

Prezzi d'Abbonamento

Padova (per domicilio)

Un anno L. 16.—
Per mesi > 9.50
Tre mesi > 4.50

Per il Regno

Un anno L. 20.—
Per mesi > 11.—
Tre mesi > 6.—

Per l'estero aumento delle spese postali.

I pagamenti si fanno anticipati.

Il Bacchiglione

Gutta cavat lapidem

Corriere Veneto

Prezzi delle inserzioni

Per ogni riga di colonna in terza pagina sotto la firma del gerente Cent. 40.
In quarta pagina Cent. 20 la linea.
Per più inserzioni i prezzi saranno ridotti.

Pagamenti anticipati

Direzione ed Amministrazione Via Pozzo Dipinto N. 3836 A.

I manoscritti non si restituiscono.

In Padova Cent. 5

Arretrato Cent. 10

Padova 20 Gennaio

Trieste, Genova o dove?

La marina mercantile

Continuano a bisticciarsi sul punto donde muoveranno le nuove linee commerciali germaniche; anzi al ministero furono avanzate interrogazioni, cui egli, pendente le trattative, non credette dover rispondere; oggi poi si esprime la speranza che, invece che a Trieste, facciano capo a Brindisi.

Noi avemmo già a occuparcene anche per osservare come dell'una o dell'altra città italiana occupandoci non si ricordi punto Venezia lasciata in tanto abbandono.

Oggi tratteremo la questione da un punto più elevato; e senz'ambagi diremo che qualunque sia il posto onde la Germania intenda di fissare la nuova testa di linea, gli effetti che risentirà la marina italiana non potranno essere gradevoli.

Nè si opponga che l'impero germanico mira unicamente a stabilire un regolare servizio postale.

In questo senso fu fatta la dichiarazione dal consigliere intimo signor Reubaub; ma chi ha un po' d'esperienza non s'illude, e comprende bene che, prima o poi, le navi germaniche destinate al nuovo servizio coll'Oriente finirebbero col trasportare anche le merci.

Al gabinetto di Berlino non conviene di enunciare apertamente il proprio programma, per non destare fra noi timori e preoccupazioni: e gli giova di larvare, per quanto è possibile, il suo vasto piano.

Non saremo dunque noi che ci troveremo sorpresi il giorno in cui la Germania spiegherà in modo più chiaro il suo programma per le comunicazioni marittime coll'Oriente.

La dura realtà del fatto sarà piuttosto ragione di sorpresa per coloro che non hanno saputo vedere in tempo a quale rovina si andava incontro, non prestando alla nostra marina mercantile gli aiuti poderosi che gode la navigazione estera.

Quando presaghi delle sventure che stavano per sopraffare la marina industriale segnalavamo la procella imminente, altri si diletta- vano nelle accademiche discussioni, dissertavano sulla libertà dell'armamento, si ostinavano a tenere in vita un sistema che la scienza e i nuovi bisogni del commercio avevano irrimediabilmente condannato.

L'interesse personale che si credeva minacciato dalla necessaria trasformazione del naviglio diede la mano ai pregiudizi dei teorici e all'ignoranza assoluta delle più e-

lementari nozioni del commercio marittimo internazionale.

« Perchè invece di muovere una guerra così accanita ed ingiusta a quella parte della navigazione nostra, più forte per sostenere la prepotente concorrenza estera, non si pensa a raccogliere le forze contro il nemico comune che invade i nostri porti, e che all'estero apporta quel traffico per l'Italia, che dovrebbe essere riservato alle navi italiane? »

Questa domanda, molto opportuna, fu più volte ripetuta, fin da quattro anni fa, dall'ottimo periodico Marina e Commercio, in mezzo al frastuono dei pretesi difensori degli interessi nazionali, che facevano tanto bene il tornaconto degli stranieri.

« Questi liberisti a tutta oltranza, i quali hanno avuto occhi per i monopoli italiani, sono sempre ciechi per i monopoli esteri, che dissanguano la nazione, e non danno nemmeno il magro conforto di far ripetere che il denaro preso dai presunti monopolisti rimane sempre in Italia. »

Il patriottico avvertimento non valse a far cessare la guerra ostinata.

E, intanto, il movimento commerciale dei porti stranieri dai quali ci veniva la concorrenza, si triplicava; mentre nei porti nostri rimaneva stazionario.

Non si volle tener conto dei suggerimenti pratici dati dai veri amici della marina italiana, i quali raccomandavano di non fare un'inutile resistenza ai progressi del vapore e di costruire società forti e vigorose, che, sussidiate dalle sovvenzioni del governo, potessero aprire nuove vie al commercio, anche nell'interesse della navigazione libera.

