

SUPPLEMENTO

AL N. 153 DEL GIORNALE DI PADOVA

COMITATO PERMANENTE DEL CONSORZIO

PER LE FERROVIE TREVISO-VICENZA PADOVA-BASSANO

RELAZIONE DEL COMITATO FERROVIARIO INTERPROVINCIALE ALL'ASSEMBLEA TENUTA IN VICENZA OGGI 30 MAGGIO 1877.

Non ancora, signori, sono trascorsi quattro anni dacchè si raccoglieva per la prima volta in Vicenza l'Assemblea del Consorzio Ferroviario il 21 agosto 1873.

In quell'anno stesso veniva firmata dallo Stato la Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Vicenza a Treviso e da Padova a Bassano; ma solo col solenne arbitrato pronunciato il 13 febbraio 1875 vennero posti fuori di contestazione i nostri diritti, e il 18 marzo di quell'anno veniva firmato il Reale decreto che approvava la Convenzione. Il 17 aprile dello stesso anno si è concluso il contratto colla Società Veneta per la costruzione e l'esercizio delle nostre ferrovie, ed il 17 maggio il contratto col Consorzio degli Istituti di credito pel prestito interprovinciale.

Dall'agosto del passato anno, l'ultima volta che ci siamo trovati riuniti insuperabili ostacoli hanno impedito, che le ferrovie si aprissero all'esercizio nel termine, che il Comitato si riprometteva.

Basterà ricordare le difficoltà nelle espropriazioni, che ancora rimanevano a compiersi; e le discussioni che fra la Società Veneta ed il Comitato, sempre coadiuvato dalla Commissione tecnica, si lungamente ventilate sopra opportune modificazioni nei piani d'armamento delle stazioni; le interminabili trattative per le stazioni di Padova e di Treviso ove riusciva sommamente arduo conciliare tanti diversi interessi, e dove fu d'uopo in concorso della S. F. A. I. ricorrere a diversi sopralluoghi, radunare Commissioni, studiare e ristudiare moltissimi progetti; il ritardo di consegna al Comitato del ponte di ferro a Fontaniva, dovendosi il Regio Ufficio del Genio Civile svincolare dai contratti in corso; le discussioni e gli studi occorsi per gli affrancamenti o rinforzi, a cui si dovette ricorrere sul ponte di Fontaniva, in seguito al sistema reclamato dall'Ufficio del Genio civile e dal capo dell'Ufficio tecnico provinciale di Padova; le divergenze coi rappresentanti governativi sulla necessità e sul modo della separazione fra il ponte di ferro e il ponte di legno; le divergenze colla Società Veneta sui provvedimenti per la continuità delle acque delle strade; le incertezze che si sono presentate all'atto pratico, quanto all'attraversamento della palude di Onara; gli spostamenti reclamati dalla popolazione per le frazioni di Rossano e di Vigodarzere.

Accenna in via di esemplificazione, ma meglio di tutto le date, che ho ricordato più sopra, possono esse sole indurre la persuasione, che il periodo di soli due anni dacchè realmente si potè por mano all'opera, e che in qualche momento ci è già sembrato sì lungo, tale non ci debba parere oramai, dacchè avventurosamente il vostro Comitato più non deve parlarvi di un laborioso periodo di costituzione del Consorzio, nè d'un periodo di pericoli che compromettevano, nonchè altro, la stessa sua sussistenza, nè d'un lento periodo di preparazione del lavoro, ma bensì del compimento delle nostre ferrovie e del tempo in cui dar principio all'esercizio ferroviario.

E dello stato dei lavori ferroviari, e del tempo in cui si può contare saranno condotti al punto da permettere l'esercizio, adempie il Comitato all'obbligo suo di darvi oggi ragguaglio.

Pel tronco da Treviso a Castelfranco è già ultimato tanto il binario principale quanto i binari nelle stazioni ad eccezione dei secondari nella stazione di Castelfranco. Completati sono i manufatti lungo la linea, nè resta molto a fare per quanto concerne i manufatti esterni e d'accesso alle proprietà private. I caselli tutti da guardiani sono ultimati, eccetto gli interni adattamenti ed in parte i serramenti.

