

La Voce del Brembo

Organo Settimanale degli interessi delle Valli e Convalle Brembane e della Valle Imagna

ANNO III. - N. 12

ZOGNO, 21 MARZO 1915

Direzione ed Amministrazione: Zogno, Via Umberto I., N. 112 - Abbonamento: annuo L. 3 - Un numero separato Cent. 5 - C. C. colla Posta

IL PROLUNGAMENTO della FERROVIA VALLE BREMBANA

I grandi eventi che nell'ora storica volgono vanno maturando anche per l'Italia, distraggono la nostra attenzione dai problemi di interesse locale che pure reclamano per la loro soluzione la più intensa e pertinace attività.

Così la riunione indetta per l'annuale assemblea degli azionisti della Società per la Ferrovia Elettrica di Valle Brembana rimette di piena attualità ed urgenza la questione del prolungamento, di cui ebbe ad occuparsi - anche recentemente - il Consiglio Provinciale in sede di Interpellanza, presentata dai Consiglieri on. Belotti e Nol. Arizzi.

La forma topografica allungata della *bassa e media* Valbrembana e la disposizione a ventaglio dei Comuni formanti la parte *alta*, indicano chiaramente come questa ferrovia di penetrazione, creata per servire, sviluppare e intensificare gli interessi di tutto il territorio, non è giunta sinora che alla sua penultima tappa.

Il punto naturale e razionale della Stazione capolinea è là dove si riuniscono le Valli minori del ventaglio, dove si trova il centro di gravità degli interessi dell'alta valle: a Piazza Brembana, capoluogo dell'omonimo Mandamento formato di 24 Comuni, ricchi di prodotti forestali e armentizi da esportare, di giacimenti minerari coltivati e da mettere in coltivazione, di ingenti forze idrauliche non ancora utilizzate per la mancanza del più adeguato mezzo di trasporto di materiali, di tante anime località di cura climatica che non sono ancora molto frequentate solo per le disagiati vie di comunicazione coll'attuale capolinea ferroviario.

Che la parte *alta* non sia adeguatamente servita ora dalla linea lo confermano le lunghe teorie di carri stracarichi scendenti numerose ogni giorno alla Città o risalenti alla Valle colle merci di importazione, seguendo la via provinciale.

Se è vero che le ferrovie non sopprimono mai interamente il carreggio, necessario ad integrare il loro servizio per le piccole distanze, non è men vero che nel caso attuale si tratta di una intera e vasta zona - lontana oltre 40 Kilometri dalla Città - quasi totalmente sottratta all'attività del grande mezzo di trasporto.

Questo movimento notevole di merci verrà in gran parte ad alimentare il traffico della Ferrovia sul prolungamento e ad aumentare quello del tratto attuale per quasi tutto il suo percorso.

Da chi può e deve venire praticamente la soluzione del problema di questo vero *completamento di linea* se non dall'Ente direttamente interessato, dalla Società che dalla nostra Valle prende il nome e che nella stessa deve esplicare sempre più tutta la sua attività, nell'interesse proprio e della piazza, impiegandovi tutta la potenzialità delle sue fattive energie?

La Società in vero, a mezzo del suo Presidente, si dichiara « animata del migliore e desidero di vedere effettuato il prolungamento; « si presterà volentieri a completare gli studi « necessari, ma prima di accingersi crede opportuno di esporre, sia pure in via approssimativa, quali si presentano le condizioni « della sub-concessione che andrebbe ad assumere per valutare la possibilità dell'attuazione ».

Il piano finanziario per il nuovo tronco, presentato dalla Società alla Provincia - che deve essere la concessionaria - e i calcoli e le considerazioni che lo corredano in ordine al fabbisogno di spesa di costruzione e al presumibile risultato economico dell'esercizio, non hanno avuto il consentimento né della Deputazione provinciale, né del Consiglio. Troppo sconsigliata la posizione della nuova impresa prospettata dalla Società, troppo stridente il

contrasto coi dati della Domanda di concessione dell'attuale tronco 15 Settembre 1900 e coll'aumento del prodotto lordo chilometrico preventivo in L. 15 mila e solito in brevissimo tempo a L. 22 mila.

