

# LA PROVINCIA

GIORNALE DEGLI INTERESSI CIVILI, ECONOMICI ED AMMINISTRATIVI  
DELL'ISTRIA.

Esce il 1 ed il 16 d'ogni mese.

ASSOCIAZIONE per un anno f. n. 5; semestre e quadri-  
mestre in proporzione. — Gli abbonamenti si ricevono presso  
la Redazione.

Articoli comunicati d'interesse generale si stampano gra-  
tuitamente; gli altri, e nell'ottava pagina soltanto, a soldi 5  
per linea. — Lettere e denaro franco alla Redazione. —  
Pagamenti anticipati. — Un numero separato soldi 15.

## ESCURSIONI PER L'ISTRIA.

(Continuazione e fine, vedi n. 6).

In generale il Savrino è d'indole cupa e con-  
centrata, rozzo, ruvido di modi, poco sciolto ne' suoi  
movimenti, nè ha quell'intelligenza pronta che si  
erge nè suoi vicini, tra cui sono perfino da nomi-  
narsi i Cicci, pastori e boscajuoli. Queste caratteristi-  
che emergono più spiccate nei Savrini più puri, cioè  
nelle ville più prossime ai loro fratelli del territorio  
Trieste ed al Carso, mentre gli altri maggiormente  
in contatto colle città istriane, e con popolazioni di  
chiatta illirica, con quali ultimi hanno qualche com-  
missione di sangue, vanno da queste ritraendo al-  
quanto nelle consuetudini, nel carattere, e nella sve-  
tezza di mente maggiore.

Ma i Savrini d'oggi se pur conservano la an-  
ta ruvidezza, non sono più quelli descritti dal Tom-  
asini.

Il progresso va ogni dì più penetrando fra i monti,  
a conseguenza delle nuove strade che, agevolandole,  
moltiplicarono le loro comunicazioni con Trieste, Ca-  
podistria, Pirano e tutto l'interno dell'Istria. La vi-  
vanza di queste città, ove è ad essi dato di smer-  
ciare tutti i prodotti del suolo, non potè non destare  
loro solerzia; le donne savrine a carovane recano  
là ed in altri luoghi interni più vicini giornalmente  
pane fresco, latte, uova e pollami, comperando que-  
sti ultimi oggetti fin nei distretti più lontani, ed in-  
prendendo a quest'uopo imperterrite i loro perio-  
di viaggi, all'infuriar della bora e sotto la sferza  
del sollione.

Faticoso è il lavoro del Savrino sui ripidi mon-  
tagnari, dove le acque, e nei luoghi situati sulle  
pende del Carso o più vicini ad esso, anche i furiosi  
venti boreali esercitano sinistra influenza; ma egli  
avvezzo sempre più a combattere coraggioso le dif-  
ficoltà; e chi raffronti l'attuale agricoltura di questa  
regione con quella di quattro decenni addietro, deve  
rallegrarsi del non insignificante progresso.

Non si può al certo paragonare la loro coltiva-  
zione con quella dei loro vicini Capodistriani e Pira-  
ni; ma quanto più i Savrini si verranno dirozzando,  
tanto maggiormente si daranno premura di uguagliarla.  
Il loro territorio per capacità di produzione, per

varietà di suolo conformato a monti, colli, e valli, per  
acque, per attitudine al bosco, per vaghezza di pro-  
spettive è tra i migliori della provincia; e che anche  
la coltura agricola e qualche industria relativa non si  
trovi tanto al basso, lo dimostra pure il numero della  
popolazione in confronto della superficie del suolo su  
cui vive, la quale è relativamente maggiore che in  
molti altri distretti. Già s'introduce colà la solforazione  
delle viti che, specialmente in alcune plaghe, danno  
vini distinti, la piantagione dei gelsi va da qualche  
anno facendosi luogo, e s'incominciò in qualche co-  
mune ad allevare con buon successo i bachi da seta,  
Carcauze, che fa ottimo olio, ed altri luoghi ove al-  
ligna l'ulivo, cercano d'estendere questa preziosa pian-  
ta. Le vallate di Dolina, Decani, Osop, Boliunz, Rizma-  
gne, Plavia, Lonche sono le migliori e più produttive  
parti del distretto. La quantità di fondi boscati e di  
pascoli che posseggono, ed a cui prestano forse mag-  
gior cura che in molti altri distretti, è causa che i  
Savrini hanno animali bovini in numero sufficiente.  
Questi, il latte, le ortaglie e le ghiacciaje, sono princi-  
palmente i prodotti che venduti a Trieste alleviano la mi-  
seria delle ville poste sui fianchi dell'ingrato Carso.

Ho già detto che il territorio è presentemente at-  
traversato da strade recentemente fatte, fra cui merita  
menzione la magnifica strada commerciale che lo Sta-  
to costruisce, scendendo da Divaccia (del Goriziano)  
nell'Istria interna, e che già arriva alle vicinanze di  
Pinguente. Qualcuna manca di compimento; ed è de-  
siderabile che se ne costruisca una da Capodistria per  
Maresego a Trusche, onde congiungersi alla rete del  
distretto di Montona.

Le strade più presto che le scuole recheranno  
fra i Savrini l'incivilimento, togliendo il loro paese  
all'isolamento secolare. Soltanto a Boglunz, Plavia e  
Carcauze v'è qualche famiglia civile, ed in questi luoghi  
già vi par di respirare un'altra aria. Quando l'ele-  
mento borghese trovasse la via di piantarsi anche de-  
bolmente nella maggior parte delle ville, il progres-  
so agricolo, intellettuale e morale sarebbe affrettato;  
cesserebbe in qualche decennio l'ora esistente marcata  
differenza tra le condizioni agricole della città e del  
contado, e succederebbe tra essi quel ravvicinamento  
ed assimilazione che li costituirebbe, come il richiede  
la natura, un corpo solo composto di membri armo-  
nizzanti fra loro.

Le città, precipuamente i capoluoghi distrettuali, non devono tenersi distinte dai contadi, e guardarli con aria di orgogliosa superiorità e dispregio; ad esse conviene, nel proprio interesse, cercare il prosperamento, pel quale nasce che le produzioni accresciute dei contadi si riversano in maggior copia nelle città, le quali le consumano ed esportano in commercio, ed all'inverso le campagne accrescono gli acquisti nelle città di quei molti generi, che ad essi fanno difetto.

