



Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>

8236

n 38

NOZIONI

SUL PROGETTO

PER LA STRADA DI FERRO

TRA MILANO E VENEZIA

CON CARTA TOPOGRAFICA

DIMOSTRANTE

LA DIREZIONE DELLA STRADA ED IL PROPOSTO PONTE
SULLA LAGUNA VENETA.

(Dall' Eco tedesco che si pubblica in Milano).

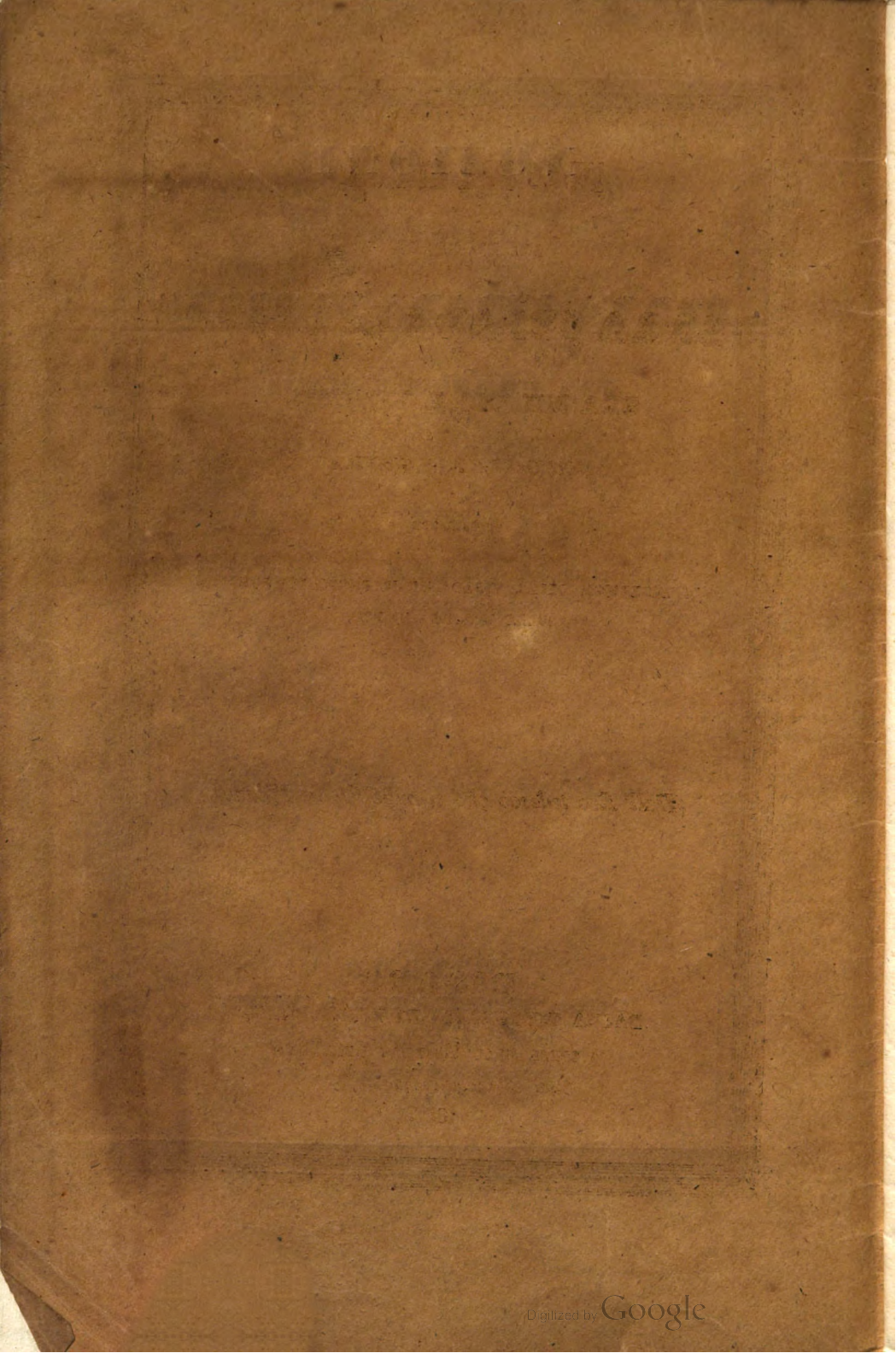
MILANO

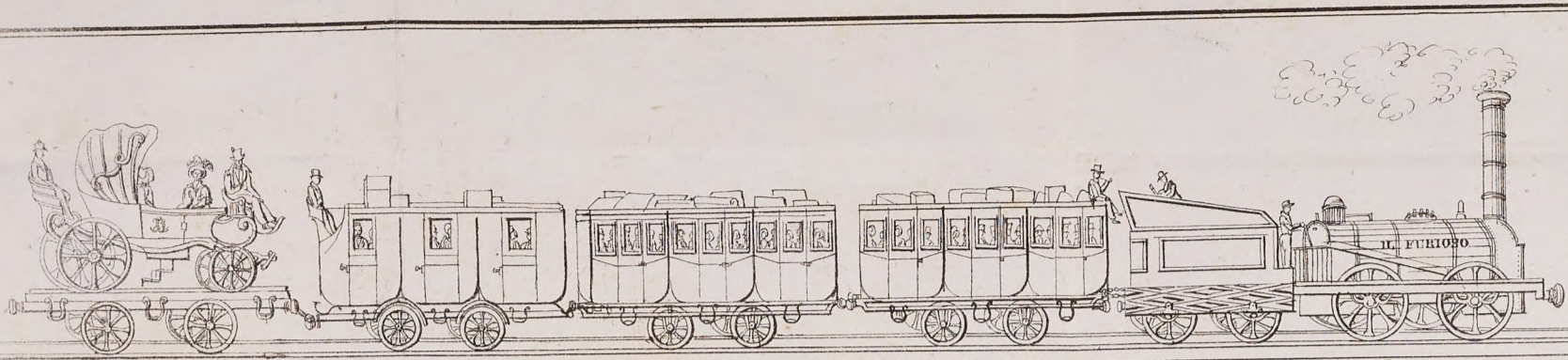