Per il tronco Vicenza Cittadella l'armamento procede contemporaneamente dai due estremi, e mentre da Cittadella in oggi arriva al ponte di Fontaniva, dall'altra parte raggiunge la strada di Lanzè oltre al chil. 8°, per cui l'armamento manca per circa chil. 9 soltanto. Gli altri lavori per fabbricati di stazioni e caselli sono avanzatissimi, se si eccettuino le opere occorrenti per passaggi a livello sulla nuova ferrovia lungo la nazionale ora intrapresa, ed il finimento al ponte di Fontaniva coi lavori di affrontamento, e della parete tra il ponte di legno ed il ponte di ferro, della quale il Comitato aveva proposto di fare a meno, alla sicurezza provvedendo coll'impedire il passaggio sul ponte di legno nel tempo del transito dei convogli su quello di ferro, ma della quale non si potè essere esonerati, ottenendo soltanto di farla di legno, anzichè di ferro.

Più a rilento hanno proceduto i lavori nel tronco Padova-Cittadella e specialmente da Camposampiero a Cittadella, causa in parte la modificazione di tracciato proposta dalla Società Veneta pel tronco che attraversa la palude di Onara e che poi si dovette abbandonare, riconoscendosi possibile e conveniente di seguire quello rettilineo di progetto. Risolti alla metà del passato gennaio i dubbi, i lavori progredirono alacramente; tanto che ora i lavori di terra sul tronco Padova-Cittadella sono pressochè ultimati ad eccezione di brevi saltuarie tratte ancora incomplete, principalmente ai riguardi della continuità di alcuni scoli e comunicazioni stradali, cosicchè colla costruzione di pochi manufatti e dei passi a livello che restano ancora da eseguirsi verranno colmate anche tali lacune per modo da non interrompere o ritardare la iniziata posa dell'armamento. Dei passi a livello ne sono compiuti 26, 11 in corso di costruzione, e da intraprendere 18. Sedici deviazioni d'acque sono compiute; 19 in corso di lavoro ed ancora da intraprendere; 14 deviazioni stradali ultimate, 20 da intraprendere o iniziate; compiuti 78 manufatti normali, due in corso di lavoro e da intraprendere soli 14 con pochi altri che in seguito alle esperienze fatte colle ultime piogge ed ai reclami di alcuni proprietari, danneggiati con ristagni d'acque, si rendono necessari.

L'unico manufatto importante, cioè il ponte in ferro sul Brenta, è, si può dire, completamente ultimato; così pure sono ultimate le murature dei ponti sul Tergola e Vandura mancando solo la posa delle travate

in ferro. I fabbricati passeggeri delle stazioni di Vigodarzere, Campodarsego, S. Giorgio delle Pertiche, Campo S. Piero e Cittadella sono già coperti da qualche mese e ora si lavora agli adattamenti interni ed ai finimenti.

A Cittadella sono pure coperti i magazzini per le merci e pel carbone, come pure la rimessa delle macchine; rimane a ultimare la rimessa carrozze ed il rifornitore, pressochè compiuto nella parte murale. — Manca tuttora a Cittadella il piano caricatore; pressochè ultimati sono quelli a Campodarsego e Camposampiero ove è ancora da coprirsi il magazzino merci. Il fabbricato per la fermata di Villa del Conte è portato al piano del solaio. Dei caselli di guardia ne sono pressochè compiuti 23 e così pure il casello di segnalamento; tre dei primi e 6 dei secondi sono in corso di costruzione. L'armamento infine la cui posa venne principiata a Cittadella avanzando verso Padova giunse finora a 5 chil., ed a Cittadella si lavora inoltre nella posa dei binari di manovra e degli scambi e sono pressochè ultimate le piattaforme.