Ai contadi similmente giova, anzichè tenersi isolati dalle città, stringere molteplici rapporti colle medesime, ed accogliere premurosamente l'incivilimento che da esse irradia, impiegando a conseguirlo tutti gli sforzi dei singoli comuni. Il miglior mezzo a ciò, dopo la costruzione delle strade, si è l'istituzione di scuole popolari nella cui organizzazione però presiede l'idea della utilità pratica, senza offendere il principio di nazionalità. Laonde credo che i villaggi del distretto di Capodistria dovrebbero volere scuole slavo-italiane, e che il maestro sia in grado d'istruire i ragazzi, in un orto di conveniente estensione assegnatogli in godimento, nei principii della progredita scienza agraria. La conoscenza della lingua italiana è indispensabile ai Savrini che recano ai mercati di Trieste, Capodistria e Pirano i loro prodotti, e l'istruzione insegnerà loro a moltiplicarli così da rendere i loro territori pari ai migliori dell'Istria. Nel costruire i nuovi comuni locali del distretto giudiziario di Capodistria segregando affatto gl'italiani dagli slavi, non si prestò, a mio avviso, buon ufficio nè agli uni, nè agli altri.

Altro ancora vorrei. Vorrei che le ville venissero visitate da giovani studiosi. Il distretto di Capodistria è tra i meno esplorati; eppure esso offre al viaggiatore che vi s'interna, diletto ed istruzione. Salite o giovani dalle gambe spedite sui monti di Gason, di Antignano, di Paugnano, delle ville del Carso; percorrete le valli di Risano, di Ospò, della Dragogna; portatevi in qualunque altra villa, e godrete prospettive ampie, bellissime, panorami deliziosi. Visitate le chiese, e ne troverete di non indegne d'attenzione. Pria d'accingervi consultate il Naldini, il quale vi narrerà: «che quella di S. Antonio ha cinque altari adorni d'eccezionali pitture, tra cui quello di s. Antonio è del Carpazio, e che l'altra di s. Agostino ha palla d'eccezionale autore degna di collocarsi in chiesa urbana; che a Covedo nella chiesa parrocchiale evvi insigne palla del titolare s. Floriano e bellissimo ciborio pel Venerabile; che degna di una città è la chiesa di Cristoglia di costruzione gotica, e in questo stile la più bella dell'intera diocesi, a tre navate di tutta pietra, con cinque altari ed antiche pitture; che Gracischie ha la chiesa di s. Nicolò con due altari ad intaglio, che sono un gioiello; che la chiesa di s. Nicolò di Gracischie, di s. Canziano di Trusche, e la parrocchiale di Maresego, hanno altari di pregio; che quella di Villa Decani in parte gotica, è per tutti i numeri ragguardevole; che la chiesa di s. Domenica al Risano sotto Rosariol contiene accreditata palla dei ss. Andrea e Leonardo. „ Tutto il distretto di Capodistria merita d'essere indagato sotto l'aspetto storico ed archeologico.

Cercate i castellieri, ne avete un esemplare in quello d'Ellero, ed ove vi sorgesse dubbio, perchè le cinte a muro scomparvero, ve ne assicureranno l'esi-

stenza i piccoli pezzi di pentole di rozza pasta sparsi pel monte. Iscrizioni non dovrebbero mancare. (a Paugnano, recte Pomiano, ne fu rinvenuta una d'un veterano legionario); si cerchi dentro e fuori di tutte le chiese, e nelle case dei villici, chiedendo ad essi informazione di pietre scritte, e di rovine di paesi e di edificii; essi ve le daranno volentieri, credendo trattarsi di cercar tesori, di cui però vorranno riservare a sè una parte. Nelle chiese e negli archivi parrochiali trovansi talvolta pergamene e carte vecchie, che spargono luce sulla storia del luogo; raccogliete dal popolo tutte le tradizioni. Quello che scoprite comunicate poi a quelli egregii cittadini capodistriani, che sono diligenti cultori di studii siffatti, tra cui basterà nominare Combi e Don Angelo Marsich, il quale ultimo è forse chiamato ad illustrare con più agio che altri questa regione; e forse egli a quest'ora ha scoperto il preciso sito di quel Castelliero che diede il nome ad una contrada, su cui dottamente scrisse nell'Archeografo triestino.

La storia dell'Istria non va cercata soltanto nei libri e negli archivi, convien anche studiarla sui luoghi, che vi potranno offrire nuovi materiali, e vi assisteranno a ben comprendere quanto da altri fu scritto, ed è contenuto nei vecchi diplomi.

Queste cose io rivolgeva nella mente, quando, dato l'ultimo saluto a Capodistria alla svolta della strada di Rivalunga, dove scomparisce alla vista, m'avviavo verso Pirano.

#### UN'ALTRA LINEA FERROVIARIA IN ISTRIA.

Ci viene riferito, essersi recentemente costituito nell'Istria un nuovo Consorzio, il quale chiese, o sta per chiedere all'Eccelso i. r. Ministero del Commercio, il permesso di far intraprendere gli studj tecnici preliminari della costruzione di una linea ferroviaria a vapore collaterale alla linea principale Pola-Trieste, prendendo per punto di partenza della medesima, a seconda delle circostanze, i luoghi di Piugente o Figarola, e conducendola direttamente a sboccare nel Porto Quieto, e precisamente a Val-di-Torre.

I vantaggi di questa ferrovia sarebbero press'a poco i seguenti:

a) Essa si staccerebbe dal ramo principale ferroviario nel centro della maggiore larghezza, che presenta la penisola istriana, passerebbe per i territori dei distretti giudiziarij di Piugente, Montona e Parenzo, e lambirebbe il confine del distretto di Buje; distretti questi che contano una complessiva popolazione di 56,000 anime e primeggiano per produzione agraria.