Ma com'è mai possibile che una linea ferroviaria in prolungamento di altra nella stessa Valle ad alto rendimento lordo chilometrico, in condizioni pressoché uguali al momento di attivazione, finanziata dal massimo sussidio chilometrico di L. 10 mila e da altre forti contribuzioni di Enti interessati a fondo perduto, in modo da lasciare un margine di deficit nel capitale occorrente di poca entità o nullo, possa dare dei risultati di esercizio passivo?

Le condizioni avanzate dalla Società appaiono foggiate sotto l'impressione - più che di prudenti criteri - di un esagerato e deludente pessimismo, tale da far ritenere che i calcoli siano stati effettivamente forzati, ma nel senso di una sfavorevole conclusione.

Ci sia pertanto consentito di prenderle in esame quelle malaugurate previsioni della Società nel miglior modo che ci riuscirà possibile, basandoci sopra elementi forniti dalla stessa Società e sopra altri che risultano dalla Domanda di concessione citata; fonti quindi né sospetto per l'origine, né dubbio per l'attendibilità dei dati, già - e di molto - superati dai fatti.

Costo di costruzione

Il progetto sul quale è istituita la perizia della spesa di costruzione del nuovo tronco - per quanto elaborato con competenza e cura - non ha che un carattere preliminare, soggetto cioè a variazioni in conseguenza di ulteriori misure che saranno praticate per determinare il miglior adattamento dell'asse stradale e dei manufatti al terreno; e quindi a modificazioni nell'importo generale delle opere.

Nella lettera che accompagna il piano finanziario alla Deputazione Provinciale, il Presidente della Società scrive: « Occorre però di « accettare con più particolareggiati rilievi la « perizia della spesa, che in ogni modo si « presume non sarà inferiore a quella calcolata « nel progetto ».

Quale criterio può avere guidato a stabilire senz'altro una tale presunzione se non un confronto col costo del primo tronco, del quale si conoscono molti - se non tutti gli elementi - in grazia del sistema di esecuzione cosiddetto *ad economia*?

Eppure le condizioni di tracciato, di terreno, di manufatto, di economia nel trasporto dei materiali appaiono non molto dissimili fra i due tronchi, e certamente a favore del nuovo prolungamento.

La linea attuale ha dato un costo chilometrico di circa 280 mila complessivo; il tronco S. Giovanni Bianco-Piazza dovrebbe costare molto meno per numerose ed importanti circostanze.

Alcune voci di spesa - quali le espropriazioni - offriranno sensibillissime economie; le espropriazioni da sole circa 20 mila lire al chilometro.

Altre scompariranno del tutto: costituzione della Società (50 mila); materiale mobile - calcolato a parte - (500 mila); capitale circolante (50 mila); impianto idraulico (500 mila); Stazione principale capolinea e raccordo colle Ferrovie dello Stato (180 mila); linea elettrica ad alto potenziale utilizzabile (10 mila); progetti, spese e compensi vari (150 mila); tanto complessivamente da poter ridurre la spesa a non più di L. 215 mila al chilometro.

Per la dotazione di materiale mobile la So-

cietà accollerebbe al nuovo tronco una spesa di 200 mila lire, ma in relazione alla rispettiva lunghezza dei tronchi, non si potrebbero attribuire più di 125 mila.

Certamente questa somma sarà destinata all'acquisto di automotrici elettriche sufficientemente potenti per disimpegnare il servizio della trazione merci mediante l'energia elettrica esuberantemente fornita dalla Centrale Idroelettrica di S. Giovanni Bianco, riservando la trazione a vapore ai casi di interruzione della corrente per guasti alla linea, alla Centrale, alla diga od al canale derivatore.

Il capitale occorrente sarebbe quindi dato da:

a) Spese per la sub-concessione, progetto definitivo e pratiche relative..... a calcolo della Società	L. 20.000,-
b) Costruzione della linea completa anche di impianto elettrico fisso Km. 10,528 x 215.000	> 2.263.000,-
c) Dotazione di materiale mobile	> 125.000,-
Totale	L. 2.408.000,-

Questa somma è ancora suscettibile di ribasso d'Asla.