Sul tronco infine Cittadella-Bassano pochi sono i lavori mancanti oltre l'armamento, il quale potrebbe tranquillamente e senza intoppi avanzare anche tosto fino alla stazione di Rosà. I fabbricati nella stazione di Bassano possono anch'essi in brevissimo termine esser portati a compimento.

Giovi in via generale osservare che l'indole dei terreni attraversati da queste ferrovie, per le condizioni della proprietà e per i frequenti corsi d'acqua da cui sono solcati, indusse la necessità di un numero straordinario di provvedimenti ben superiori a quello che sia stato preventivato in progetto, la quale d'altronde non poteva manifestarsi in tutta la sua importanza che al momento della pratica esecuzione. La tratta specialmente da Padova a Cittadella è quasi tutta soggetta a Consorzio d'acque per cui si dovette nel fatto avere moltissimi riguardi alle diverse convenienze degli interessati, il che importò la costruzione di opere anche più ragguardevoli di quanto sarebbe occorso in condizioni ordinarie.

Fra i lavori eseguiti merita speciale memoria il ponte sul Brenta a Fontaniva della luce di metri 300, diviso in 30 campate, sostenute da 29 stilate costituite ciascuna di n. 3 colonne di ghisa colligate insieme con opportune trasversali e diagonali di ferro. Dette stilate appoggiano sopra palificate di legname. Il ponte è stato costruito accanto al ponte di legno preesistente, il quale fu allargato sopra corrente di una zona di circa un metro, che venne tolta dalla parte opposta per far luogo al ponte metallico. Le spalle in muratura sono state ingrandite sotto corrente per l'opportuno appoggio al ponte di ferro.

Il ponte sul Brenta a Vigodarzere della luce di metri 70 in nove campate sostenute da due spalle in muratura e da otto pile, che appoggiano sopra palificate di legname. La struttura ne è al tutto simile a quella del ponte di Fontaniva, ed è collocata a circa 200 metri sopra corrente di quello di legno sopra il quale passa la strada provinciale da Padova a Camposampiero.

Il ponte sul Tesina e Listera della luce di metri 45.00 in tre campate sostenute da due spalle in muratura e da pile, costituite queste di due colonne ciascuna collegate da due diagonali ed una trasversale in ferro. Dette pile appoggiano sopra palificate di legname. Questo ponte serve per la strada provinciale.

Il ponte sul Sile presso Treviso della luce di metr. 25 in una sola campata sopra spalle in muratura. Questo manufatto ha presentato parecchie difficoltà per la fondazione delle sue spalle, le quali sono state erette nel bel mezzo della palude di cui nel sito dell'attraversamento è circondato il Sile.

Rimarrebbe a parlarvi dell' officina, ma di essa dovremo occuparci a parte oggi stesso, e dei lavori nelle stazioni ferroviarie dell' A. I. Si tenne perciò coi Rappresentanti della S. F. A. I. un sopralluogo in Treviso il 29 gennaio di quest'anno e successivamente a Padova, in concorso anche del comm. Biglia, R. Ispettore del Genio Civile. Concretate le necessarie modificazioni (per la stazione, di Vicenza si era già antecedentemente provveduto alla sistemazione in causa della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio) e approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici; si diede e si dà solerte opera alla esecuzione dei lavori, in modo da promettervi già fin da oggi di farvi concrete proposte per il cominciamento dell'esercizio.

Certo non fu agevole la sistemazione del sindacato dei lavori; ma ci gode l'animo poter assicurare l'Assemblea che si sono potute risolvere in via di fatto molte delle difficoltà che in via di diritto non avrebbero ricevuto che una postuma soluzione. Il sindacato, non ostante le eccezioni che la Società costruttrice credevasi autorizzata dal suo contratto a sollevare, procedette solerte, e convenir dirlo efficace. Solo il Comitato, il quale dovette quasi giorno per giorno intervenire fra gli ingegneri del sindacato e la Società Veneta, può debitamente apprezzare le assicurazioni le quali ci vengono fatte sul merito dei lavori.