b) Il porto di Val-di-Torre dove metterebbe capo la detta ferrovia, è posto in mezzo dei due porti di Cittanova e Parenzo; e sebbene questi tre porti siano compresi entro una zona marittima di circa cinque miglia di lunghezza, risulta tuttavia dalle statistiche ufficiali che ciascuno in particolare sia molto frequentato da navigli, e che per esempio, nel solo anno 1865, vi fosse nei medesimi un commercio d'importazione del complessivo valore di f. 529,800 ed un commercio di esportazione di f. 1,578,000. Senza calcolare i vapori, che approdano settimanalmente a Cit-

lanova ed a Parenzo, vi entrarono in quei porti nel predetto anno N. 2555 navigli a vela, e ne uscirono N. 2517. Una ferrovia, che partisse da un punto centrale dell'Istria verso quella direzione, non potrebbe quindi che aumentare sensibilmente questo movimento commerciale, che nato spontaneamente da sè, e per effetto soltanto delle propizie circostanze locali, si svilupperebbe a maggiore estensione ed importanza appena mediante il potente sussidio, che gli darebbe la esecuzione del progettato ramo ferroviario. La riconosciuta eccellenza del Porto Quieto per l'ormeggio sicuro dei bastimenti, e la opportunissima sua ubicazione come porto di poggiate, perchè situato quasi al centro della costa occidentale istriana, assicurerebbero poi immemmaglioramente a quello scalo marittimo la frequentazione di numerosi navigli, i quali alla loro volta darebbero non minore impulso al commercio d'importazione ed esportazione, od a quello di puro transito.

c) La natura stessa dei luoghi, nei quali passerebbe questa ferrovia, si presterebbe non poco ad alimentare questo movimento commerciale, poichè, per tacere anche delle abbondanti tracce di lignite, che si riscontrano nei monti del Pinguentino, e che meglio esplorate potrebbe manifestare forse un insperato tesoro di ricchezza, giova ricordare la misera di alluvine di vitriolo, sebbene momentaneamente in sospensione di esercizio, nonchè le efficacissime acque termali di Santo Stefano, i cui stabilimenti sono eretti ambidue nella Valle del Quieto, che è la maggiore dell'Istria, e che nella sua complessiva estensione di 7000 jugeri verrebbe percorsa in tutta la sua lunghezza del progettato tronco ferroviario. La Valle del Quieto, è ricchissima di acque sorgenti, le quali mirabilmente si presterebbero all'attivazione di più opificj industriali, la cui parte inferiore, della estensione di oltre 2000 jugeri di terreno, verrà prossimamente prosciugata dagli stessi possessori dei fondi, costituitisi già da qualche anno a questo scopo in consorzio.

d) E per ultimo, lo stesso sovrano erario sarebbe grandemente interessato nella costruzione del predetto ramo ferroviario, possedendo esso nella stessa Valle del Quieto un'ampissima foresta di pressochè 2000 jugeri di estensione, sia pella più facile e meno dispendiosa utilizzazione della medesima, e sia pel significativo aumento di prezzo, che ne ricaverebbe, nel caso di vendita.

Rimpetto a questi reali vantaggi, che deriverebbero ad una considerevole parte dell'interno dell'Istria all'esecuzione del prementovato progetto, facciamo quindi caldissimo voto che al novello consorzio arrivi propizie le sorti; tanto più se è vero, come vediamo assicurati, che il progetto stesso si colleghi a più solidi concetti speculativi, e che il consorzio goda dell'appoggio di una primaria casa bancaria, capace a renderli ad effetto sopra vastissima scala, approfittando di tutte le naturali risorse di quell'interessante territorio.

E per non arrestarci a questo secondo voto, chiuderemo coll'altro che il Ministero presenti ancora nel corso di questa sessione parlamentare al Consiglio dell'Impero il progetto di legge pella concessione garantita della linea ferroviaria principale da Pola a Trieste, e rivolga già adesso tutta la sua attenzione alla importanza di questa seconda linea.

(Osservatore triestino).

(C...) Non è molto abbiamo in altro periodico manifestati i nostri timori riguardo la futura sorte dell'istruzione popolare ove l'azienda scolastica avesse ad essere affidata alle comuni. Ci piace aver letto ora nell'ultimo numero di questo giornale un articolo il quale in parte concorda colle nostre vedute. L'importanza che annettiamo a questo argomento ci induce a ritornare sul medesimo prendendo a breve disamina i pensieri svolti nell'accennato articolo.

L'opinione che le comuni dovessero distinguersi in due classi, in comuni di città e comuni rustiche, che alle prime si avesse a lasciar la cura per l'istruzione, togliendola alle seconde, non ci sembra sì facilmente attivabile. Sarebbe primieramente difficile assai di tirare una giusta linea di demarcazione fra comuni di città e comuni rustiche; la misura potrebbe parer odiosa ed ecciterebbe senza dubbio le suscettibilità municipali servendo di alimento a gare ed idee di supremazia pur troppo non per anco assopite. D'altra parte dobbiamo pure confessare, che l'amministrazione di molte comuni che pretendono essere comuni — città, sono disordinate quanto quelle delle comuni di campagna.

Per ciò adunque, e per conseguire la voluta uniformità, l'azienda scolastica dovrebbe togliersi alle comuni ed affidarsi ad altre mani. E qui noi avremmo fatto plauso al pensiero di affidare la cura dell'istruzione popolare all'autorità provinciale se non ci constasse, prevalere nella medesima in oggetti amministrativi il principio del più formale decentramento; fatto conoscere in varie occasioni e più particolarmente colla recente legge stradale. Se l'autorità provinciale procura di sgravarsi dal ramo strade, non è presumibile che dessa voglia addossarsi la cura delle scuole popolari, cura questa che per lei sarebbe effettivamente congiunta con gravissime difficoltà.

Non rimarrebbe perciò che di affidare tale cura a consigli distrettuali, facendo noi qui ampia adesione al pensiero che i membri dei medesimi, anzichè dalle comuni, venissero nominati dall'istessa autorità provinciale. Così l'istruzione popolare, questo tesoro, che racchiude le più belle speranze di un miglior avvenire, sarebbe affidato alla probità ed all'intelligenza dei cittadini, chiamati a tale gelosissimo ufficio dal voto stesso dell'autorità provinciale.

E qui non possiamo a meno di accennare come la stessa inettitudine delle comuni metta incaglio anche all'esecuzione della legge concernente la sorveglianza sulle scuole. Non si può ideare controsenso maggiore che vedere i consigli scolastici locali costituiti per la maggiore parte di persone idiote ed indolenti, che di scuole non se ne intendono affatto e che anzi hanno in uggia l'occuparsene. E si noti bene che è in progetto un nuovo regolamento scolastico che ad essi consigli locali vorrebbe affidare non poche mansioni importanti e sommamente delicate. In vero, che se consideriamo all'azienda ed alla sorveglianza scolastica abinate in mano di comuni inette (fatte poche onorevoli eccezioni), ci sembra che i nuovi ordinamenti scolastici siano creati a bella posta per proteggere e perpetuare fra noi l'ignoranza.