Esercizio

Dai calcoli della Società abbiamo:

Riassunto dei prodotti lordi complessivi

Viaggiatori	L. 34551,-
Bagagli e G. V.	> 2600,-
P. V. accelerata	> 1570,-
P. V. ordinaria	> 20668,75
Diversi del traffico	> 3550,-
Diversi fuori del traffico	> 750,-
Totale	L. 63689,75

Quindi complessivamente

Viaggiatori	L. 34551,-	54,24 %
Merci	> 29138,75	45,76 %
Totale	L. 63689,75	100,00 %

Queste cifre dei risultati complessivi ci presentano una prima anomalia; quella del rapporto tra il prodotto Viaggiatori e le Merci. Mentre in media il primo è alquanto inferiore al 40 per cento, il secondo supera il 60 per cento.

Le spese di esercizio, come vedremo, sono presunte dalla Società in 74653 lire. Aggiungendo agli introiti lordi suindicati il 1/10 del sussidio chilometrico destinato all'esercizio - L. 10528 - abbiamo un totale prodotto lordo di L. 74217. Il coefficiente di esercizio che ne risulta $\frac{74653}{74217} = 1,01$ è elevatissimo e costituisce una seconda anomalia.

Tutte due si spiegano coi criteri troppo restrittivi seguiti nella valutazione dei prodotti Merci a P. V. ordinaria e accelerata e col largheggiamento nel computo delle Spese.

Servizio Viaggiatori. - L'introito di questo servizio venne calcolato - leggasi nella Relazione della Società - in base al movimento verificatosi nel 1910. Scartati il 1908 ed il 1913 perché troppo favorevoli; scartati il 1907 ed il 1909 perché gli esercizi relativi si svolsero in circostanze assolutamente eccezionali; per esercizio incompleto o riduzione del numero dei treni; nessun accenno al 1911 e al 1912.

Nei lunghi e pazienti calcoli offerti dalla Relazione a traverso i dati del numero complessivo dei viaggi sulla linea Bergamo-S. Giovanni Bianco - 459103 - della popolazione di medie mensili e trimestrali, a somme, sottrazioni e supposizioni si giunge al risultato sovra esposto.

Siccome in quelle supposizioni ha trovato

posto un certo aumento sul movimento attuale, determinato dall'attuazione del prolungamento, e il risultato o poco differenzia dal nostro, lo accetteremo senz'altro integralmente, non senza esprimere la convinzione che sarà superato.

Bagagli e Gran Velocità. - La poca importanza di questo introito e la corrispondenza colle nostre valutazioni ci fanno accettare anche questo risultato.

Piccola Velocità accelerata. - Comprende il servizio trasporto bestiame. Notiamo subito che la Relazione si basa sopra statistiche del Comitato promotore assai più elevate di quelle riportate nella Domanda di concessione succitata. Mentre il dato riferito dalla Società porta a 1200 il numero dei capi di bestiame grosso da malga che sale all'alta Valle per la monticazione, quello della Domanda si limita a 900 compresi cavalli e stinzi. Attualmente - riferisce la Relazione - non si trasportano più di 500 capi e prevede un aumento sino a 1500.

Partendo dal principio che il proprietario della mandra ha tutto l'interesse di impiegare il minor tempo possibile, per portarla a destinazione, per le forti spese di alimentazione, lungo la via ordinaria e i gravi disagi al personale e allo stesso bestiame derivanti, dalla considerazione che molte mandre della Stazione di Piazza possono recarsi in una sola gita alla parte pedemontana della loro alpe, non crediamo di essere fuori dal vero prevedendo una quantità triplice di quella della Società, in vista anche del movimento interstazionale in occasione di mercati del bestiame della Valle.

La quantità di 4500 capi corrisponde alla metà dell'immigrazione estiva esposta nella domanda.

$4500 \times 10 \times 2 \times 0,05 =$ L. 4500,-
Diritto fisso per 4500 capi Carri 400
a L. 1,-

Totale L. 2808,-

Piccola Velocità Ordinaria

La Società limita il calcolo delle Merci in importazione ai seguenti generi: cereali e farine; Vini; mosti; olio; Derrate diverse e coloniali; Concimi; Lavori in ferro, ferramenta, legno. Per la loro natura è per la provenienza del Servizio cumulativo, sovrapposto al Vini, mosti, olio può avere la destinazione per l'alta Valle; le altre servono per la popolazione dei 4 Comuni di Dossena, Faticiano al Brembo, S. Gallo, S. Gio. Bianco e Talogno, compresi nel raggio d'azione della Stazione ferroviaria capolinea, dove è scomparso il servizio del carreggio da e per Belgamo.

