe-

nalità equivalente al doppio del valore di tali merci, e queste saranno confiscate. Le Autorità locali coreane potranno impossessarsi di tali merci ed arrestare qualunque suddito italiano implicato nel detto contrabbando o tentativo di contrabbando, ma dovranno immediatamente avviare le persone così arrestate al più vicino Consolo italiano, o a chi ne faccia le funzioni, per essere giudicato dalla competente Autorità giudiziaria italiana. Le Autorità coreane potranno ritenere in loro potere le merci confiscate finchè il caso sarà stato interamente giudicato.

ART. VII.

1. Se un bastimento italiano soffrirà naufragio o arenamento sulla costa di Corea, le Autorità locali dovranno prendere immediatamente le misure necessarie per proteggere il bastimento ed il carico da ogni saccheggio o rapina, e dai cattivi trattamenti tutte le persone che appartengono al bastimento, e dovranno prestare ogni altra assicurazione di cui fossero richieste. Dovranno immediatamente informare dell'accidente il Consolo italiano più vicino, e, se necessario, fornire ai naufraghi i mezzi di trasporto al porto aperto più prossimo.

2. Tutte le spese in cui potrà incorrere il Governo di Corea pel salvataggio, abbigliamento, mantenimento e viaggio dei sudditi italiani naufraghi, pel ricupero dei cadaveri degli annegati, pel trattamento medicinale dei malati e feriti e pel seppellimento dei morti, saranno rimborsate dal Governo italiano a quello di Corea.

3. Il Governo italiano non sarà responsabile del rimborso delle spese per ricuperare e preservare il bastimento naufragato, o il suo carico. Tutte queste spese dovranno esser rimborsate dal ricavo della proprietà e pagate dalle parti interessate, quando riceveranno la consegna delle cose salvate.

4. Nessun indennizzo sarà chiesto dal Governo di Corea per le spese dei funzionari governativi o di polizia che si saranno recati al luogo del naufragio, nè per le spese degli ufficiali che scorteranno i naufraghi, nè per le spese della corrispondenza ufficiale. Tutte siffatte spese dovranno essere sostenute dal Governo coreano.

5. Qualunque bastimento mercantile italiano, che sia astretto da fortuna di mare o da mancanza di combustibile o provviste di bordo ad approdare in un porto chiuso di Corea, potrà eseguire tutte le riparazioni necessarie e procurarsi le provviste di cui ha bisogno. Tutte le spese occorrenti saranno pagate dal capitano del bastimento.

ART. VIII.

1. Le navi da guerra di ciascuna delle due Potenze avranno facoltà di visitare liberamente tutti i porti dell'altra e dovranno godere di ogni maggiore facilitazione per procurarsi provviste di ogni sorta o per eseguire raddoppi. Esse non saranno soggette ai regolamenti di commercio e di porto, nè al pagamento di diritti o tasse di porto di qualsiasi genere.

2. Quando le navi da guerra italiane visiteranno i porti chiusi di Corea, gli ufficiali e gli uomini dell'equipaggio potranno scendere a terra, ma non potranno inoltrarsi nell'interno del paese senza esser provvisti di passaporti.

3. Provviste e forniture d'ogni sorta per uso della marina da guerra italiana potranno essere sbarcate nei porti aperti di Corea e messe in magazzino sotto la sorveglianza di un impiegato italiano senza il pagamento di alcun diritto. Ma se tutto o parte di queste provviste o forniture sarà venduta, il compratore dovrà pagare i corrispondenti diritti di dogana alle Autorità coreane.

4. Il Governo coreano accorderà tutte le facilitazioni in suo potere alle navi da guerra italiane che saranno occupate a fare studi idrografici o rilievi di coste nelle acque coreane.

ART. IX.

1. Le Autorità italiane ed i sudditi italiani in Corea potranno impiegare sudditi coreani come maestri, interpreti, servi od in qualunque altra legittima capacità, senza alcuna restrizione dalla parte delle Autorità coreane, ed in pari modo nessuna restrizione sarà messa all'impiego dei sudditi italiani per servizio delle Autorità e sudditi coreani in qualunque legittima capacità.

2. I sudditi di una delle due nazioni che si recheranno al paese dell'altra per studiarvi la lingua, la letteratura, le leggi, le arti o le industrie, o nello scopo di ricerche scientifiche, riceveranno ogni ragionevole assistenza da parte delle Autorità locali.

ART. X.

Si stabilisce e si stipula che il Governo, i pubblici ufficiali ed i sudditi di Sua Maestà il Re d'Italia dal giorno in cui questo Trattato verrà in esecuzione, parteciperanno a tutti i privilegi, immunità e vantaggi, spe-

cialmente per rapporto ai diritti d'importazione ed esportazione su merci e manifatture, che saranno stati allora concessi e lo saranno in futuro da Sua Maestà il Re di Corea al Governo, agli ufficiali pubblici ed ai sudditi di qualunque altra Potenza.

ART. XI.

Dieci anni dopo la data in cui questo Trattato verrà in esecuzione, ognuna delle due Alte Parti contraenti potrà, con darne avviso un anno prima all'altra, domandare una revisione del Trattato o della Tariffa annessavi, nello intendimento d'inserirvi, col mutuo consenso, le modificazioni che l'esperienza avrà potuto suggerire.

ART. XII.

1. Questo Trattato è redatto in tre lingue, cioè italiana, cinese ed inglese, ed ognuna delle tre versioni ha lo stesso significato; ma è specialmente stabilito che qualora qualche differenza possa sorgere circa l'interpretazione sarà definita col riferirsi al testo inglese.

2. Pel presente tutte le comunicazioni ufficiali indirizzate dall'Autorità italiana a quella di Corea saranno accompagnate da una traduzione in cinese.

ART. XIII.

Il presente Trattato sarà ratificato da Sua Maestà il Re d'Italia, e da Sua Maestà il Re di Corea sotto la loro firma e sigillo; le ratificazioni saranno scambiate ad Hanyang (Seul) o altrove al più presto possibile o al più tardi nello spazio di un anno dalla data della firma, ed il Trattato, che sarà pubblicato da ambo i Governi, entrerà in vigore dal giorno in cui le rettifiche saranno scambiate.

In fede di che i rispettivi Plenipotenziari nominati di sopra hanno firmato il presente Trattato e vi hanno affisso il loro sigillo.

Fatto in triplicato ad Hanyang oggi ventisei giugno milleottocento ottantaquattro, corrispondente al quarto giorno del quinto mese intercalare del quattrocento novantesimo terzo anno dell'era coreana, essendo il decimo anno del regno cinese di KUANG HSO.

(L. S.) (Firmato) FERD. DE LUCA.

(L. S.) (Firmato) KIM PIONG SI.