Epperò noi vorremmo tolti senz'altro di mezzo i consigli scolastici locali ed affidata la sorveglianza sulle scuole popolari in prima linea ai consigli distrettuali ed in seconda al consiglio provinciale. A disposizione poi di ogni consiglio distrettuale vorremmo posto idoneo ispettore scolastico il quale,

libero di altre cure e debitamente salariato, avrebbe ad ispezionare continuamente le scuole del distretto e vegliare ovunque sull'esatta osservanza delle norme pedagogiche e disciplinari.

Sarebbe perciò forse utile, anzi necessario, di raccomandare a chi spetta di sottoporre le leggi scolastiche a nuovi studj e di proporre alla dieta nella prossima sua sessione dei progetti che siano più praticamente utili e più consentanei ed adattati ai veri bisogni ed alle vere condizioni nostre. Guai, se sotto lo speciale pretesto di voler prima espiare in pratica la bontà dei nuovi ordinamenti, si cercasse di porre in forse difetti che dovrebbero essere veduti anche dai ciechi. L'occasione per attivare sapienti riforme, ora favorevole, potrebbe sfuggirci chi sa per quanto, e noi rimanere indietro anche coll'istruzione primiera dei nostri figli, nel mentre tutto a noi d'intorno procede rapidamente innanzi.

#### ASSOCIAZIONE MARITTIMA ISTRIANA.

Egli è da molto tempo che il nostro Giornale non si occupa di questa patria istituzione che tanto interessa la nostra provincia e per la quale sperasi verrà ridestato l'antico suo spirito marineresco.

Cercheremo quindi di fare ammenda del lungo silenzio col parlarne quest'oggi un po' diffusamente, servendoci all'uopo di alcuni dati attinti ad ottima fonte.

L'idea d'istituire tra noi una tale associazione, nacque il giorno in cui dal cantiere dei signori Poli e Piscitello veniva varato, circa un anno fa, il bark *Favilla* costruito per conto di diversi soci, tra i quali annoverasi il Redattore di questo periodico. Fu infatti in quell'occasione che, improvvisata dai suoi proprietari una festa nella sala dei modelli dello stesso cantiere, da uno dei convitati veniva tenuto un discorso in cui, alludendo al nome del nuovo veliero ne esprimeva il voto (vedi la *Provincia* di data 4 maggio 1869.) Incoraggiati dalla lieta accoglienza che dai molti invitati veniva fatta a queste parole, pochi giorni appresso costituivansi in Comitato promotore gli attuali Direttori della Società, i quali elaborarono uno Statuto che a suo tempo venne da noi pubblicato, e che mercè valide raccomandazioni ottenne in brevissimo tempo la superiore approvazione.

Già ai primi dello scorso settembre, dopocchè dal congresso generale degli azionisti erano stati eletti ad unanimità a direttori dell'Associazione quelli stessi che formavano il Comitato promotore, veniva acquistato a buonissimi patti il brick *Teresa Ivo*, ora *Albona*, della portata di tonellate 320, costruito in Fiume sul finire del 1868, e che con un carico di doghe partiva già all'7 dello stesso mese per Cetta comandato dal giovane capitano G. Rismondo da Rovigno. Dopo 25 giorni di viaggio, giungeva felicemente al destino, e sbarcato che ebbe il suo carico, partiva in zavorra per Cavalla, dove favorito da vento propizio approdava dopo soli nove giorni di viaggio, ed al 4.<sup>o</sup> del successivo dicembre faceva vela carico di tabacco per Londra, ove giunse all'3 febbrajo p. p. Partì dipoi per Cardiff, e all'15 marzo scorso lasciava quest'ultimo porto dirigendosi con un carico carbone per Costantinopoli.

Veniva poscia acquistato dall'Associazione il bark *Favilla* della portata di ton. 708 di registro, che dai suoi proprietari le veniva ceduto al solo prezzo di costo

con più gl'interessi in ragione del 5 % annuo dall'epoca dei fatti esborsi, accettando essi in pagamento tante azioni della Società e rinunciando con rara correttezza a suo favore, il nolo che il naviglio andava ad introitare sul viaggio fatto da Trieste a Bordeaux con carico di doghe, dove era giunto prima ancora che se ne facesse l'acquisto.

Questo naviglio al cui comando trovavasi il capitano G. Sandrinelli di Trieste, ramato che fu in Bordeaux stesso, partiva il giorno 12 novembre p. p. per le Indie, noleggiato pel ritorno con un carico di riso verso un nolo dei più convenienti; ed ora attendesi sue notizie da Akyal, dove ritenesi sia di già arrivato, contando oltre quattro mesi di viaggio.

Frattanto stavasi costruendo per conto dell'Associazione pure nel cantiere dei signori Poli e Piscitello un bark di ton. 500 circa, che col nome di *Capodistria*, veniva lanciato in mare il 25 gennajo anno cor., e ne assumeva il comando il capitano Alberto Pattay da Capodistria, il quale chiamato per telegramma da Nuova York, assisteva pure alla sua costruzione.

Noleggiato anche questo naviglio per Bordeaux con carico legnami, partiva a quella volta all'16 dello scorso febbrajo, per cui dal dì del suo varamento a quello della partenza, non trascorsero che soli 42 giorni; breve spazio di tempo invero, se si considera in qual triste stagione avveniva il suo allestimento, e che vale se non altro a dimostrare una non comune solerzia in chi dirige l'azienda sociale.

Con l'acquisto dei tre navigli nominati, la Società aveva di già impiegato oltre a quattro quinti del capitale sociale, per ora stabilito a fiorini duecentomila soltanto, e stava studiando il modo di ben collocare il residuo importo che doveva ancora incassare dagli azionisti nel mese di marzo p. p., qual'ultima rata su una metà circa delle distribuite azioni. Allorchè ai primi dello scorso febbrajo, le si offerse propizia occasione di comperare a prezzo vantaggiosissimo il brick *Quinton* ora *Istria*, della portata di ton. 571, fabbricato a Fiume nell'anno 1868, il cui comando veniva affidato al provetto capitano Nicolò Bognolo di Rovigno. E che splendido si poté chiamare un tale acquisto, lo dimostrò l'offerta di un utile di f. 2000 che si proponeva alla Società, qualora si fosse decisa di cederlo ad altri.

Questo naviglio venne diretto per Smirne con un carico misto, da dove poi si pensa di farlo passare in Mar nero per caricare granaglie sia pel Mediterraneo che per l'Inghilterra.