Questa Categoria ha una efficienza di 705. Tenendo conto della popolazione degli indicati Comuni di oltre 8000 abitanti in confronto dei 13700 del Mandamento di Piazza, non più di 3/5 di queste merci - 430 Tonnelle - proseguite da S. Giovanni Bianco per l'alta Valle; 1/15 solo delle merci totali previste in importazione dalla Domanda di concessione - Tonn. 5982 - si serve ora del mezzo ferroviario.

Le altre 5532 Tonn. rappresentano il 40 per cento di ritorno da parte dei viaggi di venditori ed esportazione. Tale quantità però ripartita in carri, a carico medio di Tonn. 1,5, corrisponde a 10 carri al giorno; numero assolutamente inferiore al vero, che non è neanche difficile a verificarsi.

Altre merci poi non contemplate nelle previsioni della Domanda formano oggetto di importazione e fra queste, in principale, materiali cementi e le calci idrauliche, che da qualche tempo hanno assunto grande importanza nelle costruzioni edilizie, idrauliche e stradali della

nostrì criteri di valutazione dell'importanza del movimento che assumerà l'affluenza delle merci alla Ferrovia.

Criteri di opportunità però ci fanno ritenere che sia conveniente, per intanto, di relegare la pratica all'archivio.

Impianto idraulico

Giacchè siamo in argomento vogliamo far cenno di una questione assai importante pel bilancio della Società gravato, come si afferma, di un deficit finanziario di circa 2 milioni.

La Società per l'addietro ha condotto una vita spensierata in relazione alla remunerazione del capitale azionario, non solo per l'assorbente compartecipazione dello Stato nel prodotto chilometrico e per il forte carico di interessi passivi, determinati dalla maggiore spesa incontrata, ma anche per non aver potuto allargare nella sua orbita la quasi totalità del traffico dell'Alta Valle e trarre partito da circostanze favorevoli, quale — ad esempio — la sostituzione dell'attuale impianto idraulico con altro più appropriato alle condizioni dell'esercizio, meno costoso e offrente la possibilità di realizzare un'importante capitale cedendolo ad Enti industriali che siano in grado di sfruttare completamente l'energia che dallo stesso impianto è consentito di ottenere.

Ognuno che passi in vicinanza della Centrale idroelettrica di S. Giovanni Bianco può constatare che — anche nelle forti magre del Brembio — scorre sempre nel letto del Fiume buona parte della sua portata, nell'acqua deborba dallo sfioratore del bacino di carico, mentre in piccola quantità essa ritorna al Fiume dal canale di scarico dei motori idraulici.

Ciò perchè solo una piccola quantità dell'acqua disponibile è utilizzata dalle richieste dell'esercizio; solo in alcuni momenti, ad intervalli di brevissima durata, la richiesta d'acqua si fa maggiore, in corrispondenza cioè all'avviamento dei treni sulla linea.

Infatti nel 1911 l'apparecchio integratore della Centrale, ha dato un consumo di energia di Kilowatts-ora 687136, corrispondenti, per ore 18 di esercizio della ferrovia, a KW. 104,5, pari ad HP 142 e 106 HP ripartiti sulle 24 ore del giorno.

Nella giornata del massimo traffico annuale — il ferragosto — la forza media utilizzata nelle 24 ore salì nello stesso anno ad HP effettivi 144.

A tale servizio avrebbe più razionalmente risposto una forza idraulica i cui fattori fossero combinati in modo diverso dell'attuale; molto più alto quello della caduta e molto più basso quello della quantità d'acqua.

Alle maggiori richieste degli avviamenti si avrebbe provveduto col serbatoio giornaliero nel quale vengono raccolte le acque inutilizzate durante gli intervalli dei treni, i minimi consumi di energia e il periodo notturno di inazione dell'impianto.

Una quantità d'acqua di circa 50 litri al l' nel tempi di minimo deflusso, che avesse a sua disposizione un salto di metri 500 risponderebbe pienamente allo scopo. Nel caso concreto una simile possibilità esiste nelle vicinanza stesse dell'attuale Centrale. Con un costo inferiore alle 300.000 lire — supposta anche la doppia tubazione forata per la riserva — si avrebbe un impianto idroelettrico di efficienza non inferiore all'attuale e più rispondente alla natura del servizio.

