

È poi inesatto che non abolendosi la Cassa Pensioni il Ministro Giolitti sarebbe caduto. Egli aveva accettato il progetto del predecessore senza farne questione di portafogli, senza neppure chiamarla una grossa questione, tanto è vero che forse, senza l'intervento dell'on. Sonnino, il Ministro si accostava alla proposta Baccarini. Questi sono i fatti senza esagerazioni.

RIVISTA DI COSE FERROVIARIE

Il progetto di legge sulle ferrovie prussiane dello Stato. — Fallimenti di Società ferroviarie in Francia. — Giurisprudenza.

Il progetto di legge sulle ferrovie prussiane dello Stato. — Nella prima metà dello scorso febbraio fu presentato alla Camera dei Deputati di Prussia un progetto di Legge concernente (traduciamo alla lettera) *l'estensione, il completamento e il migliore approvvigionamento delle ferrovie dello Stato*. Esso si risolve in una domanda di crediti per le seguenti partite:

Costruzione di nuove linee	Marchi	30,365,000
Materiale d'esercizio per le medesime »		5,883,000
Riscatto della ferrovia Vestfalo-Olandese (tratta tedesca)	»	6,254,251
Impianto del 2°, 3° e 4° binario su diverse linee.	»	13,694,000
Ampliamento di Stazioni, officine ec. »		50,527,000
Materiale d'esercizio per le linee già esistenti	»	50,000,000
Totale	Marchi	156,723,251

La discussione in prima lettura di questo disegno di legge, che finì col suo rinvio alla Commissione del bilancio, diede naturalmente appiglio a ventilare ancora una volta la questione di massima sulla preferenza da darsi all'esercizio governativo o al privato. Senonchè i risultati ottenuti in Prussia col l'esercizio di Stato hanno assottigliato di molto gli avversari del sistema, sicchè può dirsi che critiche generali e assolute non ve ne siano state, anzi un deputato, e d'opposizione, arrivò fino a dire che, secondo lui, l'esercizio governativo aveva un solo difetto, quello dell'essere mortale l'attuale ministro dei lavori pubblici von Maybach. Un altro rappresentante dichiarò che, mentre dapprima era contrario all'esercizio di Stato, la prova fatta l'aveva radicalmente convertito: un terzo, pure affermandosi ancora contrario, per ragioni di principio, al sistema adottato, riconosceva non essersi avverato nessuno dei timori concepiti quando si entrò nella via della nazionalizzazione (*Verstaatlichung*) delle strade ferrate, che anzi il servizio procedeva con molta soddisfazione del pubblico, specialmente quello dei viaggiatori, mentre per le merci vi sarebbero appunti da fare. Un altro ancora limitava a quest'ultimo oggetto le sue osservazioni, citando la grande scarsezza di materiale rotabile, lamentata nello scorso autunno e tacciando di soverchia parsimonia l'Amministrazione.

Alle critiche di dettaglio rispose il Ministro enumerando quanto già si era fatto e vantando i benefici effetti della Amministrazione ferroviaria gover-

nativa, così nei riguardi politici, come sotto l'aspetto economico. Quanto alla penuria di rotabili, avvertì che questa si era sentita specialmente pel traffico coll'Austria, perchè in parte imputabili anche alle ferrovie di quel paese. Annunciò poi una legge speciale sulle linee a scartamento ridotto, facendo in proposito le seguenti dichiarazioni: « Si è detto a torto che io sono un grande avversario delle ferrovie a scartamento ridotto. In massima io non mi pronuncio nè pro, nè contro, perchè la convenienza di costruire una linea a scartamento normale piuttosto che ridotto, non può essere decisa sulle generali, ma solo caso per caso secondo le circostanze. Osservo che fra i diversi interessi cui bisogna aver riguardo, entra per molto l'interesse militare giacchè è noto che una linea a scartamento ridotto può aver grande importanza per l'industria e nessuna o ben poca per la difesa del paese. Ho provato col fatto di concessioni e sussidi accordati che non sono in modo assoluto contrario a simili costruzioni: certamente però, sulle generali, dirò sempre che una ferrovia a scartamento ordinario, quando sia possibile averla, sarà in grado di prestare maggiori servizi di una a scartamento ridotto. Siccome poi per queste linee di *terzo ordine* (così possono qualificarsi le strade a scartamento ridotto), si è finora in Prussia proceduto un po' a tentoni, così il Governo intende per l'avvenire regolare la materia con norme sicure e uniformi, e posso annunciare che nella sessione d'inverno sarà presentato un disegno di legge concernente la concessione e l'esercizio di tali strade ferrate. »

Le notizie più recenti che abbiamo dai fogli di Berlino circa il progetto ferroviario recano che la Commissione del bilancio l'ha esaminato concludendo per l'accettazione in ogni sua parte senza modificazioni.

Fallimenti di Società ferroviarie in Francia.

— In una rivista dello scorso anno ¹⁾ abbiamo dato sulle ferrovie francesi d'interesse locale parecchie notizie dalle quali risultava essere, meno poche eccezioni, tutt'altro che remuneratore il loro esercizio. La situazione di quelle piccole Società peggiorò tanto in questi ultimi tempi che di alcune dovette venir dichiarato il fallimento.

Prima fu la Compagnia della strada ferrata da Alais al Rodano (Port l'Ardoise) linea lunga 57 chilometri, trasversale alle due grandi linee da Clermont Ferrand e da Lione a Nimes. Il suo capitale era di 20 milioni, con un debito rilevante in obbligazioni.

Trovatasi l'azienda nella impossibilità di continuare e pronunciato il fallimento, la Compagnia della P. L. M., nella cui rete è incastrata la linea, fece offerte di compera e il Sindaco così si espresse nel suo rapporto ai creditori: « Tenuto come sono a « dirvi l'intera verità, dichiaro che continuando « l'esercizio, non vedo la possibilità di realizzare « utili e distribuire dividendi: fra dieci anni, spirate « le convenzioni ora in vigore, non vi sarà più traf- « fico e il materiale, per quanto ben mantenuto, « avrà subito il deprezzamento corrispondente a dieci « anni di servizio: la linea non avrà dunque più « nessun valore, e quello del materiale si troverà « notevolmente ridotto. »

¹⁾ Vedasi *L'Economista* del 4 Novembre 1888, numero 757.