DALLA TIPOGRAFIA DI F. A. MOLINA

A SPESE DELL' EDITORE DELL' ECO

Contr. S. Vito al Pasquirolo, N. 522.

1858.





Treno di Carrozze di primo rango pel trasporto dei passeggeri e loro bagagli



Treno di Carrozze di secondo rango pel trasporto dei passeggeri

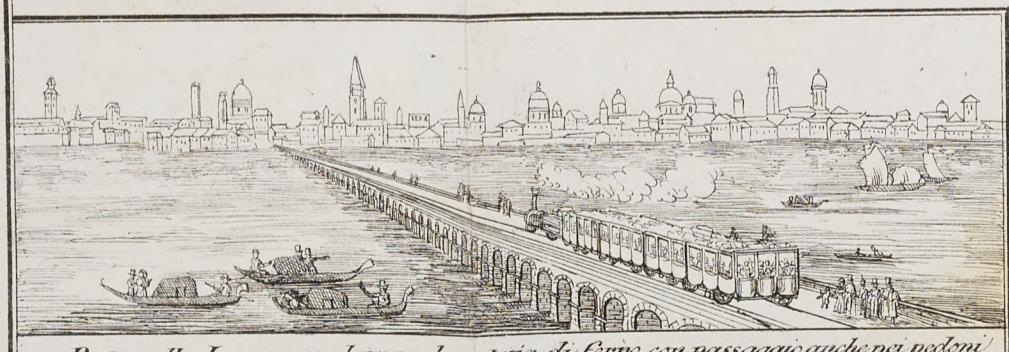
Tracciamento della Strada Ferrata

DA VENEZIA A MILANO

Studiato dalla Commissione fondatrice Lombardo-Veneta.