La cessione dell'impianto attuale a chi dispone di energia termica, integratrice durante le magre, si presenterebbe in condizioni assai favorevoli permettendo di realizzare una somma nella di molte centinaia di migliaia di lire, con grande sollievo del deficit attuale della Società e con grande soddisfazione degli azionisti, tanto del monte come del piano.

Ma in questi ultimi giorni il Governo ha provveduto ed ha accolto integralmente la istanza dei quattro Comuni del nostro Collegio, i quali per tanto hanno rispettivamente assicurate queste opere.

Non vi è bisogno di dire che il nostro deputato on. Belotti si è interessato vivamente per questi mutui; e la miglior prova si ha nel fatto che tutte quattro le relative domande furono accolte.

All'On. BELOTTI

I ferrovieri sono felici di ringraziare l'on. Belotti, Deputato al Parlamento, per l'interesse preso a favore di loro stessi della Valle Brembana. La pratica inerente alla legge sull'equo trattamento del loro personale . . . si era sperduta nel buio delle incognite, ma il solerte e degrogiu rappresentante ha saputo toccare il tasto giusto, e il loro delegato è stato d'urgenza chiamato a Roma per la discussione.

L'ESPATRIO IN FRANCIA NON È CONSENTITO

Così rispondeva all'on. Belotti, l'on. Borsarelli sottosegretario agli Esteri, a proposito della domanda rivoltagli relativamente all'odissea degli emigranti di Cassiglio.

Comprendiamo che, di fronte agli ultimi avvenimenti e per ragioni di sicurezza personale degli stessi emigranti, sia forse opportuno il provvedimento del Governo che vieta senz'altro gli espatris, sia che vi siano, sia che manchino i contratti di lavoro.

Ci pare però che tanti nostri poveri emigranti non avrebbero dovuto esser fatti girare per le varie città a loro spese e quindi con sacrifici, e tutto ciò per effetto di istruzioni impartite non bene o non a tempo!

L'on. Belotti quindi ha fatto bene a lamentarsi e a protestare in nome dei suoi rappresentati.

IMPORTANTISSIMO

Preghiamo ancora una volta, gli abbonati morosi — non molti — a volersi quanto prima mettere in regola colla nostra Amministrazione, spedendo la quota d'abbonamento — lire TRE — per risparmiare a noi ed a loro la noia di altre sollecitazioni incresciose per tutti.

Noi facciamo ogni sforzo per rendere il giornale più accetto ai nostri abbonati; ci corrispondano anch'essi colla loro sollecitudine, e questa ci sarà di stimolo a far ancor meglio.

Per chi spedisce valori

La Direzione delle Poste avvisa: A termine di legge è assolutamente vietato, includere denaro od altri valori nelle corrispondenze ordinarie o raccomandate, quando anche da recapitare per espresso.

L'Amministrazione non risponde in nessun caso di tali valori, è qualora le raccomandate vadano smarrite, paga ai mittenti soltanto la consueta indennità fissa.

Per la spedizione, a mezzo postale, di denaro od altri valori debesi fare uso di vaglia, oppure di lettere, scatolette o pacchi assicurati.

Cronaca Valligiana

Zogno.

Adunza Consiglieri. Venerdì 12 corrente il nostro Consiglio Comunale è stato convocato in sessione straordinaria ed intervennero tutti i Consiglieri in carica. Fra le deliberazioni prese, meritano qualche rilievo le seguenti:

1. Venne approvata l'elargizione di L. 100 a favore dei Terremotati.
2. Venne approvato il nuovo Contratto quinquennale per la fornitura della Illuminazione Elettrica Pubblica che viene portata a 45 lampade della forza complessiva di 720 candele elettriche.
3. A Presidente della locale Cong. di Carità per il quadriennio 1915 - 1918 è stato nominato il Sig. *Dolci Pietro fu Marco*.
4. Al posto del compianto Assessore Ausonio Sig. *Migliorini Carlo fu Assuro*, defunto il 4 feb. p.p., è stato nominato l'assessore effettivo Sig. *Dadda Giovanni*, ed al posto di quest'ultimo è stato no-

minato il Consigliere Sig. *Fustinoni Carmelo di Salvatore*.