Con quest'ultimo acquisto l'Associazione impiegava interamente i suoi capitali nel modo prescritto dagli statuti, e a differenza di altre società, di simil genere, dessa trovavasi per fortunate combinazioni nel caso di poter già alla fine dell'anno corrente pubblicare il primo bilancio, e ciò in grazia di non esser rimasto infruttuoso un solo istante il patrimonio della Società, che anzi si cercò ognora d'impiegarlo prima ancora che dagli azionisti venisse interamente versato.

È voce che sia nell'intendimento della Direzione di aprire quanto prima una nuova sottoscrizione per altre 200 azioni, gli acquirenti delle quali avranno diritto agli utili del secondo bilancio, e per la qual'epoca si procurerà d'impiegare colla massima sollecitudine e nel modo più proficuo il capitale che verrà versato per le stesse.

Sentiamo pure che allo scopo di collocare una par-

te delle azioni di nuova emissione, la Direzione sia intenzionata di visitare quanto prima la nostra provincia; non dubitiamo quindi che tanto i vecchi azionisti quanto altri ancora che vorranno imitarne il lodevole esempio, sapranno prendervi quella parte che a giusto titolo attendesi da essi, onde non s'abbia a dire che per cagion nostra siasi arrestata sul più bello del suo cammino un'Associazione che promette così bene di sé, e che nata tra noi venne di troppo alimentata dalla vicina Trieste, che volenterosa assunse oltre tre quarte parti delle distribuite azioni.

E prescindendo anche dall'utile materiale che senza dubbio saranno per ritrarne gli azionisti, e in questo e negli anni avvenire (che sperasi migliori per le commerciali transazioni, non si dimentichi lo scopo eminentemente morale a cui tende la nostra Associazione, la quale, attenendosi strettamente a quanto si era imposta fino dal suo nascere, non accordò finora il comando dei suoi navigli che a capitani figli di questa provincia, e che istriani pure sono i tenenti, gli apprendisti e gran parte dei loro equipaggi.

L'Associazione marittima istriana, sorta si può dire da un fortuito accidente, ottenne subito liete ed incoraggianti accoglienze dalle autorità tutte, da corpi morali e dai privati della provincia nostra.

L'inclita nostra Giunta provinciale, a cui il Comitato promotore e la Direzione rassegnava il progetto di statuto e poscia lo statuto approvato, vivamente ne applaudiva l'idea e la incoraggiava; la spettabile Camera di commercio e d'industria di Trieste, lo faceva del pari con esuberante cortesia, ed il suo benemerito Presidente le fu anzi largo di promettenti parole, sulle quali la Direzione sa di poter fare sicuro assegnamento.

Però deve rimarcare con spiacevole sorpresa che la spettabile Camera di commercio e di industria dell'Istria residente a Rovigno, non si compiacque ancora di riscontrare il ricevimento non solo del progetto di statuto, che le venne subito rassegnato dal Comitato promotore, ma neppure lo statuto approvato che la Direzione si fece sollecita di rimmettergli, e di questo suo silenzio non seppe ancora rilevare il motivo. E si, che l'Associazione marittima si intitola *istriana!*

*Pisino, marzo.*

(A. C.) Chi legga la sposizione d' un' idea speciosa svolta con argomentazioni e locuzioni acconcie all'uopo, se non se ne stia in sull'avviso, può di leggieri lasciarsi convincere dall'orpello delle parole, senz'altrimenti approfondire il soggetto per trarne giusto criterio e persuasione. Questo pensiero mi balenò per la mente nel veder propugnata qui in provincia l'idea, che minaccia prender piede in modo che direi ufficiale, riguardo alle razze bovine, cioè di coltivare due razze parallele: quella da lavoro e quella da latte. Quasi ch'è tale distinzione implicasse ciò, che le vacche della razza da lavoro non sarebbero da riguardarsi come lattifere, e che i bovi della razza lattifera non sarebbero buoni al lavoro. Che vi esista la razza non lattifera ne abbiamo la prova nel campione delle vacche venuteci dalla valle di Mürz; che però i bovi di questa razza saranno atti a tirar l'aratro non è da dubitare, quanto da dubitar non ci sarebbe che i bovi

d'una razza lattifera qualunque, farebbero altrettanto, in ispezialità nei distretti di Albona, Dignano Pola, Parenzo e Pisino dove il lieve strato di terra rossa può venir rivoltato dai più miserrimi bovi. Voglio credere che vi sieno paesi dove si faccia distinzioni di razza da lavoro, di cui i bovi vengano preferiti a lavori pesanti e continui; credo pure che in paesi ricchi vi sà coltivi speciale razza esclusivamente da macello; ma resterò sempre persuaso che non vi sia paese agricolo dove non si apprezzi tra gli alimenti il latte e quanto da esso si produce e che qui da noi se ne dovrebbe fare il massimo conto, dove la scarsezza degli alimenti si fa sentire in modo notevole. Nella Stiria molte famiglie non posseggono che una casetta ed un campetto, ma si danno premura di tenere una vacca, la quale ricompensa le cure col latte cotidiano, col vitello e col letame; e la famiglia vi campa. Mi figuro che in alcuni paesi la razza non sia lattifera per mancanza di foraggi buoni a far latte, e che questa razza la si dica di lavoro solo perchè, meglio che ad altro, è atta a questo. Ritengo però che ai lavori campestri in tutta l'Istria, compresevi le terre bianche tenaci, sia più che sufficiente ogni sorta di bovi, raggiunta la debita età, nascano da vacche lattifere o meno. Perciò vorrei mostrarmi contrario a tutte le disposizioni per istituire qui una razza speciale così detta da lavoro, e mostrarmi propenso a che si desse tutta la cura all'introduzione d'una razza lattifera, che tanto varrebbe. E se la razza trasportata qui scemasse d'un terzo nella produttività del latte, poniamo se da nove boccali si riducesse a sei, il paese di confronto alle condizioni presenti ne sarebbe avvantaggiato sempre del doppio, e ciò non è poco. S'introduca la razza lattifera e se anche da bel principio, causa gl'incrociamenti tardasse ad ispiccare, insistendo però con nuove importazioni, alline dovrà prevalere e divenir indigena. Per intanto si premino i tori e le vacche che dietro parere di persona istruita si trovassero i più idonei al miglioramento della razza in questo senso. — Riflettendo che l'esperienza ci fa edotti di quanto giova pel nostro bene, è sperabile che non si riterrà inconseguenza o leggerezza il cambiare idea, se anche repentinamente, trattandosi di fare meglio. Sarebbe bene che i vari modi di vedere, in argomenti di comun interesse, venissero vieppiù scambiati a vicendevole istruzione. —