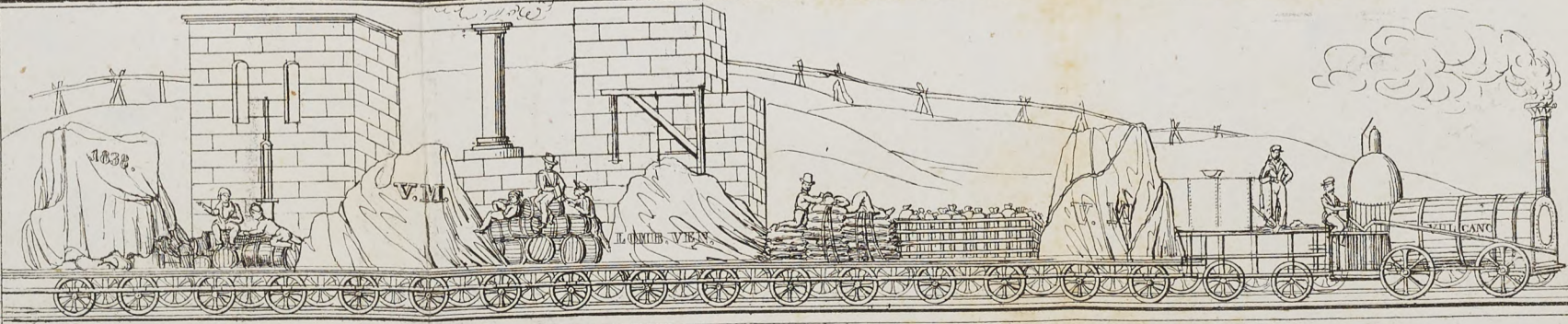
ECO TEDESCO

Settembre 1837.



Ponte sulla Laguna ad una sola rotaja di ferro, con passaggio anche per pedoni

La Strada di cui abbiamo 305 chilometri, è la più popolata e deve sostenere il peso delle fiere più frequentate dello Stato, si percorrono nelle stagioni di 100 mila circa, comprese le fermate ai Capoluoghi, ed alle Stazioni stabilite da 20 in 20 miglia, per la rinnovazione dell'acqua e del combustibile alle macchine. Questa Strada sarà una delle più belle di Europa e delle più facili, scorrendo essa dovunque per ameni ed ubertose pianure, e legando 5 milioni di abitanti.



Treno di Carri pel trasporto delle merci



Treno di Carri pel trasporto del bestiame

Milano Litog. Gallina

NOZIONI

SUL PROGETTO

PER LA STRADA DI FERRO

TRA MILANO E VENEZIA

CON CARTA TOPOGRAFICA

DIMOSTRANTE

LA DIREZIONE DELLA STRADA ED IL PROPOSTO PONTE
SULLA LAGUNA VENETA.

(Dall' Eco tedesco che si pubblica in Milano).

MILANO

DALLA TIPOGRAFIA DI P. A. MOLINA

A SPESE DELL' EDITORE DELL' ECO

Contr. S. Vito al Pasquirolo, N. 522.

1838.

REPORT

OF THE

COMMISSIONERS OF THE GENERAL LAND OFFICE

IN REGARD TO THE

LANDS IN THE

STATE OF

NEW YORK

AS OF THE 1ST JANUARY 1880

ALBANY: PUBLISHED BY

THE

UNIVERSITY OF THE STATE OF NEW YORK

ALBANY, 1880.



PRIMO RAPPORTO

La grandiosa impresa della strada di ferro fra Milano e Venezia è già portata al secondo grado di realizzazione. Appena ne fu compiuto ed approvato il piano, i fondatori dell'intrapresa si occuparono tanto a Milano quanto a Venezia di prendere tutte le necessarie cognizioni acciò il progetto venisse ad essere appoggiato a dati positivi relativamente all'attuale movimento di persone e di merci sulla linea che la strada di ferro dovrà percorrere. La graziosa promessa fatta da S. M. del privilegio domandato diede all'interessante progetto una base sicura, ed additò la via da tenersi disponendo che la società privata dei fondatori possa convertirsi in società pubblica per azione, ed operare come tale, quando colle sottoscrizioni dei fondatori il capitale della società sarà portato alla somma di un milione di fiorini (tre milioni di lire) e che lo statuto organico della società abbia ottenuta la superiore approvazione. A queste condizioni soddisfecero immediatamente i fondatori divisi in due Commissioni incaricate delle operazioni preparatorie col somministrare la garanzia per i voluti tre milioni di lire, e col sottoporre all'Autorità per la superiore approvazione il progetto degli statuti. Essi non solo raccolsero le sottoscrizioni per il capitale intiero di cinquanta milioni di lire, necessario, secondo i calcoli fatti, per l'esecuzione

