

civiltà e dei costumi europei; in ciò però non è secondato dai suoi consiglieri e tampoco dal popolo. Infatti malgrado l'introduzione in Abissinia di scudi e di spezzati d'argento conati a Parigi seguivano sempre ad aver corso i talleri di Maria Teresa e non si disdegnano come monete spicchiole monete di sale e cartucce. Gravi ostacoli si frappongono pure all'impianto della ferrovia Harrar-Gibuti e del telegrafo. Poco uso si fa del servizio postale, il mercato è povero, languono i commerci e le industrie.

Le massime cure sono sempre prodigate all'esercito, il quale si allontana, sia pur lentamente, mercè gli sforzi dell'imperatore, dalle basi del sistema feudale per mutarsi in esercito permanente. Il soldato abissino ha scarsissima paga per cui è costretto a continue ruberie ed è armato di fucile e spada; se possiede un cavallo appartiene necessariamente alla cavalleria la quale non è più numerosa come prima e ciò in seguito all'introduzione generale dei fucili a ripetizione il cui numero non è certamente inferiore ai duecentomila.

Le forze militari dell'impero sono di 70,000 uomini dell'esercito permanente e di 140,000 uomini della milizia mobile, oltre ad un gran numero di Galla, schiavi, servi, contadini. Ed eccoci giunti parlando di armi e d'armati alla fatale giornata di Abba Carima. La battaglia fu vinta dagli Scioani per la loro immensa superiorità numerica (100,000 contro 16,000 uomini) per il fatto che l'intera nazione pugnava per la sua esistenza, e per gli « straordinari e fatali errori commessi dagli Italiani che spinsero innanzi la brigata Albertone, molto più in là delle altre, nelle posizioni del nemico, così sicché essa e l'altre che si avanzarono isolate per appoggiarla, furono distrutte alla spicciolata mentre non vi era alcun legame tra le varie parti delle forze operanti. » La cavalleria inseguì il nemico solo quando era in fuga, si astenne dal molestarlo anche quando un sol piccolo corpo faceva alt e la fronteggiava. I fucili ed i cannoni nostri fecero immensa strage, giacché furono uccisi tremilacinquecento Abissini e migliaia furono i feriti. Di europei assistettero alla battaglia solo il noto Clochette ed un mercante greco.

Fu detto che mercè la previdenza del Baratieri i nostri soldati furono condotti al macello semi digiuni, in non migliori condizioni erano gli abissini i quali entro una settimana sarebbero stati costretti a ritirarsi senza battersi anche perché una grave epidemia era scoppiata tra i muli e i cavalli, rispettando gli asini che servirono, dopo aver tutto esaurito, da pasto ai soldati. Causa la cattiva organizzazione dei rifornimenti e dei trasporti gli Abissini erano tutti in uno stato di mezza fame e di miseria, quando la battaglia fu combattuta. Terminata la pugna tutti i prigionieri furono condotti alla presenza dell'imperatore e divisi in sezioni che vennero affidate alle cure dei vari generali. Fortunati quelli che trovarono al seguito del Re poichè essi durante la lunga marcia da Adua alla capitale ebbero abbastanza cibo da tenersi su, mentre gli

altri soffrirono la fame ed ebbero pessimi trattamenti: tutto il paese attraversato era squallido per le precedenti scorrerie dell'esercito vincitore. Il monarca abissino diede ai prigionieri persino del denaro ed ordinò a tutti di rispettarli.

Una delle conseguenze della giornata di Adua fu di inorgoglire talmente gli Abissini che credono di aver ai loro piedi non solo l'Italia ma l'Europa intera e le numerose missioni all'imperatore avvalorano la loro presuntuosa idea. Essendo stato firmato poco prima della metà di maggio 1897 il trattato tra Menelik e la Regina d'Inghilterra, la missione, dopo aver studiato gli usi e i costumi del paese, prese solennemente congedo dalla corte scioana, recando alla propria Sovrana da parte della imperatrice una doppia collana d'oro fatta di piccole placche di filigrana unite da anella d'oro.