#### INTORNO ALL' AZIONE SPECIFICA DEL CLORO SUI CORPUSCOLI DEL CORNALIA.

*Da un eccellente opuscolo, o piuttosto da una lettera che dirige l' egregio dott. Alberto Leri all' illustre cav. prof. Emilio Cornalia, leviamo le ultime conclusioni riguardo all' azione specifica del cloro sui corpuscoli, dedotte da fatti ed osservazioni, che vorremmo, se ciò ne fosse acconsentito dallo spazio, assai di buon grado riferire alla distesa, tanto esse sono piene d' interesse, a vedere come collo studio, coll' acutezza dell' esame, colle ingegnose sperienze si arrivi a togliere il velo al dubbio e al mistero. Quelle conclusioni però sono bastanti per ispirare a' bachiculatori coraggio e speranza, e noi le rechiamo perchè, perdurando le male influenze del morbo fatale che divora tante fatiche e spegne sul meglio le più liete aspettative, se ne tenga il debito conto, e si accettino*

senza esitanza i consigli del valente e prode baco-filo. —

Egli conclude pertanto:

1.° che il gas cloro eserciti sui corpuscoli un'azione diretta e specifica più energica di tutti gli altri chimici reagenti; — che quest'azione stia in ragione diretta della durata della reazione ed in ragione inversa della massa e densità della preparazione corpuscolosa sottoposta a quella reazione; — che l'azione del cloro sui corpuscoli si manifesti con una doppia serie di effetti, *meccanici* cioè e *fisiologici*, riconoscibili i primi al microscopio, che ci presenta i corpuscoli che hanno subito l'azione del cloro tutti più o meno profondamente intaccati ed alterati, scoppiati in parte e ridotti a frammenti, in parte soltanto impalliditi, raggrinziti ed a contorni più o meno sbiaditi e frastagliati, ma con persistenti forme, refrangibilità e peso specifico corpuscolari; o derivanti i secondi dalla virtù più intima e recondita del cloro di uccidere i germi o nuclei dei corpuscoli e la vitalità di quegli stessi corpuscoli che si mostrano meccanicamente più resistenti all'azione di quel reagente, e di togliere sì agli uni che agli altri la facoltà di potersi riprodurre, ancorchè trasportati nell'ambiente il più favorevole per il loro sviluppo e per la loro moltiplicazione, quale è senza dubbio l'organismo vivente del baco da seta; — che il cloro goda per conseguenza del privilegio unico piuttosto che raro, di *alterare i corpuscoli meccanicamente e distruggerli fisiologicamente*; di ucciderne i germi o nuclei; e di renderli inetti alla riproduzione;

2.° che i bachi possano tollerare, anzi, tollerino positivamente ed impunemente l'aggiunzione negli alimenti di quella proporzione di gas cloro che può rimanere disciolta nell'acqua o in qualunque altra preparazione acquosa, alla temperatura ordinaria; e che questa introduzione del cloro nel tubo digerente del baco non alteri minimamente le funzioni organiche dell'insetto; nè nuoca punto alla sua economia animale;

3.° che il cloro, impedendo, mediante il *processo disidrogenante*, la putrefazione delle sostanze animali e vegetali e lo sviluppo di fermenti nel tubo digerente del baco, gli renda tollerabili ed anzi affatto innocue quelle stesse sostanze eterogenee animali e vegetali (preparazione d'ova e di tessuti di bachi colla foglia ingesta e non per anco digerita), che avrebbero diversamente turbato senz'alcun dubbio le sue funzioni organiche ed alterato la sua salute;

4.° che per analogia fondata sull'azione specifica chimico-fisiologica che esercita il cloro sui corpuscoli fuori dell'organismo del vivente insetto, si possa anche azzardare l'ipotesi, giustificata in qualche guisa dall'ultima serie di esperimenti testè riferiti; che l'introduzione cogli alimenti del gas cloro disciolto nell'acqua negli organi della nutrizione del baco da seta, sia indicata per impedire lo sviluppo per contagio nell'organismo dell'insetto sano, di corpuscoli che per avventura potessero esservi trasportati dalle correnti d'aria od ingeriti cogli alimenti; potendosi supporre che la presenza di quel reagente nello stomaco del baco abbia la virtù di neutralizzare gli stessi corpuscoli che per tal guisa vi si facessero strada e d'impedirne l'ulteriore riproduzione nell'organismo dell'insetto.

Dalle premesse considerazioni risulta in pari tempo provata l'opportunità e la convenienza di adottare dovunque, le fumigazioni di gas cloro, come l'unico disinfettante che abbia un'azione specifica micidiale sui corpuscoli del baco da seta.

È vero bensì e indubitato che i risultati di fumigazioni praticate in vasti locali, in cui è quasi impossibile ottenere una chiusura ermetica, non possono pareggiare in energia ed efficacia quelli ottenuti sotto una campana di vetro; e sarebbe a questo proposito interessante d'instituire *fondati* esperimenti per verificare come si comportino e meccanicamente e fisiologicamente i corpuscoli trattati con una fumigazione così imperfetta, quali sieno le dosi dei reagenti da impiegarsi proporzionatamente alla cubatura dell'ambiente, quale il limite minimo per la durata della reazione, e quale il modo più opportuno di praticarla, tenendo conto della *gravità specifica* di quel gas, per ottenere mediante l'osservanza di questi dati la perfetta disinfezione dei locali e degli utensili destinati all'allevamento dei bachi da seta.

Ciò nullameno, e fino a contraria dimostrazione, converrà, a parer mio, insistere affinché sieno applicate da tutti i bachicultori le disinfezioni col cloro, sostituendole alle disinfezioni con quegli agenti venefici, la cui inefficacia per distruggere i corpuscoli fu dimostrata anche recentemente dalle belle esperienze microchimiche della benemerita Stazione bacologica sperimentale di Gorizia.

