

cito al Governo che aveva votato a suo favore per un alto sentimento di patriottismo: ma che sentendo nel tempo stesso la sua parte di responsabilità verso il paese e verso gli elettori, riprendeva la propria libertà d'azione e di voto, se il ministero non dava immediata guarentigia di indirizzo migliore e più sicuro.

D'altra parte non è un segreto per alcuno che uno dei deputati del vostro collegio, è autore di alcune delle lettere politiche ad un autorevole giornale di Torino. Ebbene leggete ciò che quel deputato vi scriveva il momento stesso del voto in data 4 febbraio. Più delle mie parole, vi esprime la condotta sua e dei suoi amici. Ve re trascrivo alcuni brani testualmente.

« Dobbiamo vivamente rallegrarci che il ministero abbia oggi avuta la maggioranza su di un voto di chiara ed esplicita fiducia. Non è il governo: è lo stato, è la patria italiana che avrebbe sofferto nel suo credito e nel suo prestigio se all'estero si avesse potuto credere che un doloroso infortunio possa abbattere il governo del nostro paese e cambiarne l'indirizzo politico amministrativo. »

Ma egli aggiungeva: « Vi sono parecchi deputati, in parte anche delle vostre provincie, i quali votarono per il ministero, mossi da alte considerazioni d'ordine pubblico e di politica internazionale. Mi pare quindi che il ministero in questi momenti farebbe ottima cosa ad indagare spassionatamente il vero significato del voto, a non illudersi sulla compattezza della maggioranza che lo ha sorretto e ad uscire da uno stato provvisorio in cui gli mancherebbe il desiderato prestigio di fronte all'estero e la vigoria necessaria a condurre i lavori di una nuova legislatura. »

E più oltre: « La figura (del Robilant) ritta, austera, pareva rinvigorirsi e rinfacciarsi di fronte al tumulto dell'opposizione, quando dichiarò che un voto contrario diminuiva la patria. Era la nota giusta che non pochi di noi sentivamo nei cuori e che abbiamo espressa col voto. « Il governo pare non cerchi di meglio che rimandare sempre tutto ad un domani che non viene mai; la Camera lo imita. Colla votazione di fiducia nel ministero dei lavori pubblici non ha voluto far altro che rimandare una crisi che è inevitabile. Oggi ha dato un altro rinvio, ma a scadenza molto più breve; ha inviato ad un domani che può giungere assai presto. »

« Ci pensi seriamente il Ministero..... »

Mi pare difficile un linguaggio più chiaro e più franco. Libero ognuno di pensarla come desidera: ma ora che i lettori vostri conoscono i fatti veri, spero non vorranno dubitare che i deputati del vostro collegio non potevano seguire una condotta più leale, più schietta e più dignitosa.

Al momento del pericolo hanno posto il sentimento della patria al disopra di ogni altra considerazione, ma nel tempo stesso dichiararono in modo chiaro ed esplicito che sentivano le alte responsabilità del loro ufficio e che erano fermamente decisi di non venir meno ad esse.

Ed ora giudichino i loro elettori veramente imparziali e spassionati.

Sancho.

## Un discorso dell'On. Ferraris

Pubblichiamo con piacere il testo del discorso pronunciato nella seduta del 27 Gennaio alla Camera dei Deputati dal nostro egregio amico Avv. Maggiorino Ferraris.

Mi permetterei, tra i miglioramenti nel servizio delle ferrovie, di raccomandare all'onorevole ministro una più sollecita introduzione delle terze classi nei treni diretti. Dopo il felice esperimento di tale riforma in Inghilterra, le terze classi furono rapidamente introdotte nei treni diretti di molti paesi d'Europa, specialmente nei servizi di Stato del Belgio e della Germania; e sarei veramente lieto se l'onorevole ministro trovasse modo di sollecitare l'adozione di codesta misura anche in Italia.

Non è certo all'onorevole Genala che potrei ricordare, qual favore l'ammissione delle terze classi nei treni diretti abbia trovato presso quella Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, della quale egli fu tanta parte; ma codesta riforma fu pur vivamente appoggiata dai relatori delle Commissioni della Camera e del Senato, che riferirono sulle convenzioni ferroviarie.

Il ministro, in quella occasione, fece dichiarazioni molto precise, e promesse molto chiare; ed io spero che vedremo presto il giorno, in cui le terze classi saranno ammesse nelle totalità dei treni diretti della nostra penisola. Ritengo anzi che da tale riforma ne verrà un miglioramento nel servizio ferroviario; imperocché potremo sempre più attuare una distinzione fra treni diretti interprovinciali e treni diretti internazionali; e potremo dare un treno diretto a molte linee che ne difettano come appunto ha testè rilevato l'onorevole Lazzaro, per quanto riguarda la Napoli-Bari.