dell'impresa, ma effettuarono digià inoltre un incasso del 6 per cento delle azioni emesse di 1000 lire ciascuna, ammontate a tre milioni di lire, col che un considerabile ed essenziale impulso acquista l'andamento dell'impresa, poichè la somma di 100,000 lire anticipata dai fondatori per le prime operazioni venne così impiegata all'uso cui era destinata. Ora, avendo le Commissioni preparatorie colle disposizioni qui sopra accennate soddisfatto allo scopo per cui furono formate, si convocò una adunanza generale dei possessori delle azioni provvisorie, distribuite anticipatamente ai soci colla riserva di cambiarle in azioni reali, ottenuta la conferma della istituzione formate della società, per avere dalle Commissioni il rapporto delle loro operazioni e procedere alla nomina dei presidenti della società. Questa adunanza colla quale termina, il primo periodo dell'attività dell'impresa della strada di ferro, fu tenuta il 21 dello scorso agosto a Verona. Posta circostanziatamente al fatto dello stato delle cose, essa approvò l'operato delle Commissioni preparatorie, e s'incaricò il nuovo direttorio nominato (composto di due sezioni, lombarda e veneta, ciascuna di cinque membri, un segretario e cinque supplenti) di far compilare dall'ingegnere in capo Milani, incaricato della direzione dei lavori, il prospetto delle operazioni tecniche preparatorie necessarie. Il Milani, il quale oltre all'essere dotato di somme cognizioni nell'arte sua, e perfettamente istruito di tutte le circostanze delle località, ha fatto lunghi e fondati studi sulle strade di ferro nei suoi viaggi in Inghilterra, in Francia, nel Belgio ed in Germania, pose alacramente mano all'opera, e tutto vi si dedicò, appena che fu definitivamente stabilita la linea della strada. Seguendo il già dato impulso, gl'ingegneri da lui commessi scorrono ora il paese, indicano le livellazioni, raccolgono le altre notizie,

e con indefesso zelo uniti agli ingegneri dei varj paesi, coooperano con somma attività ai rapidi progressi dell'impresa sostenuta digià da fondi più che sufficienti. La parte la più difficile di questi lavori preparatori, la laguna di Venezia ed il ponte che deve attraversarla, è già molto avanzata, e si sta già eseguendo la livellazione dello spazio fra Venezia e Vicenza, mentre nello stesso tempo si stanno intraprendendo sulla parte Lombarda i lavori fra Milano e Brescia.

Essendo ora le disposizioni preparatorie per l'esecuzione della grandiosa impresa portate fino a questo punto, potrà per avventura non essere senza interesse per i nostri lettori una compendiosa esposizione dei risultati fin qui ottenuti sì intorno alla direzione della linea da percorrersi dalla strada, come intorno alla spesa della costruzione ed al presumibile prodotto della strada stessa calcolato sull'attuale movimento. In questa esposizione noi ci atteniamo allo scritto pubblicato con lusso tipografico dalla Società sotto il titolo: *Strada ferrata da Venezia a Milano*, Venezia 1837: il quale contiene i documenti presentati all'adunanza generale con una carta che mostra la direzione della strada, i locomotivi e mezzi da trasporto, non che la veduta del ponte sulla laguna, e la spiegazione degli oggetti: carta che trovasi pure unita a questo Rapporto.

Il problema il più difficile a sciogliersi, prima dell'incominciamento dei lavori, era incontrastabilmente la scelta di una linea che soddisfacesse a tutte le condizioni. Il piano ideato in proposito, il quale è esaminato in una bellissima memoria del notissimo dotto letterato dottor Carlo Cattaneo, nominato poscia segretario della sezione lombarda, contenuta nell'operetta qui sopra indicata, approfittando delle esperienze fatte negli altri paesi, parte

dall' inattaccabile principio, che il prodotto reso dalle strade di ferro dipende più dal numero dei viaggiatori che dal trasporto delle mercanzie; e che il commercio interno ed i viaggi dei nazionali debbono prendersi in molto maggiore considerazione, che il commercio estero ed i viaggiatori forestieri. Questo principio, se si ha riguardo alle propizie circostanze locali, ci presenta la prospettiva di un ottimo successo dell' impresa; e ci offre nello stesso tempo il miglior punto d' appoggio, per decidere la questione della scelta della linea della strada. Ma di queste linee, come si vede della carta, non se ne presentano che tre. Una di queste, prendendo la direzione del nord toccherebbe le città più considerabili del regno dopo Milano e Venezia, cioè Padova, Vicenza, Verona e Brescia; la seconda si avvicinerrebbe ai confini meridionali del regno formati dal Po e passerebbe per Lodi, Cremona e Mantova; la terza finalmente taglierebbe in mezzo il paese e formerebbe la riunione più breve e quasi in linea retta fra i due punti estremi della strada, Milano e Venezia. La terza linea fa la prima proposta, come la più retta, e per conseguenza anche la più breve, e come quella che ha la quasi minor possibile inclinazione, e che per conseguenza sarebbe anche la meno dispendiosa. Ma questi vantaggi sono anche più che compensati dalla circostanza che essa si tiene sempre in considerabile lontananza dalle città principali, non tocca neppure piccoli luoghi, ed attraversa un tratto di paese che ha una popolazione dispersa, e che non offre un terreno favorevole al commercio ed all' industria, e per conseguenza neppure al movimento delle persone e delle mercanzie. Non si potrebbe rimediare a questo inconveniente nemmeno colla costruzione di strade di ferro secondarie che conducessero al centro del movimento; poichè la costruzione