## BIBLIOGRAFIA.

*La ferrovia della Ponteba, fatti e argomenti, raccolti da Giorgio Baseggio. Milano, Treves, 1870.*

Una delle questioni, su cui maggiormente siansi fatte discordi le opinioni, su ed è ancora quella del varco più opportuno, per cui condurre la locomotiva attraverso le Alpi Carniche. Quella catena, infatti, può essere superata tanto per la valle del Fella alla Ponteba, quanto per la valle dell'Isonzo al Predil. L'uno e l'altro passaggio conducono sulle rive del Gailitz sotto il colle di Tarvis, e quindi sulle rive del Gail e su quelle della Drava a Villacco, ch'è e diverrà meglio uno dei più importanti nodi di linee ferroviarie, che si conoscano. Là infatti convergono o stanno per convergere le linee Gmünden-Budweis-Praga, Bruck-Vienna-Cracovia, e Marburgo-Pest, e là si tratta di collegare con esse le linee italiane, ch'è quanto a dire, aprire all'Italia i mercati del Danubio, dell'Elba, dell'Oder, della Vistola sino al Baltico e alla grande pianura sarmatica, e viceversa a coteste regioni i mercati italiani. Nè basta, che buona parte dei commerci del Levante, e quasi tutti quelli del mezzogiorno d'Italia, i quali debbono percorrere la via marittima dell'Adriatico, troverebbero la loro corrente naturale nella stessa direzione delle Carniche, sia per lo scalo di Trieste, sia per quello di Venezia.

Così in Italia, come in Austria, che sono gli Stati direttamente interessati in questo indispensabile congiungimento, pari, se non maggiore, nella grandezza de' suoi effetti, a quello del Ceniso ad Occidente e del

Brennero a Settentrione d'Italia; così a Venezia come a Trieste, che sono i due porti, dove si raccoglie la maggior somma degl'interessi stessi nei riguardi del transito, s'è prodotta sempre una diversità singolarissima di giudizi e di progetti. Spesse volte le parti litiganti si scambiarono il proprio assunto, e con quell'impegno medesimo, che prima vi soleva mettere la parte avversa. Come in Italia e a Venezia non mancarono i propugnatori del Predil, che a loro credere avrebbe aperto ai traffici italiani le vie della Drava in modo assai vantaggioso, perchè quasi intieramente a spese dell'Austria, così, di rincontro, non mancarono in Austria, ed anche a Trieste, uomini e rappresentanze autorevoli, a cui paresse preferibile la Ponteba, come il varco più facile, e nello stesso tempo tale, da non esporre a verun pericolo di dannosa concorrenza qualsivoglia interesse austriaco. E, in mezzo a tutto ciò, la questione veniva complicata dagli opposti interessi di due potenti società ferroviarie, quali sono la Südbahn e la Rodolfiana, nonchè da ragioni politiche e militari.

Intorno a questo sviluppo di cose può ben dirsi, che nessuno siasi dato vacanza al di qua dell'Isonzo. Ma al di là non furono che il Friuli e qualche giornale di Venezia e di Milano, che avessero preso veramente a cuore il grave argomento.

La importantissima questione, pertanto, era in quelle parti minacciata di vergognosa dimenticanza, prima ancora di essere bene intesa e tolta a considerare sul serio.

Questo comprese l'egregio autore del lavoro, di che abbiamo stimato opportuno tener qui parola ai nostri lettori.

Il Baseggio, che noi vantiamo a nostro concittadino, perchè giovine di grande ingegno, e distinto patriotta, e pubblicista valentissimo, dimostra in questo suo scritto tutte le belle doti, di cui va ornata la sua mente. Lucido, ordinato, di logica stringente, di parola facile e correttissima, è sempre padrone del suo tema, e sempre lo sa svolgere nel modo più esauriente e con quel senno pratico, che tanto conferisce alla stessa venustà del dettato, saldandone i pregi nella verità seria e fruttuosa.

Propostosi di riassumere l'origine e lo svolgimento della questione della Ponteba, il suo stato attuale, e le ragioni, che ne consigliano la soluzione nel senso, che il titolo stesso racchiude, ei prende a considerare tutti gli operati, tutte le discussioni che se ne fecero dalle prime proposte ai giorni presenti, si da approfondirla in tutte le sue fasi e sott'ogni suo riguardo. L'eccellente lavoro, sebbene non vada oltre le sessanta pagine, dispensa il lettore da qualsiasi altra lettura sull'interessante soggetto; e mirando pure a mettere in evidenza, con quei modi decisi che procedono da sicura convinzione, la bontà del partito che sostiene, non dissimula o lascia in ombra alcuna delle contrarie argomentazioni, ma tutte le richiama al confronto delle proprie.

E sapendo bene il Baseggio, quanto importi, per combattere efficacemente, e indirizzare ai fatti le buone idee il conchiudere con proposizioni, che le dimostrino facilmente attuabili, egli fa questo per modo così pieno e persuadente, che nessun uomo di buon senso può deporre il suo scritto, senza pre-

stargli il pieno suo assenso, e senza sentirsi impaziente, che ancora si discuta e non si operi.

A noi sembra tanto più opportuna la pubblicazione di cui parliamo, che appunto perchè oggi può dirsi decisa la esecuzione del progetto del Predil, importa più che mai che si effettui pur quello della Ponteba.

E un rapidissimo esame della passata e della presente condizione di cotesto argomento basta a convincersi della verità di tale affermazione.

Il passaggio delle Carniche, a non dire dell'ufficio suo più vicino, comechè prezioso anch'esso, per lo scambio dei prodotti fra il Friuli e la Carinzia, è destinato dalla natura, come abbiamo avvertito fino da principio, a servire principalmente a tre grandi correnti commerciali, cioè fra l'Italia superiore, l'Italia meridionale e il Levante da una parte e le regioni orientali della Germania dall'altra.

Finchè si tratti della prima di queste correnti, cioè dei traffici fra l'Italia superiore ed anche mediana e le dette contrade d'oltramonte, non può esservi, certo, nè di qua nè di là dissenso alcuno circa il varco della Ponteba, che apparisce a tutti come il solo veramente diretto per essi, e quello per cui più presto e con dispendio minore può essere condotta la ferrovia.

Ma quando si parli delle altre due correnti, cioè di quelle che hanno comune la via marittima dell'Adriatico, a differenza dell'altra, ch'è tutta terrestre, e lascia da parte così Trieste come Venezia, allora la questione del valico delle Carniche diventa questione dei relativi scali.