Tutti i lavori in generale (così attesta l'ingegnere Olivi capo dell'ufficio tecnico provinciale in Treviso) furono eseguiti in modo soddisfacente sia dal lato della solidità che dal lato della appariscenza, e ciò venne constatato anche dal pubblico e comprovato dal continuo movimento che dal 9 d'aprile in poi ha luogo di continuo non tanto con la macchina, quanto con carri di materiali, ghiaia ed altro, senza che sia dato di scorgere il benchè minimo disordine nei manufatti tutti, se si voglia eccettuare qualche saltuario ondulamento nell'armamento, inevitabile nei primordi e a cui a mano a mano opportunamente si ripara. Anche i lavori inerenti alle fabbriche vennero e vengono eseguiti con sufficiente soddisfazione, entro almeno quei limiti nei quali il contratto ci dava dritto di esigere, e ad un qualche disordine verificatosi nel fabbricato passeggeri e rimessa carrozze a Castelfranco si è efficacemente provveduto.

Sul merito dei lavori (così l'ingegnere Dal Monte capo dell'ufficio tecnico provinciale a Vicenza) devesi quanto all'esecuzione fare encomio

al più importante di tutti, cioè al ponte di Fontaniva, e devesi riconoscere che le singole opere attinenti ai manufatti e fabbricati sono in massima eseguite bene e secondo le regole d'arte, solo che venga ultimato quel finimento che tanto interessa anche alla successiva conservazione.

Quantunque (così infine dichiara l'ingegnere Zanardini capo dell'ufficio tecnico provinciale in Padova) la profondità alla quale dovevano spingersi le fondazioni delle testate del ponte di Vigodarzere sia alcun poco inferiore a quella cui ritenersi fosse obbligata la Società, è tuttavia sufficiente ad assicurare la stabilità del manufatto, unica importante opera d'arte che cada sul tronco ferroviario da Padova a Cittadella e che del resto venne compiuta con tutta diligenza. Il dapprima tanto contrastato impiego della calce idraulica nella fondazione degli altri manufatti ne assicurò la stabilità, nè vi sono eccezioni a fare sulla qualità degli altri materiali impiegati, salvo che in due o tre piccoli tombini, i quali vennero già protestati. In generale anche la costruzione dei fabbricati seguì con sufficiente regolarità.

Ed ora, o Signori. Voi potrete deliberare sul cominciamento dell'esercizio. Il dubbio che una o l'altra delle linee potesse essere in pronto molto prima e quindi potesse aprirsi all'esercizio aveva suscitato vive apprensioni per i possibili spostamenti d'interessi. Nulla di peggio che voler anticipatamente risolvere una questione che ancora ha da sorgere; il Comitato, consapevole com'era che da parte sua aveva sempre con eguale alacrità promosso il compimento di tutte e due le linee, e persuaso d'altronde che il trovarsi momentaneamente e per varie ragioni meglio progrediti i lavori in un punto piuttosto che in altro non è decisivo sul compimento definitivo, non credette opportuno provocare prima d'ora su ciò le vostre deliberazioni. All'apertura contemporanea di tutte e due le linee in tutta la loro percorrenza è di ostacolo la difficoltà di sistemare tutto ad un tratto l'esercizio per 100 chilometri di ferrovia, ostacolo questo di cui tengono conto anche le società ferroviarie che sono più ricche di mezzi e di esperienza. Però anche apprendosi l'esercizio non per tutte e due le linee contemporaneamente, era d'uopo di provvedere perchè almeno l'intervallo di tempo che separa l'apertura di un tronco da quella di un altro sia tale da non suscitare il più piccolo disgusto. Il Comitato quindi per toglier di mezzo un ritardo il quale si sarebbe verificato specialmente nel compimento della ferrovia Padova-Cittadella, e ciò perchè nei prezzi per l'armamento la Società Veneta aveva presupposto di valersi delle altre ferrovie già condotte a compimento, venne colla Società Veneta ad accordi e patul con essa un compenso, purchè non più si accampasse questa causa di ritardo. Si potè quindi concretare da ultimo col Presidente della Società Veneta le proposte da farsi all'Assemblea, di aprire cioè all'esercizio ferroviario il tronco Treviso-Castelfranco nel giugno, il tronco Castelfranco-Cittadella nel luglio, il tronco Cit-