5. Vennero approvati in 2ª lettura il contratto decennale d'affittanza del locale ex *Teatro*, e l'aumento di stipendio alla *Levatrice Condotta*.

6. Venne deliberato l'esproprio valendosi della Legge sulle espropriazioni a causa di pubblica utilità della striscia di terreno di proprietà privata esistente fra la Via Pietro Ruggeri e la *Roggia Traini*.

Ciò ad impedire che vi sorgano costruzioni, dovendo la detta striscia di terreno servire non solo per allargamento della Via Pietro Ruggeri, ma per diminuire altresì l'eccessiva pendenza della Piazza strada che se ne dirama per accedere alla Stazione Ferroviaria.

Ottimo provvedimento fu questo, ed assai ben visto dalla pubblica opinione. E a sperarsi tuttavia che l'esproprio possa effettuarsi in via amichevole e che le trattative intavolate a tale scopo (che si dovettero abbandonare per le eccessive pretese dei Proprietari) siano riprese, e con reciproco spirito di conciliazione portate all'accordo definitivo. Sarà vantaggio per tutti: per il Comune che eviterà l'espropriazione forzata e le spese relative; per i Signori Proprietari che eviteranno l'alea di una perizia giudiziaria sulla quale c'è ben poco da illudersi. I prezzi pagati per le espropriazioni promosse dalla Società per la ferrovia elettrica di Valle Brembana informo!

Sulla nomina del Consigliere Sig. *Fustinoni Carmelo* ad assessore effettivo, il cronista non può non rilevare una maligna insinuazione contenuta in una breve corrispondenza pubblicata nell'«*Eco di Bergamo*» e intitolata «*Variazioni sul tema*»: — Insinna il 1911 l'attuale corrispondente che il Consiglio Comunale ha dato al Sindaco una novella prova di fiducia nominandogli ad *latere* un Consigliere... dell'opposizione. Ma il caritatevole tentativo di gettare un po' di zizzania, è puerilmente meschino. Perchè la nostra Amministrazione Comunale lungi dal disgregarsi in grette infedeli competizioni, ha dato prova di concordia e compattezza tale da dar motivo a bene sperare per le sorti del nostro Comune. Ed è appunto per seguire questa via di costante progresso che uomini di qualsiasi personale convinzione purchè di buona volontà, attivi e fattivi, sono chiamati con unanime consenso a collaborare nella gestione della cosa pubblica. E di ciò non possono esserne che lieti il Sindaco, il Consiglio Comunale e la popolazione tutta.

Piazza Brembana.

Per l'ospedale mandamentale e l'Asilo Infantile. — I sigg. Sindaci e le persone più autorevoli del nostro Mandamento sono invitate con apposita circolare a firma del nostro Sindaco, all'adunanza che avrà luogo nella nostra sala comunale, domenica, 21 corr., alle ore 14, per deliberare in merito alla costruzione del Posto di Pronto Soccorso e all'approvazione del Regolamento proposto dal Consiglio degli Istituti Ospitalieri.

Data l'importanza capitalissima dell'argomento da trattarsi, non si dubita che nessuno degli invitati voglia mancare.

La mattina dello stesso giorno avrà pure luogo l'adunanza di cui s'è già parlato sulla *Voce* pro erigendo Asilo Infantile.

Per assoluta mancanza di spazio dobbiamo rinviare al prossimo numero parecchie corrispondenze di *Cronaca*.

GIOVANNI T'CCA, gerente responsabile
Tip. GIACOMO CARRARA - Zogno

Banca mutua popolare di Bergamo

SOCIETA' ANONIMA COOPERATIVA DI CREDITO
con sede in BERGAMO

e con AGENZIE in Albino, Almenno S. Salvatore, Ardesio, Brembilla, Calolzio, Calusco, Cisano, Cusano, Dezzo, Eridone, Fontanella, Gazzaniga, Grumello del Monte, Lovere, Marinengo, Nembro, Piazza Brembana, Ponte Giulino, Ponte Nossa, Ponte S. Pietro, Rotaforni, Rovetta, S. Giovanni Bianco, Sarnico, Schilpario, Trescore, Treviglio, Verdello, Zogno.

LA BANCA:

Accorda Prestiti e Sconta Cambiali ai Soci. Fa Operazioni speciali a favore degli Agricoltori.