Per quanto su di ciò siansi prodotte le gelosie dall'uno e dall'altro canto, noi crediamo, che nemmeno sotto questo riguardo avrebbe dovuto avvertarsi da chississia il passaggio della Ponteba. Trieste sarebbe stata sempre la più vicina allo stesso, così allora che per arrivarvi avessero avuto a continuare il loro servizio le attuali ferrovie della Südbahn per essa e dell'Alta Italia per Venezia, come allora pure che la Rodolfiana fosse stata condotta in qualunque senso, e biforcata in qualsivoglia punto verso i due porti dell'Adria. Il Predil non l'avrebbe vinta, finchè a propugnarne la causa non fossero scesi in campo che alcuni gretti timori, così poco giustificati, e quella favola di una nuova Aquileja a Cervignano.

Ma sopravvennero gli avvenimenti del 1866, ed ecco una nuova parola d'ordine al di qua dell'Isonzo: la Rodolfiana scenda all'Adriatico intieramente su territorio austriaco. A noi non ispetta discutere le ragioni di questo nuovo programma, che già tutti comprendono; a noi basta notare, che il progetto del Predil poteva dirsi garantito fino dal giorno, in cui fu segnato il trattato del 5 Ottobre.

Ora, l'Italia ha di fronte questa condizione di cose, e ove pensasse di rassegnarsi a raggiungere la Rodolfiana a Caporetto, darebbe saggio di non comprendere per nulla i suoi conti. È bensì vero, che pei traffici fra l'Italia superiore e la Germania orientale potrebbe prestarsi anche il Pulfero; ma gl'interessi di Venezia, e con essi gl'interessi italiani dell'Adriatico vi rimarrebbero intieramente sacrificati, come lo prova egregiamente lo scritto del Baseggio.

Il varco della Ponteba invece può essere congiunto

a Venezia mediante tal linea, ma da presentare la combinazione migliore di una linea concorrente a quella di Trieste-Predil. È appunto la scelta del Predil per Trieste, che mette in grado di trarre dalla Ponteba il miglior profitto per Venezia.

Volontieri dimoreremmo più a lungo sul grave argomento, ma il breve spazio che ci è consentito in questo periodico ci obbliga a fermarci.

Concludiamo col fare le nostre più vive e più cordiali congratulazioni coll'egregio nostro Baseggio, al quale spetta il merito di avere gagliardamente risvegliata una delle questioni più degne degli studii e della nazione italiana.

---

SOCIETÀ BACOLOGICA ITALIANA.

*Avviso agli allevatori di bachi.*

La Società bacologica italiana, nell'intento di acclimare in Italia le razze le più sane di bachi esteri, incaricò testè un rinomato e coscienzioso fabbricatore di seme serico, il signor H. Mooser di Pietroburgo, da recarsi nel Turkestan russo, dove sinora non si ebbe traccia della malattia del filugello, per confezionarvi ventimila once di grana serica sul raccolto del corrente anno. Questo prodotto, per la cui qualità e perfezione la Società anzidetta adottò le più rassicuranti precauzioni, è intieramente destinato ai bachicultori italiani.

Chiunque pertanto desidera far parte della Società e procurarsi al puro prezzo di costo quella quantità di seme anzidetto di cui abbisogni, si rivolga a qualunque degli Stabilimenti delle due banche nazionali italiana e toscana, presso i quali è aperta una sottoscrizione che si chiuderà al più tardi al 30 aprile p. v. od appena sarà chiesta la quantità delle 20 mila once.

La sottoscrizione viene fatta per once di 27 grammi; all'atto della medesima il sottoscrittore paga L. 6 per ogni oncia comandata. Il prezzo d'ogni oncia non supererà L. 15.

Gli Stabilimenti di Banca anzidetti sono incaricati di dare tutte le maggiori informazioni che si desiderassero.

La Società non proponendosi verun lucro, ma il solo miglioramento delle razze dei filugelli in Italia, sarà paga se i suoi sforzi saranno secondati e coronati da felice successo.

10 marzo 1870.

*Il Comitato della Società*

RICASOLI BETTINO  
GRATTONI SEVERINO } Deputati al Parlamento  
GIACOMELLI GIUSEPPE }

APPELLO AI COSTRUTTORI NAVALI E ALLE SOCIETÀ  
DI NAVIGAZIONE DELL'ISTRIA.

Le costruzioni navali dell'Istria hanno ormai quella rinomanza che le fa emule alle liguri. Converrebbe però che ne fossero raccolte tutte le gloriose notizie. Noi facciamo perciò un appello ai costruttori navali e a quanti si occupano dell'argomento, di indicare notizie, relazioni, stampati, statuti di Società od altro al professore Alberto Errera di Venezia il quale sta occupandosi appunto di ciò, e rivolse circolari ai principali costruttori dell'Istria perché gli dessero notizie sui materiali da costruzione, sullo stato dei cantieri, sulle mercedi degli operai ecc. Tutti i dati che gli saranno forniti gioveranno all'opera che intraprende, e il nostro paese guadagnerà assai a farsi conoscere.

Che il nostro appello non cada a vuoto!

Le lettere o stampati si indirizzino al professor Errera in Venezia.

---

I Deputati Dr. Vidulich e Dr. de Colombani ricevuti in particolare udienza da S. M. l'Imperatore nel dì 14 marzo, resero grazie a nome dell'Istria per il soccorso dato ai danneggiati dal terremoto nel Distretto di Volosca, e contemporaneamente presentarono memoriale per la costruzione di una ferrovia istriana nel senso esposto dalla Dieta provinciale. S. M. dichiarò di valutare le argomentazioni a ciò addotte dai due deputati.

Tanto a rettifica della notizia inserita nell'*Osservatore triestino* n. 62 pagina 489 prima colonna "Notizie della giornata," Vienna 15 marzo.

---

Nell'*Osservatore* delli 28 si legge: Relativamente alla ferrovia da Pinguento a Val di Torre, del quale progetto abbiamo già formato tema di apposito articolo, troviamo ora nei giornali di Vienna la conferma di fatti da noi riferiti. In realtà, essi scrivono, che il deputato al Consiglio dell'Impero e capitano provinciale dell'Istria, Dr. Francesco Vidulich in unione al possidente e deputato provinciale marchese Gian Paolo Polesini, ai dep. prov. Dr. Andrea Amoruso, Francesco Sbisà di Sebastiano e Dr. Antonio Madonizza ed agli ingegneri civili Dr. Giuseppe Cermich e Pietro Madonizza, instò presso il Ministero del commercio per la concessione d'intraprendere i lavori preliminari tecnici d'una ferrata in congiunzione alla progettata linea da Trieste-Pola, la quale partendo da Pinguento e Figarolo e passando per la valle del Quieto dovrebbe condurre al porto di Val di Torre.