Azzardate sono le previsioni sull'avvenire dell'Abissinia: finché avrà vita Menelik il paese rimarrà aperto alla civiltà, i suoi successori forse asseconderanno gli istinti del popolo e del clero ignorante che si oppongono con tutte le loro forze alle nuove idee ed amano solo le guerre e lo sterminio.

Questo il riassunto di un importantissimo articolo comparso nell'ultimo numero della « Nuova Antologia. »

Acqui, 23 Marzo '98.

Italus.

Il fondo di sgravio e le ferrovie

(V. numeri precedenti)

Dopo aver ricordato opportunamente che una parte dei 135 milioni destinati colla legge del 1885 al miglioramento della rete ferroviaria, fu divertita ad altri usi che non quelli previsti in contratto (la stazione di Trastevere, ad esempio, senza il ponte sul Tevere); dopo aver soggiunto che nel 1885 il Gabelli giudicava necessaria una spesa fra i 200 ed i 300 milioni, e ne occorrono 50 o 60 per compiere le opere giudicate urgenti con la dotta e coscienziosa relazione (Giacinto Berruti) della Commissione di inchiesta sui ritardi ferroviari, il dotto e prudente autore dice così:

« Si tratta di opere, giova ricordarlo, che occorrono quasi interamente sulle linee di maggior traffico, in parecchie delle quali l'insufficienza e la ristrettezza di fabbricati, di binari, di piazzali in alcune stazioni è tale, che un aumento anche moderato di traffico renderebbe quasi impossibile un regolare esercizio; mentre invece le linee che danno i più scarsi prodotti si trovano d'ordinario provviste di impianti, che sarebbero sufficienti anche per un lavoro notevolmente superiore a quello che si verifica presentemente. Considerando poi, come nuove opere vengano continuamente rendendosi necessarie per mantenere l'assetto delle nostre principali reti ferroviarie, non diciamo allo stesso livello, ma almeno ad un livello non troppo inferiore a quello raggiunto e continuamente conservato per le reti degli altri principali paesi, compresi quelli confinanti col nostro,

dobbiamo necessariamente concludere che una discreta somma risulterà certamente necessaria al momento dell'attuazione del nostro futuro ordinamento ferroviario per mettere le diverse linee in istato di regolare servizio; e che la mancata esecuzione di queste opere, mentre renderebbe difficile una combinazione sulla base dell'assunzione di tutte le spese, senza nessuna eccezione, a carico delle Società esercenti, contribuirebbe a tenere basso il canone da stabilirsi a favore dello stato per l'affitto delle strade di sua proprietà. »

Queste parole facciamo interamente nostre, e lasciamo che altri faccia la stima della spesa. Anche il signor ministro del Tesoro ammetteva la convenienza, a non dire la necessità, di destinare una parte dell'entrata al miglioramento delle strade in esercizio, quando nella esposizione finanziaria si esprimeva così: « Piuttosto che spendere in nuove costruzioni, si provvederà a meglio consolidare e dotare le reti esistenti. » Peccato, che non facciamo l'una e nemmeno l'altra cosa, e dal bilancio tipico del 1898 '99 fu persino cancellata la modesta spesa di un milione e mezzo che figura nel bilancio del corrente esercizio!

Aggiungiamo ancora brevi considerazioni.

Non solo tra i profani, ma eziandio nel mondo ufficiale, non è ancora penetrata la persuasione, che al di d'oggi bisogna spendere, e spendere molto sopra le strade in attuale esercizio, se si vuole che corrispondano alle crescenti esigenze del pubblico, e specialmente del commercio internazionale e nostrano. Le economie fino all'osso che si volessero fare in questo ramo di servizio, sarebbero sciocche e malsane. Vediamo piuttosto quel che avviene nei paesi più civili, e come in parole ed in atti, sventuratamente troncati a mezzo per fatalità di cose, si fosse, anche appresso di noi, palesata la necessità di prelevare annualmente sui proventi ferroviari una somma abbastanza considerevole per coprire le spese, che si considerano di conto capitale.