di queste strade, e l'acquisto della quantità di macchine e mezzi di trasporto occorrenti, non che l'erezione delle fabbriche necessarie ec. ec., accrescerebbero di troppo, da un canto, le spese della costruzione, e dall'altro non toglierebbe di mezzo i danni di un eccessivo prolungamento di linea, da una stazione intermedia all'altra, e la perdita che ne risulterebbe di tempo, di denaro e di comodità.

La linea meridionale passerebbe, è vero, per vari luoghi considerabili anch'essi, come Lodi, Cremona, Mantova, Legnago ed Este, avrebbe una piccola inclinazione, potrebbe procacciare una facile comunicazione col Po e coll'estero, non che colla regione superiore, e risparmierebbe buon numero di ponti, poichè essa attraversa i fiumi Lambro, Adda, Oglio e Mincio in punti nei quali i fiumi che discendono dai monti, come il Serio, il Mella ed il Chiese si sarebbero di già riuniti con loro. Oltre a ciò questa linea percorrerebbe paesi meno fecondi, paesi per conseguenza nei quali i fondi da acquistarsi costerebbero assai meno, e che sarebbero meno intersecati da reti di strade e da canali irrigatori. Ma anche questi vantaggi, considerata più attentamente la cosa, non sono vantaggi decisivi. Tutti i luoghi più importanti della regione inferiore non contengono la metà degli abitanti che contengono quelli della superiore pei quali passerebbe la linea settentrionale; il movimento interno dunque delle due linee starebbe nel rapporto di uno a due, indipendentemente anche dai viaggi degli studenti che più volte nell'anno si recano alle università di Pavia e di Padova, ed agli stabilimenti d'istruzione di Venezia, Vicenza, Verona e Brescia, degli impiegati civili e militari e negozianti che dai luoghi principali del Nord si recano a Verona sede del Comando generale, del Tri-

bunale supremo e di un fiorito commercio, mentre dall'altro canto, sulla linea meridionale il movimento delle persone e delle mercanzie per l'estero non è di gran lunga così importante. Ma l'inconveniente principale della linea meridionale si è che essa è sottoposta ad una troppò sfavorevole conseguenza colla navigazione dei fiumi che le sta quasi nella medesima direzione, e che giungendo per mezzo di canali interni fino a Venezia, è già molto più vantaggiosa per le merci pesanti e voluminose, come sono i prodotti territoriali cioè risi e formaggi a cagione della tenue spesa del trasporto, e più può divenirlo per il perfezionamento ed acceleramento di questo, se venissero a realizzarsi le mire del Governo Austriaco per la libera navigazione del Po, e per conseguenza agirebbe in modo anche più dannoso sulla strada di ferro che le sarebbe quasi parallela. Ma la costruzione di questa strada di ferro costerebbe anche molto più della settentrionale, per la necessità che si sarebbe di guarentirla, col mezzo di forti arginature dalle innondazioni, e per la difficile e costosa conservazione del livello di una strada di argini fondata sopra un suolo non fermo. Il minor prezzo dei terreni d'altronde non è che la conseguenza di una più scarsa e meno attiva popolazione, circostanza la quale già da per sè sola è dannosa alla vitalità del commercio e delle relazioni.

Tutte le circostanze da noi addotte le quali parlano contro le due linee inferiori sono altrettante prove che dimostrano la convenienza della linea settentrionale i cui vantaggi possono rendersi più visibili anche con altre ragioni. La più forte delle obbiezioni che opporre si possa a questa linea riguarda l'ondulosità del terreno presso Lonato, Desenzano e Peschiera; poichè la linea della strada deve vincere i punti elevati di Brescia, il piano