Invano si invocò che tutti gli sforzi fossero diretti a migliorare le condizioni della marina italiana, con sollievo d'imposte, con la semplificazione dei sistemi fiscali e coll'abolizione dei non pochi ostacoli posti al libero movimento delle navi.

I teorici e gli interessati sostenitori dei metodi antiquati non si curarono nemmeno di secondare l'altrui iniziativa per impedire che le navi straniere venissero ad assorbire il traffico fra gli stessi porti italiani, aperti ad esse per privilegi concessi da cattive convenzioni.

Tutti gli altri Stati largheggiavano di favori, di concessioni e di lautissimi sussidi alle loro marine, affinché potessero meglio sopraffare la nostra; ma non per questo si volle abbandonare l'astiosa opposizione ad ogni tentativo per rialzare le sorti della più preziosa industria del paese.

Noi ci perdevamo nelle futili con-

testazioni, ne' pregiudizi scolastici, nell'invocazione dei principii astratti, già abbandonati dagli altri paesi, mentre le marine rivali ci venivano a sottrarre il lavoro.

Arriva finalmente il sospirato giorno dell'apertura del Gottardo, attesa in Italia con tanta fiducia come promessa di straordinario sviluppo commerciale, e come potente risorsa per la marina; ma questa pure non fu che una delusione per noi; dal traforo del Gottardo la marina nostra e i nostri commercianti non hanno ricevuto beneficio di sorta, perchè manco la tanto invocata efficace preparazione.

Qual conto si fece degli avvertimenti, dati in proposito al paese molto prima che si aprisse il nuovo valico alpino?

La risposta è data da preparativi del governo germanico, che, approfittando della nostra impotenza, pensa di mandare in un porto del Sud le navi che dovrebbero caricare le merci dirette dal centro d'Europa in Oriente.

E che questo dovesse accadere, se non pensavamo a rinforzare la nostra marina mercantile, l'aveva scritto chiaramente il direttore della Navigazione Generale Italiana, che nel 1881 antivedendo ciò che ora pur troppo sta per verificarsi, considerava:

Perchè dall'apertura del Gottardo si possano trarre tutti gli sperati vantaggi è necessario che a Genova, a Venezia, a Brindisi, gli stranieri abbiano la sicurezza di trovare dei piroscafi che trasportino sollecitamente le loro merci verso i principali empori e che da questi ripartano a data fissa, dei piroscafi che trasportino le merci le quali devono attraversare l'Italia. Solo colla sicurezza e celerità delle comunicazioni può svilupparsi il grande commercio. A ciò hanno saputo provvedere Marsiglia e Trieste.

Bisogna mettersi bene in mente che i provvedimenti per fare risorgere la nostra marina sono di estrema urgenza; perchè anche se aprissimo cento ferrovie come quella del Gottardo, l'Italia ne avrebbe ben poco giovamento, « quando le merci dovessero poi venire imbarcate su piroscafi stranieri » subendo così un nuovo e disastroso monopolio, dal quale ben difficilmente potremmo svincolarci.

Trovandosi l'Italia alle porte d'Oriente colla sua marina può vincere qualunque concorrenza, perchè le estere marine debbono percorrere più o meno enormi distanze per portarsi colà; la grande perdita di tempo, i maggiori rischi e le maggiori spese di ogni sorta che provengono da detta distanza sono tutte ragioni di superiorità per noi.

E' di assoluta necessità che le nostre ferrovie, i nostri porti, e la nostra marina siano messi in grado di soddisfare perfettamente le moderne esigenze dei commercianti.

Ma nulla, sventuratamente, si è fatto.

Le marine straniere si sono fornite di nuovi elementi di potenza, seguendo i progressi della scienza, ed hanno ricevuto all'interno i più validi aiuti; mentre la marina italiana è ancora provvista di mezzi meschinissimi, e nelle aule legislative si fanno sterili lamentazioni, ma non si pensa a provvedimenti indispensabili.

Il progetto dei presidi per la marina mercantile giace negli archivi della Camera; i servizi regolari non si completano; i contratti del 1877, che non rispondono più alle nuove esigenze del traffico, non si riformano, benchè la stessa giunta generale del bilancio ne additasse il bisogno, nella relazione dell'on. Indelli, gli orari assurdi non si mutano; non si pensa ad aprire nuove linee, benchè da molto tempo siasi sottoposto al governo un piano completo; e non si ha cura di collegare mediante linee fisse e regolari il servizio marittimo con quello ferroviario, riguardando i piroscafi nel mare quale continuazione della locomotiva sulla terra.