Accorda anticipazioni contro cauzione di Valori Pubblici e contro deposito di *Sete Bozzoli, Lane Cotoni, ed altre merci*. Apre Conti correnti Cambiali e Commerciali.

Emette gratuitamente a consegna immediata Assegni del Banco d'Italia pagabili in tutte le Piazze del Regno e anche all'Estero. Emette Assegni sull'Estero.

Provvede all'incasso degli effetti su qualsiasi Piazza. Compra e vende biglietti e monete Estere. Riceve in custodia valori.

DITTA
GIORGIO GHISALBERTI
SEDRINA
PREMIATA FABBRICA DI BIRRA
GRANDIOSI MAGAZZINI
DI VINI E LIQUORI

CASA DI SALUTE
Prof. Fantino
BERGAMO
Via M. Colleoni, 5 (Piazzale Stazione) - Tel. 3-81
Il professore fa consulti ed operazioni
la DOMENICA ed il LUNEDI
Medico residente dott. PANSERA
ASSISTENZA MEDICA CONTINUATA

Edoardo Serafini
BERGAMO
DEPOSITO DI PRIME FERRIERE
completo assortimento
cerchioni ed assili da carro e carrozza
Bolliti a fuoco ed elettricamente
Magazzini: Via G. QUARENGKI 50
Vicini alle Stazioni dei Tronays ed alle Ferrovie.

ISTITUTO GINECOLOGICO GANDUCCI
Via S. Giorgio, 9 - Telefono 601
Cura delle MALATTIE delle DONNE
e ASSISTENZA OSTETRICA
Direttore: Cav. Dott. LANDUCCI
PRIMARIO ISTITUTI OSPITALIERI
ABITAZIONE: Via Paleocopa, N. 8 - TELEFONO 432
VISITE: dalle 13 alle 16

Luigi Longhena
Fabbricante OREFICERIE-GIOIELLERIE
BERGAMO
Via XX Settembre, Num. 5
MEDAGLIA D'ORO per Gioielleria di propria fabbricazione all'ESPOSIZIONE di ROMA 1911

Mutui scolastici nel Collegio di Zogno

Come è noto, per provvedere al bisogno speciale di fornir lavoro agli emigranti, il Governo con decreto legge 11 ottobre 1914 ha stabilito un fondo speciale per la costruzione di edifici scolastici nei capoluoghi di Comuni e nelle frazioni.

Quattro Comuni del nostro collegio di Zogno hanno domandato di avere mutui del detto fondo, precisamente il Comune di Brembilla per L. 38.700, il Comune di San Gallo per L. 25.500, il Comune di Taleggio per L. 18.000, e finalmente il Comune di Almenno San Bartolomeo per L. 85.300.

Sfortunatamente per ragioni da attribuirsi specialmente a lentezze burocratiche, l'assegno effettivo dei sussidi sul detto fondo ha dovuto ritardare.

Alfio...

I Guelfi dell'Inagna
od
il Castello di Clanezzo
di
G. E. Bazzoni

«Era a mezzo il suo corso la notte del 20 marzo del 1393. Le acque de' fiumi ripetevano nel loro seno l'argenteo disco della luna, che brillava in un purissimo azzurro. Da questa torrice: la scolta vegliava alla sicurezza del Castello. Improvvisamente dall'opposta sommità del ponte si mostra agli occhi dell'a sentinella un forte drappello di valligiani d'Inagna. La campana d'allarme tosto ha rimbombato fra le rupi della valle, ed il suo squillo furente e prolungato ha risvegliato gli abitanti del villaggio. Bertramo Da' masano, signore di Clanezzo, accorso alla testa de' suoi armi-

geri, opponeva vigorosa resistenza al nemico, che già atterrava i ferrei cancelli del ponte; ma colpito l'animoso ghibellino da un dardo avvelenato, periva vittima del disperato suo coraggio. Il prigioniero, che gemeva sepolto nel carcere solitario del castello, a tale novella preso da feroce gioia, scuoteva le sue catene; sul suo pallido e corrugato volto succedeva al pianto il fruce sorriso della vendetta, e dolce gli scendeva al cuore la speranza di rivedere ancora la luce del giorno, ed i patrij lari».