Se codesto progresso non è ancora possibile per tutta la rete, esprimerei, per lo meno, in modo formale il desiderio, che essendosi in buona parte attuata la distinzione fra treni diretti interprovinciali e treni diretti internazionali, sulle linee fra Genova, Torino e Milano, l'onorevole ministro procurasse che nel prossimo periodo estivo i treni diretti che vi fanno il servizio interprovinciale avessero le terze classi.

Mi permetto pure di richiamare l'attenzione dell'onorevole Genala sulla introduzione del così detto servizio economico delle ferrovie, di cui si parla ora moltissimo in Francia, dove si stanno facendo grandi innovazioni in questa materia.

Il servizio economico delle ferrovie ha già una piccola tradizione ed una piccola storia anche in Italia. I primi studi si fecero da noi nel 1879, e trovarono molto favore presso la Commissione d'inchiesta sulle ferrovie: ne trovarono moltissimo presso il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia di quel tempo. Credo poter citare, a titolo d'onore, la relazione dell'ingegnere Enrico Benazzo sulla estensione del servizio economico sulle linee ferroviarie della rete dell'Alta Italia. Il compianto ingegnere, in quella pregevole monografia, stabiliva le basi di un completo riordinamento del servizio, segnatamente su quelle linee secondarie che hanno molta importanza per i traffici locali.

I primi esperimenti furono molto felici. Sventuratamente da quel giorno in poi non si è più progredito in questa via. Ma oggidi la questione si ripresenta di nuovo. In Francia, come già dissi, si stanno facendo molte innovazioni, le principali Società ferroviarie hanno ottenuto dal Governo la facoltà di istituire treni economici leggeri allo scopo di moltiplicare le corse sulle linee secondarie e di fare il servizio suburbano alle porte delle grandi città.

La Compagnia del Nord ha già treni in servizio su alcune delle sue linee. La Compagnia dell'Ovest ha ordinato il materiale in questi giorni per poter attuare codesto servizio; la Compagnia Orleans e la Compagnia Paris Lyon-Méditerranée stanno facendo gli studi preparatorii.

Tutta questa innovazione data da un decreto del 20 maggio 1880 emanato dal ministro Varroy.

In Italia, dove si fecero pubblicazioni su questa materia, dove furono tradotte per cura del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia le migliori memorie

che si pubblicarono all'estero, la questione si potrebbe dire matura. In tal modo si risolverebbe pure assai bene il problema delle linee di tramvie parallele alle ferrovie. Imperocché il giorno in cui alle porte delle grandi città, come Genova, Napoli, Milano si avesse un servizio di treni leggeri ad uso tramvie sulle nostre ferrovie, con corse molto frequenti, non si sentirebbe più il bisogno di tramvie che oggi sono una vera necessità. Si risolverebbe pure la questione del servizio locale su molte delle nostre linee, sopprimendo in buona parte quei treni misti che non piacciono all'onorevole Lazzaro quando sono nelle stazioni di Napoli e che a me non piacciono neppure lungo il percorso.

Con questi treni misti si rende impossibile un servizio normale di coincidenze; e molti degli inconvenienti che oggi si lamentano sulle nostre ferrovie dipendono appunto dai treni misti. Si renderebbe anche possibile l'introduzione di treni diretti sulle linee che ne mancano.

Passo brevemente ad un altro punto. Non ho potuto a meno di prendere atto con piacere delle dichiarazioni che l'onorevole Genala ha fatto in risposta alle sollecitazioni degli onorevoli Randaccio e Gabelli, ed anche dell'onorevole Frola, per l'aumento del materiale mobile.

Ritengo che questo sia il bisogno più grande ed urgente del nostro ordinamento ferroviario. Sono in questa materia confortato da un parere del direttore generale della rete Mediterranea, che sopra il capitolo « Materiale ruotabile », nella sua relazione annuale così comincia: « L'attuale dotazione del materiale ruotabile non corrisponde per nulla allo sviluppo del traffico. »

Io credo che sarebbe impossibile trovare un giudizio più preciso.

Ho potuto toccare con mano, e sarei disposto a fornire le prove all'onorevole ministro ogni qualvolta lo richieda, che il nostro commercio di transito, per la via dal porto di Genova al Gottardo, soffre grandemente per la mancanza del materiale mobile. E nell'autunno ne soffriamo tutti, imperocché se la vendemmia è abbondante, le uve deprezzano sui mercati, perchè non è possibile trasportarle altrove. Quindi pregherei l'onorevole ministro di voler al più presto presentare alla Camera qualche provvedimento speciale, perchè ritengo che la mancanza di materiale mobile sulle nostre linee sia maggiore di quella che venne indicata nella discussione generale del presente bilancio.