Ma se nulla si è fatto finora per soddisfare i teorici, oggi che un'altra dura lezione ci è minacciata, si può aprire il cuore alla speranza che si faccia ammenda di tanti errori e si entri in un periodo di riparatrice respiscenza?

L'ITALIA IN AFRICA

Messina, 18. — La pioggia impedì oggi una dimostrazione popolare alla spedizione. La dimostrazione si è fatta stasera nel teatro, illuminato a festa per cura del municipio. All'apparire degli ufficiali, il pubblico levò sventolando i fazzoletti e gridando: Viva l'Esercito, l'Italia e il Re. L'orchestra intonò l'inno reale in mezzo agli applausi.

Messina, 19. — Ore 9 antim. — Il Principe Amedeo e il Gottardo partono in questo momento; la Garibaldi li seguirà fra qualche giorno.

La seconda spedizione

Il Nabab dice che nel caso di necessità d'una seconda spedizione ad Assab, il Ministero della guerra ha stabilito la formazione di altri due battaglioni di marcia di quattro compagnie bersaglieri ciascuno. Per formarli si sorteggeranno le compagnie dei reggimenti 2°, 3°, 5°, 6°, 9°, 10° e 11° bersaglieri. Il 16° artiglieria fornirà un'altra compagnia, come pure il 4° reggimento del genio un altro plotone.

Le compagnie del corpo spedizionario, modificando lievemente l'uniforme, si chiameranno bersaglieri Real navi.

Presagi e smentite

Si smentisce che il Ministero porrà la questione di fiducia per la legge per Assab. D'altronde, il Popolo Romano nota che l'opposizione politica

coloniale non potrà venire dai bianchi dove siede il Cairoli, primo inauguratore di essa cui si deve l'acquisto di Assab.

Si smentisce che la profondità d'immersione del Principe Amedeo gli impedisca il passaggio del canale di Suez. Navi inglesi e francesi di maggiore profondità d'immersione hanno passato il canale: tutt'al più basterà che l'Amedeo sbarchi le artiglierie sopra un pontone che sarà rimorchiata dalla stessa corazzata.

Parlamento Nazionale

Camera dei Deputati

Tornata del 19

Presidenza Biancheri — Ore 2 15. Riprendesi la discussione dell'art. 3 del contratto per la rete ferroviaria Mediterranea.

Billia ed altri propongono l'ordine del giorno puro e semplice su tutte le proposte relative alla sede centrale e alle direzioni dell'esercizio.

Depretis dichiara di accettare il solo ordine del giorno di Billia; approvandosi un altro, il Governo si

La Porta dichiara che la Commissione si associa all'ordine di Billia.

Procedesi all'appello nominale su di esso e risulta approvato con 138 voti contro 88; astensioni 1. Votano contro fra gli altri, Marazio, Berti Dom. e i deputati romani.

Approvati quindi l'art. 3.

L'art. 4 dispone che la Società si costituirà con un capitale non inferiore a 135 milioni di azioni; lo statuto si approverà dal Governo. La Società potrà emettere delle obbligazioni nei limiti del Codice di commercio.

Dopo discussione cui partecipano vari oratori, lo si approva lasciando sospeso l'ultimo capo verso.

Si approvano gli art. 5 e 6 che dispongono che i consiglieri di amministrazione e il direttore generale sieno italiani e che la durata del contratto dal 1 gennaio 1885 al 31 dicembre 1944, sia divisa in tre periodi di venti anni ciascuno. Il Governo e la Società possono disdire il contratto nei due primi periodi, due anni prima della loro scadenza.

Principiasi a discutere l'art. 7 che dispone che le strade della rete mediterranea, le dipendenze e il materiale fisso, si accetteranno dalla Società nello stato in cui si trovano alla presa. Saranno a carico dello Stato le opere indicate nell'allegato B, che eseguiransi dalla Società entro un quadriennio coi fondi dello Stato.

Rimandasi alle sedute mattutine la interrogazione di Compans sulla linea Ivrea-Aosta.

Annunziasi un'interrogazione di Sandonato sulle condizioni sanitarie in Italia.

Levasi la seduta alle ore 7 e 50.

Notizie Italiane

Elezioni

La giunta per le elezioni approvò le elezioni di Racchia (Grosseto) e di Biglia (Novara).