tadella-Vicenza nell'agosto, la linea Padova-Bassano tutta in un tratto nel mese di settembre, in guisa però che tra l'esercizio di tutta la ferrovia Vicenza-Treviso o l'esercizio della ferrovia Padova-Bassano non abbia a passare più d'un mese. I termini così enunciati sono però quelli che la più prudente previsione ci concede di fissare, ed il Comitato farà di tutto per abbreviarli.

Intanto e per non perdere tempo si sono già presentate al Governo le proposte per le tariffe e gli orari quanto al tronco Treviso-Castelfranco. Su questo proposito ci basterà di notare che le tariffe, come se n'ebbe buona esperienza nella ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, non si sono tenute in ragione chilometrica, ma bensì proporzionale in guisa da favorire le maggiori distanze e le ragioni della concorrenza giustificano ancor più per le ferrovie interprovinciali una tariffa combinata con tale riguardo.

E qui informeremo l'Assemblea degli accordi il 16 marzo intervenuti in Milano colla Direzione Generale delle S. F. A. I.

Si è prima di tutto affermato che il servizio nelle tre stazioni di Padova, Treviso, Vicenza sia sistemato in comune e cioè fatto dalla S. F. A. I. anche per le ferrovie Padova-Bassano e Vicenza-Treviso. Tanto la S. F. A. I. come il Consorzio ferroviario delegheranno un proprio rappresentante per determinare il canone per ciò dovuto dal Consorzio ferroviario interprovinciale alla S. F. A. I., e per redigere la convenzione del servizio in comune in conformità alla convenzione già stipulata per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio.

Venne pure raffermato il servizio cumulativo tra la S. F. A. I. e la ferrovia Padova-Bassano, come pure tutti i punti intermedi fra Vicenza e Treviso. Si darà parimenti incarico ad un rappresentante della S. F. A. I. e del Consorzio ferroviario interprovinciale di redigere la convenzione per questo servizio cumulativo quale si è stabilito per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio.

Pel movimento fra Vicenza e Treviso e viceversa, pur facendosi da parte della S. F. A. I. ogni riserva in quanto alla questione di principio, in vista però che in causa del servizio comune viene risparmiata la concorrenza sulla linea Padova-Cittadella e Cittadella-Treviso alle linee Padova-Mestre-Treviso, si annui che, attenendosi in ogni caso alla via dichiarata dal mittente, la merce sia spedita per la via di Cittadella anche quando il mittente non lo dichiara se questa sia di minor costo, cosicchè si spedisca per la via di Mestre solo quando coll'applicazione delle tariffe differenziali sia essa di minore od eguale costo.

Quanto al transito, fatta del pari ogni riserva per la questione di principio, si è intanto concordato che ai trasporti delle merci sieno da applicarsi le tariffe interne di ciascuna Amministrazione; che le percorrenze sulle linee delle due Amministrazioni sieno computate separatamente; che per altro le percorrenze sulle linee della S. F. A. I. sieno in ogni caso sommate come fossero una linea sola; e quando manchi la dichiarazione del mittente, la merce debba per-

correre la via di minor costo, a costo eguale percorrendo la via di minor costo, a costo eguale percorrendo la via dell'A. I.