di Logana presso il lago di Garda, la discesa da Castel nuovo a Peschiera e quello vicino a Caldiero. Ciò non ostante anche ammettendosi questo, la salita, eccettuata un breve spazio sull'Oglio non importerebbe mai più di un mezzo per cento, mentre nella maggior parte delle strade di ferro esistenti si sono dovuti superare ostacoli di terreno molto più forti, e la stessa strada modello di Liverpool e Manchester in molti luoghi ha una inclinazione maggiore dell'uno per cento (1:96). D'altronde non è neppure necessario che la strada attraversi quel paese di colline, poichè descrivendo un grande arco verso il mezzogiorno esso può evitarle senza rinunciare alla sua direzione verso le città di Brescia, Verona e Vicenza. Le spese occasionate da una maggiore lunghezza della linea vengono compensate dal meno che costeranno la costruzione ed il mantenimento della strada, e punto non è pregiudicato l'altro vantaggio di far passare la strada sopra un terreno fermo ed in prossima vicinanza di eccellenti materiali da costruzione.

Le città toccate da questa strada contengono quasi un mezzo milione di abitanti (466,000) ed i territori cui queste città formano il centro ne contengono due milioni e mezzo. Padova, Vicenza, Verona e Brescia sono, dopo Milano e Venezia i luoghi del Regno i più importanti per il commercio, l'industria, la ricchezza e le opere di belle arti, verso i quali interessi d'ogni specie, il piacere e l'istruzione tengono viva continua affluenza di nazionali ed esteri; le famose fiere di Bergamo, Brescia e Verona, ed il piacere del teatro d'ordinario in tali epoche brillantissimo vi contribuiscono moltissimo. La ricca e vivace città di Brescia è il centro dell'industria della Valcamonica e della Valtrompia colle valli adiacenti: Treviglio e Chiari terre vicine alla linea della strada debbono

necessariamente divenire gli emporj principali dei prodotti della provincia di Bergamo. Verona, sede del Tribunale supremo e del General Comando, è in relazione di commercio col Tirolo e colla Germania le cui manifatture hanno colà il loro principal luogo di deposito. La bella e graziosa città di Vicenza attrae a sè una quantità di viaggiatori mercè la sua vicinanza colle acque di Recoaro. Padova, l'antica sede di università, attrae quelli che si recano ai bagni di Abano e della Battaglia. In una parola queste città paragonate a Cremona, Mantova e Lodi, sono tali che passando per esse la strada sarà di tanto più frequentata e produttiva, di quanto che i loro territori sono più prosperi, più ricchi e più industriosi confrontati con quelli della regione meridionale; circostanza, che ritenuto la massima di fatto, che il commercio ed il movimento interno dei luoghi intermedi sono la sorgente principale del guadagno in tali intraprese, fa pendere decisamente la bilancia in loro favore. A ciò si aggiunge inoltre, che, prescindendo dal movimento attuale, mediante una maggiore celerità dei trasporti sulla strada di ferro, alcuni rami di commercio che fino ad ora non furono o furono pochissimo importanti, potranno in seguito ottenere una considerabile estensione sulla linea settentrionale. Ciò avverrà particolarmente del commercio del pesce di mare fresco che abbondantissimo somministra l'Adriatico. Supposto che un terzo soltanto della popolazione del regno, un milione ottocento mila anime (la metà appena della popolazione del paese attraversato dalla strada) partecipi del vantaggio di ricevere il pesce di mare e che la consumazione annua di un individuo sia limitata al valore di sole quattro lire (termine medio ben ristretto quando si rifletta esservi nell'anno 120 giorni di magro) il valore del pesce di mare trasportato sulla strada di ferro sarebbe

di 5,932,000 lire, ed il suo peso, di 11,864,000 libbre venete, che ponendo il prezzo del trasporto a soli 3 centesimi la libbra produrrebbe alla società un' annua rendita di 355,920 lire. Anche per il burro, che nella Lombardia si produce alla superfluità, ed all' incontro molto ricercato e scarso è nelle provincie di Verona, Vienza, Padova e Venezia, si potrebbe stabilire un conto eguale; poichè questa derrata anche attualmente ad onta del trasporto più lento e più dispendioso forma ancora un importante oggetto di spedizione. Molto più favorevole sarebbe la prospettiva che offrirebbe il trasporto dei bozzoli dalle provincie venete alle filande della Lombardia, e della stessa seta lavorata, che spedita dal Friuli a Brescia viene a scaricarsi nei magazzini di Milano, per passare poi più oltre a Lione, a Londra ed altre piazze di commercio. Tutti questi oggetti di trasporto sarebbero ravvivati dalla linea settentrionale della strada in un grado di molto superiore, che far nol potrebbe la linea meridionale situata al di fuori di queste direzioni di commercio. In oltre la prima di queste linee, toccando tanti punti centrali di movimento, produrrebbe un considerabile guadagno soltanto quando ne fosse costruito un pezzo che conducesse da una città ad un' altra senza aspettare che la strada tutta fosse terminata. A questi tanti e variati vantaggi deve aggiungersi anche quello che la strada offre per le mire del governo relative al commercio, all' industria, alla vita sociale ed al militare. Circostanza importantissima è sotto questo ultimo aspetto che Verona la principale piazza d' armi dell' Alta Italia, situata alla porta delle comunicazioni col Tirolo e colla Germania, è nel tempo stesso il punto di mezzo della strada, e di là con eguale celerità possano sulla medesima trasportarsi a Milano ed a Venezia truppe, artiglierie e provvigioni.