PARTE SECONDA

CENNI STORICI

SULL' ANTICA VALLE BREMBILLA
SUL CASTELLO DI CLANEZZO
E SULLA ROCCA DI MONTE UBIONE

E' cosa ben nota, come ne' secoli di mezzo anche il territorio Bergamasco, se bene

fra gli ultimi, fu atossicato dalla peste dei due partiti, generati dai contrasti fra Roma ed il germanico impero, per modo che anche qui, non solo la città, ma ogni terra, anzi dir si potrebbe ogni casale; ogni famiglia andavano divisi in sostenitori dell'una o dell'altra delle avverse fazioni, e vivevano quindi tra essi, non come parenti o fratelli, ma quali accaniti nemici, secondo che erano del partito Guelfo o Ghibellino; e il piano e le valli che Bergamo signoreggia presentarono anch'esse nel declinare del secolo XIV un feroce quadro di civili discordie, che continuarono bene ad dentro anche nel secolo XV, avvegnachè da lungo tempo non esistesse altrimenti il motivo pel quale le due fazioni si erano formate.

In questo stato di cose ai capi di diversi partiti in una disfatt' agevolezza la sicurezza e la dife a delle proprie persone e dei propri possessi, le loro rocche, i propri vassalli, l'asprezza delle loro montagne e le naturali fortificazioni delle Valli. Ritirati costoro nei propri castelli non temevano la vendetta degli irritati loro nemici, e ove non potessero usare di loro rappresaglie trasmettevano di genera-

zione in generazione ai loro discendenti col Pavito retaggio i loro odi e le loro forze.

A que' tempi era cosa poco ordinaria il vede e case isolate sparse per le pianure de' campi, gli agricoltori abitavano generalmente borghi e villaggi, situati sopra qualche colle od eminenza suscettibile di difesa. Questi villaggi si cingevano di mura o di palizzate e si munivano di massicce porte, ond'ebbero il nome di castelli; ed ogni bicocca, che si trovava anche isolata, ma favorita dalla naturale posizione, era di tale maniera fortificata.

Ai nostri tempi però siamo talmente accostumati a calcolare la potenza distruttiva del cannone, che ci è difficile il concepire come si potesse non temere il nemico dietro una semplice muraglia, che il più delle volte serviva anche di parete alle abitazioni che loro erano addossate.

(Continua)

ANTIBUPA ALBERTI

RIMEDIO INFALLIBILE CONTRO LA

TOSSE ASININA

ANCHE LA PIÙ OSTINATA

Farmacia-Drogheria

DITTA

Giovanni Alberti

VALNEGRA

(Provincia di Bergamo)

DITTA
BAMBERGO CESARE

ZOGNO

(Bergamo)

R. PRIVATIVA TABACCHI N. 1

RICCO ASSORTIMENTO CAPPELLI - BERETTI - OMBRELLI - BASTONI
- BORSE e BAULI - GIOCATTOLE - ARTICOLI di CANCELLERIA
- EMPORIO CARTOLINE ILLUSTRATE :: :: ::
DEPOSITO CARAMELLE RAP e DRAPS - CIOCCOLATO d'OGNI QUALITÀ e FORMATO - BISCOTTI e CONFETTURE ASSORTITI :: ::

MACCHINE
PER CUCIRE

“SINGER,”

Ambulatorio Chirurgico

Intermandamentale

LETTI DI DEGENZA

VISITE e CONSULTI ogni Domenica (gratuite per i poveri)

OPERAZIONI: Malattie dell'Utero - Tumori - Ernie, ecc.

Piazzale della Stazione - S. GIOVANNI BIANCO

Il Direttore: Dottor MOCCHI

GIACOMO CARRARA

ZOGNO - VIA PIETRO RUGGERI DA STABELLO. 396 - ZOGNO

TIPOGRAFIA
Macchinario completo e moderno funzionamento
Servizio pronto ed accurato
Specialità avvisi e manifestini d'ogni formato, a prezzi da non temere concorrenza alcuna
CONSEGNA IN GIORNATA

GIORNALI - LAVORI COMMERCIALI COMUNI E DI LUSO - FORNITURE COMPLETE PER UFFICI E BANCHE - GLICHES - CARTELLI RECLAME - IMMAGINI MORTUARIE - BIGLIETTI DA VISITA - PARTECIPAZIONI MORTUARIE E SPOSALIZIE :: :: ::

PREZZI MITISSIMI