Certo questi accordi, i quali nel frattempo, come ci risulta da comunicazioni ufficiose, ebbero l'approvazione del Governo, non formano l'ultima parola per la sistemazione dei nostri rapporti colle ferrovie dell'A. I., anzi stiamo sin da ora aspettando dalla S. F. A. I. gli elementi di fatto che forse ci permetteranno di avviare quanto al transito altre combinazioni. Non possiamo riprometterci, dappoi che senza malvolere di chichessia, ma per difficoltà intrinseche è cosa assai malagevole, che fino da bel principio si possano sistemare gli orari in guisa che per la ferrovia l'Arbitrato consegua il suo pieno effetto anche nei riguardi del tempo per i viaggi di transito; è questa la meta a cui dobbiamo tendere, ma intanto è duopo di riconoscere che gli accordi già intervenuti colla Direzione della S. F. A. I. sono in tali termini che non avremmo osato sperare quando ci siamo accinti all'esecuzione delle nostre ferrovie.

Tra gli argomenti per cui siete oggi convocati havvi principalmente quello dei mezzi necessari per far fronte alla spesa che non rimase occulta dal primo prestito. Noi avremmo dovuto presentarvi l'atto complementare in cui fosse quidditato in una somma determinata il costo dei lavori. Ciò in via di previsione ci fu assolutamente impossibile.

Prima di tutto sul prezzo del ferro vi è ben noto che si dovette ricorrere ad arbitrato, arbitrato che fu pronunciato il 29 ottobre dell'anno decorso o con cospicuo vantaggio del Consorzio. Ma oltre di ciò moltissime alterazioni si dovettero adottare nell'esecuzione dei lavori in confronto dei progetti, e ciò o per esigenze degli uffici regi del Genio Civile alle quali il ministro dei Lavori Pubblici, nell'atto stesso che per sua parte aveva approvato il progetto, aveva lasciato aperto l'adito, o per fatto del Ministero per quelle parti dei progetti per cui l'approvazione non escludeva una successiva e più completa determinazione, o per le deliberazioni dell'Assemblea Consorziale, particolarmente per quanto concerne il ponte di Fontaniva, o infine per fatto dello stesso Comitato che non dubitò di prendere sopra di sé la responsabilità di quei provvidimenti che si manifestavano necessari.

Il conto, che in via di previsione avremo voluto presentarvi, non può nemmeno ora presentarsi, dacché non è ancora venuto il momento in via di liquidazione. Però dopo i più diligenti studi della vostra Commissione tecnica si è potuto stabilire la somma, per cui, il debito del Consorzio verso la Società Veneta non può contestarsi, la somma che ancora rimane a liquidarsi e per cui si può sperare una liquidazione amichevole, la somma infine per cui non essendo riuscito al Comitato ed

alla Commissione tecnica di porsi d'accordo colla Società Veneta, il Comitato dee oggi proporvi di devenerne all'arbitramento.

Riservandosi il Comitato di esporvi poi concretamente queste risultanze, si limita ora a ricordare che la spesa preavvisata era d'oltre nove milioni, e che la somma conseguita col prestito non raggiunge gli otto. Perciò e per tutte le addotte cause occorre adesso di provvedere alla somma di due milioni e mezzo. Ci riserviamo di presentarvi poscia concrete proposte, che speriamo troverete tali e da evitare ogni pregiudizio al primo prestito, e da assicurare al Consorzio ottime condizioni.

Per quanto grave del resto sia questo aumento di spesa, quando si consideri la spesa ingente che derivò dalla sostituzione del ponte in ferro a Fontaniva al progettato ponte di legno, ed alla spesa anch'essa ingente per la strada provinciale, quando d'altronde si consideri che tutti gli aumenti di spesa che si sono introdotti contribuiscono però alla migliore esecuzione dei lavori ed al maggior profitto delle ferrovie, noi speriamo che non tanto al Consorzio sia rimproverato il maggior dispendio, quanto invece si sarebbe rimproverato il non farlo. Al punto in cui siamo non potremmo discendere a maggiori particolarità; tuttavia per coloro i quali pensassero che dacché colla costruzione della nuova strada provinciale si doveva andare incontro a più grande spesa, sarebbe stato

meglio di far nuova addirittura la sede della ferrovia, il vostro Comitato sarebbe in grado di presentare un circostanziato prospetto del. Ing. Dal Monte dal quale risulta che ancora la costruzione di una nuova sede ferroviaria avrebbe costato 190.000 lire di più di quanto ha costato la costruzione della nuova strada provinciale.