Siccome dunque per le ragioni qui sopra addotte la linea settentrionale è dimostrato essere quella che offre maggior guadagno, e nello stesso tempo la più vantaggiosa alla pubblica economia, così fu deciso doversi attenere a questa linea per la costruzione della strada di ferro, secondo la direzione che può vedersi nella carta che trovasi qui unita. Perciò è che la strada di ferro, uscendo da Venezia, passerà la laguna sul ponte da costruirsi fra quella città e Mestre (e per cui si è di già ottenuta la superiore approvazione) indi mediante una curva si volgerà verso Padova, e di là prendendo il nord ovest giungerà in linea retta a Vicenza d'onde si dirigerà correndo al sud verso San Bonifazio tagliando le basse terre fra l'inclinazione delle Alpi e le colline . . . e di là arriverà in linea retta a Verona. Nella carta soltanto per inesattezza del disegno la linea è un poco troppo distante da Verona. Se la strada di ferro da Verona debba andare in linea retta, come è indicato sulla carta, a Brescia passando per Desenzano o debba costruirsi sulla riva meridionale del lago e farla passare per la volta, schivando le colline, non sarà deciso se non terminati gli studi i più accurati ed i lavori di livellazione. In qualunque caso però essa toccherà Brescia e di là, volgendo a ponente, proseguirà in linea retta fino a Milano ove essa sboccherà nella parte orientale della città in vicinanza di porta Tosa. Non sembra peranco definitivamente stabilito, se essa debba terminare fuori della città o essere continuata fino nel suo interno. Secondo la direzione indicata sulla carta, questa strada, la più grandiosa delle strade di ferro del continente, avrà una lunghezza di 166 miglia italiane comuni (305,000 metri, o 41 miglia di Germania); e siccome le spese della costruzione sono calcolate a 54 milioni di lire, ogni miglio italiano della strada verrà a costare 326,000 lire.

Venezia che fin qui non ebbe che una comunicazione col continente difficile e dipendente dalla stagione e dai venti non sarà ora separata dalla terra ferma che da una strada di pochi minuti, e Milano non sarà separata dall'Adriatico che da una strada di ore 8, e compresevi le indispensabili fermate, di 9, a 10. La lontananza dei luoghi intermedi fra loro diminuisce nella stessa proporzione, ed il paese che la natura rese il più ricco del continente, vedrà concentrata nel breve spazio di poche ore tutta la somma dei suoi interessi.

La seconda parte delle ricerche preparatorie fu l'indagare l'ammontare più approssimativamente esatto delle spese di costruzione appoggiato il più che fosse possibile al movimento ora esistente. Le spese di costruzione furono calcolate, come dicemmo, a 54 milioni di lire, le spese annuali di amministrazioni, di manutenzione, dei locomotivi e mezzi di trasporto compresavi la consumazione del carbone ecc. a circa 3 milioni. All'incirca calcolossi il prodotto annuo lordo a 7,300,000 lire, dal che verrebbe a risultare un annuo prodotto sotto di 4,400,000 lire cioè di più dell'otto per cento del capitale sborsato. Questo calcolo è basato sulla proporzione minima dello stato annuale del movimento, non contando niente l'aumento considerabile che in questo deve operarsi per effetto delle comunicazioni delle strade ferrate; come pure i prezzi dei posti dei viaggiatori furono calcolati bassissimi e divisi in tre classi, a ciò le persone tutte dalla più elevata all'infima condizione della società potessero approfittare del vantaggio di un tale stabilimento. Siccome queste spese non si possono bene esaminare e giudicare se non esposte in dettaglio, così facciamo seguire qui sotto i titoli di ciascuna rubrica senza però entrare a farne un più minuto sviluppo; per il quale noi

rinviamo il lettore all'operetta da noi citata da principio.