Mi associerei poi con tutto il cuore a quelle misure, le quali valessero a rendere maggiore l'utilizzazione del materiale mobile, perchè ne verrebbe per conseguenza una maggiore celerità di trasporti, sotto il quale aspetto desidero pure qualche miglioramento, associandomi, in parte almeno, ai desideri che qui furono espressi dall'onorevole Carrozzini.

Ma poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici nel suo discorso ci ha detto che la maggiore utilizzazione del materiale mobile dipende in parte dalla creazione di stazioni di smistamento, ed ha citato fra le altre la stazione di Novi, mi consenta di esprimere pure la speranza che i lavori di detta stazione abbiano esecuzione più rapida e più sollecita. Ed anche su questo punto io mi fondo essenzialmente sulle parole dell'egregio comm. Massa, il quale parlando nell'ultima sua relazione della stazione di Novi, ci dice: « che essa deve diventare una vera e propria stazione di smistamento, se non si vogliono vedere frustrati i benefici effetti che si attendono dalla succursale dei Giovi. »

Sarei veramente lieto se l'onorevole ministro dei lavori pubblici potesse dare a me ed alla Camera l'affidamento che per il giorno in cui si aprirà la desiderata succursale alla ferrovia dei Giovi, anche la stazione di Novi sarà posta in grado di adempiere a quell'ufficio che le spetta, come stazioni di smistamento.

Ho così finito queste mie brevi raccomandazioni al ministro dei lavori pubblici, delle quali quella soprattutto che riflette l'ammissione dei passeggeri di terza classe nei treni diretti e l'altra dell'introduzione del servizio economico nelle nostre ferrovie mi paiono di un'interesse così generale e di prim'ordine che pregherei l'onorevole Genala di rivolgere su di esse la sua cortese attenzione.

## ORFANOTROFIO

Il giorno cinque corrente mese, ebbe luogo per la prima volta nel nostro Orfanotrofio la distribuzione dei premi agli orfani ed orfane che lo scorso anno frequentarono la 1<sup>a</sup>, la 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> elementare.

Assistevano alla festa alcuni membri della Congregazione di Carità, le maestre ed i componenti la commissione esaminatrice, signori Cav. Per tusati e Maestro Re.

Il presidente della Congregazione, sig. Barone Accusani, prima di cominciare la distribuzione dei premi, con facile parola spiegò agli orfani ed orfane lo scopo di questa innovazione che è appunto quello di incoraggiarli a studiare, onde possano riescire bravi artigiani, buone madri di famiglia e quindi buoni cittadini. Si rallegrò coi premiandi ed invitò gli altri ad emularli per essere nel prossimo anno annoverati fra i distinti. Fece pure l'elogio delle maestre per il progresso che fecero gli allievi nello studio, ciò che dimostra il buon metodo di insegnare, e molte altre cose disse, che vorremmo riferire se lo spazio assegnato ad un semplice cenno di cronaca non ce lo vietasse.

Basti perciò il ricordare che le affettuose parole del Presidente ebbero l'approvazione di tutti gli astanti. Poscia si venne alla distribuzione dei premi consegnando ai premiandi, libri di lettura e menzioni onorevoli, ed a due orfani e due orfane giudicate dalla commissione più meritevoli, fu rimesso un libretto della cassa di risparmio, di lire 20 ai due primi, e di lire quindici alle altre due.

E così finì la festa che segna al certo un progresso del nostro Orfanotrofio. Epperò prima di chiudere questo nostro articolo, ci crediamo in dovere di rivolgere una preghiera a chi dirige il nostro Orfanotrofio: la distribuzione dei premi agli orfani ed orfane, non doveva essere tanto riservata, perchè almeno coloro che da più anni lavorano a prò del povero senza mai curarsi della mercede che loro verrà assegnata avrebbero avuto la soddisfazione di dimostrare che il nostro orfanotrofio progredisce.

## LA SETTIMANA

Un ballo che si può dire riuscito fu quello dato dalla Società Operaia domenica sera. Il Teatro Dagna, che pare destinato ad aprirsi soltanto nei veglioni di beneficenza, era stato addobbato con quell'eleganza e buon gusto che rendono più attraente e più simpatica una festa da ballo. Archi di verzura davano accesso al palcoscenico, ove era situata l'orchestra, la quale, diciamolo subito a sua lode, suonò egregiamente parecchi nuovi ballabili espressamente scritti, e torno torno ai palchi, correvano ghirlandate edera.

Il ballo, a cui dalle loggie e dalla platea assisteva un pubblico numeroso, incominciò ad animarsi verso le undici e durò sempre più animato e gaio fino al mattino. Durante un breve intervallo fra una sonata e l'altra, due egregi giovinotti, sigg. Geometra Antonalino e Depetris, caratteristicamente vestiti, posero in vendita a scopo di beneficenza, il numero unico, a cui, se mancarono gli autografi di grandi personaggi,