Signori, il vostro Comitato è pronto a fornirvi tutte quelle dilucidazioni che gli fossero chieste sia in una discussione generale che si credesse opportuno di premettere in seguito a questa relazione, sia partitamente prendendo occasione dai singoli argomenti su cui siete chiamati a deliberare. Ci corre però debito di ogni ringraziamento alla Commissione Tecnica dell'Assemblea sempre pronta a venirci in aiuto cogli autorevoli suoi consigli; ci è debito di attestare la intelligente solerzia degli ingegneri preposti al sindacato; ci è debito di riconoscere che negli uomini i quali si sono succeduti in questo periodo di tempo nel Governo dello Stato noi non ci siamo accorti di mutamento di parte e non abbiamo trovato se non sempre un solo interesse, l'interesse della pubblica cosa; nel Devincenzi e nel Sella che vinsero nel Parlamento la legge per le nostre ferrovie, nello Spaventa e nel Minghetti che firmarono la Convenzione e nell'arbitramento considerarono come una sola cosa gli interessi dello Stato ed i nostri, nell'attuale Ministro dei Lavori Pubblici,

Zaradelli, pronto e volentoso ad ogni nostra richiesta; ci è debito di manifestare la più viva soddisfazione per i rapporti di buona intelligenza che si sono avviati colla Società Ferroviaria dell'Alta Italia.

Quanto alla Società Veneta di Costruzioni ed all'uomo di alta intelligenza che la presiede noi lamentiamo vivamente che rimangano tuttora insolute le gravi questioni. Nel risolverle vi porteremo come sempre tutto il maggior buon volere, ma nello stesso tempo vi chiediamo oggi le necessarie facoltà per far valere i nostri legittimi interessi e diritti. Ciò non ci toglie di riconoscere che si è mediante la sua iniziativa ed in quel tempo che vi si cimentava audacissima, che noi vediamo avvicinarsi il momento dell'esercizio colla piena sicurezza che vi sarà provveduto nel modo il più lodevole. Non rimane al Comitato che l'invitarvi a deliberare.

L'Assemblea era in pieno, intervenuti anche i revisori.

ATTIVO DEL CONSORZIO

Diamo il testo delle deliberazioni adottate dall'Assemblea del Consorzio, nella seduta del 30 p. p. maggio, a Vicenza:

1. Venne approvato il consuntivo del 1876.
2. Venne autorizzato il Comitato

permanente a divenire ad un compromesso colla Società veneta di costruzioni ed alla conseguente nomina degli arbitri per tutte quelle differenze, per le quali non si potesse venire ad una concordata liquidazione.

3. Venne stabilito che l'apertura al pubblico del tronco Treviso-Castelfranco abbia luogo nel giugno 1877, del tronco Castelfranco-Cittadella nel luglio; del tronco Cittadella-Vicenza nell'agosto, e della linea Padova-Bassano nel settembre, con questo che dalla apertura della intera linea Treviso-Vicenza non intercorra più di un mese alla apertura della linea Padova-Bassano.

4. Venne autorizzato il Comitato a provvedere i fondi necessari al compimento delle ferrovie.

5. Venne autorizzato il Comitato a divenire col Municipio di Vicenza e con la Società veneta di costruzioni agli opportuni accordi riguardo ad una caduta d'acqua del Radrone.

6. Venne in via provvisoria data facoltà al Comitato di sistemare il servizio del controllo contabile sull'esercizio delle ferrovie consorziali.

Avvertesi che, prima di divenire alle suddette deliberazioni, il signor presidente fece una esposizione generale e dettagliata sullo stato delle cose riferibili al Consorzio.

(Dal Giornale di Vicenza)

Bartolomeo Moschin, gerente resp.

Padova, Tip. Sacchetto 1877.