Si consultino le note poste appiedi di un documento ufficiale, e si troveranno le notizie che seguono:

Le sei grandi Società francesi, nel periodo dal 1868 al 1882, furono autorizzate a fare spese per lavori complementari fino a 650 e più milioni di franchi, ed a spendere quasi altrettanto in acquisto di materiale mobile; e nel decennio 1884-94 la spesa in conto capitale salì a 677 milioni di franchi, con una media chilometrica di L. 2150, escluso il materiale mobile. Per la rete francese dello Stato, di scarso movimento, la spesa di undici anni fu di 46 milioni, con la media chilometrica di sole lire 1700, ma fu deliberata recentemente una spesa straordinaria di 40 milioni.

Sulle linee ferroviarie della Prussia, nei 15 anni corsi dal 1879-80 al 1893-94, furono autorizzati lavori della stessa natura per 911 milioni, senza la provvista di nuovo materiale mobile. Onde una spesa media chilometrica di lire 3100.

L'Italia nostra potrà mostrarsi più modesta, ma non può neppure sottrarsi alla legge comune, come non si può

durare più a lungo in uno stato di cose, che rischia di compromettere i grandi e permanenti interessi del paese. Gli autori delle Convenzioni avevano creduto di poter soddisfare a queste necessità dell'esercizio ferroviario, mediante la creazione di una Cassa per gli aumenti patrimoniali; e dove le previsioni di quel tempo si fossero verificate, i proventi della Cassa avrebbero largamente provveduto a tutte le esigenze del servizio. Ma le previsioni fallirono, e la Cassa si trovò impotente a sciogliere gli impegni per i quali veniva creata, cosicché toccò alla finanza di venire in aiuto, fin dove le necessità premevano e non soffrivano dilazione. Pur nondimeno nei dodici anni di esercizio sociale, ed anche più in pendenza dell'esercizio governativo vennero impiegate considerevoli somme in aumenti, e miglioramenti del patrimonio ferroviario dello Stato, ed a questa stregua si può già avere un concetto della spesa che si dovrà sostenere nel tempo di poi, allorchè questa sarà determinata, e commisurata alle vere e proprie necessità di un buono e lodevole esercizio.

(Continua).

UNIONE GENERALE

FRA

Esercenti e Commercianti

L'Unione Generale fra Esercenti e Commercianti di Torino e Territorio si è fatta promotrice di un Congresso Nazionale fra Commercianti-Esercenti di Italia, da tenersi in Torino nel 1898 durante « l'Esposizione Generale Italiana, » in occasione del « cinquantenario dello Statuto. »

L'importanza delle questioni già studiate e risolte nei precedenti Congressi, tenutisi per iniziativa della benemerita « Confederazione Generale delle Società Italiane fra Commercianti, Esercenti ed Industriali sedente in Roma: » la gravità dei problemi che ancor richiedono una pronta soluzione, nell'interesse generale della classe dei Commercianti-Esercenti; la necessità di sollecite e radicali riforme e provvedimenti legislativi, specialmente in ordine alla tutela dell'igiene pubblica, che, pure emanati sotto l'usbergo dell'interesse pubblico, ledono gravemente ed ingiustamente i diritti degli Esercenti; la opportunità infine di insistere per impedire una non tollerabile ed ingiusta concorrenza, creata da privilegi illegittimi sotto la bandiera di una pseudo-cooperazione, hanno persuaso la nostra Unione Generale dell'opportunità di indire cotesto Congresso.

Cosicché Essa ritiene che sarà favorevolmente accolto il suo progetto e che non soltanto le varie Associazioni e persone interessate invieranno la loro adesione, ma vorranno concorrere colla loro opera, acchè questo lavoro concorde e collettivo abbia a riescire completo e possa soprattutto avere un pratico ed efficace risultato.

Sia per conseguire più facilmente i desiderati pratici risultati, sia perchè per maggior sua indole questa Unione Generale si occupa più specialmente degli interessi dei Commercianti-Eser-