PRESUNTIVO DELLE SPESE DI COSTRUZIONE.

1	Lavori di terreno	Lir.	7,930,000
2	Compre di terreni	"	2,897,500
3	Ponti, compreso quello sulle lagune	"	5,104,900
4	Canali e viadotti in parte a volta	"	1,700,000
5	Costruzioni in mattoni per attraversare le strade postali e comunali	"	2,425,000
6	Case da demolirsi	"	1,200,000
7	Fabbriche da erigersi sulle Stazioni	"	1,700,000
8	Guide di ferro e piattaforme mobili	"	14,423,420
9	Basi di ferro delle guide	"	7,598,696
10	Cuscineti di pietra	"	3,318,720
11	Ponti fissi	"	1,980
12	Pietre miliarie	"	3,210
13	Locomotivi	"	736,304
14	Diligenze e carrette	"	398,090
15	Vetture	"	400,000
16	Spese di stima ed amministrazione	"	1,000,000
17	Spese imprevedute	"	1,200,000
18	Interessi della spesa di costruzione	"	2,081,512

Lir. 54,119,332

PRODOTTO PRESUNTO.

I. Trasporto delle persone.

Il movimento attuale sul luogo da percorrersi dalla strada dà 94,000 passeggeri appartenenti alla prima ed alla seconda classe; poichè quelli della terza, non possono servirsi dei mezzi di trasporto attualmente esistenti.

Siccome ora anche questa classe deve essere compresa nel calcolo così può portarsi il movimento delle persone a 200,000 le quali dividonsi nel modo seguente :

- a) 40,000 passeggeri della prima classe, dei quali 26,000 vanno da Venezia a Milano e Bergamo, a 36 lire ciascuno in tutto L. 936,000
 4,000 a Brescia e Cremona a 24 . . . » 96,000
 4,000 a Vicenza e Verona a 12 . . . » 48,000
 6,000 a Padova e Territorio a 5 . . . » 30,000
- b) 600,000 passeggeri della seconda classe dei quali 25,000 a Milano e Bergamo a 24 » 600,000
 10,000 a Brescia e Cremona a 15 . . . » 150,000
 10,000 a Vicenza e Verona a 10 . . . » 100,000
 15,000 a Padova e Territorio a 3 50 . . » 52,500
- c) 100,000 passeggeri della terza classe, dei quali 20,000 a Milano e Bergamo a 12. » 240,000
 10,000 a Brescia e Cremona a 7 50 . . » 75,000
 25,000 a Verona e Vicenza a 6 . . . » 125,000
 45,000 a Padova e Territorio a 2 . . . » 90,000

Totale Lir. 2,542,500

- d) Oltre a questo movimento di 200,000 individui che si fa dal punto estremo della strada debbono calcolarsi altre 400,000 persone di tutte e tre le classi, che fanno viaggio da un punto intermedio all'altro, l'una per l'altra a 3 50 . Lir. 1,400,000
- e) Finalmente 200,000 individui che passano il ponte della laguna senza servirsi della strada di ferro a 50 cent. ciascuno . . » 100,000
- Totale importo del movimento delle persone Lir. 4,042,500

II. Trasporto delle mercanzie.

Presentemente sul luogo da percorrersi dalla strada di ferro si fanno da Venezia le seguenti spedizioni.

659,000	Quintali viennesi	a Brescia, Bergamo e Milano
345,500	<i>idem</i>	a Mantova e Verona
90,000	<i>idem</i>	a Vicenza e Padova
71,300	<i>idem</i>	a Mestre ed altrove
389,900	Merci provenienti dalle strade laterali	

1,557,800 Quintali viennesi, che vogliamo calcolare a soltanto 1,400,000, senza aver riguardo allo slancio che deve produrre la strada di ferro, sia col chiamare a sè una parte delle mercanzie che ora si spediscono sul Pò per la via di Ponte lago seuro, o per quella dei porti di Livorno e di Genova. Questa quantità di mercanzie potrà dividersi come segue:

a) 500,000 quintali di Vienna partenti da Milano e destinati per Milano e Bergamo a 2 80 fanno.	Lir.	1,400,000
200,000 quintali destinati per Brescia e Cremona a 2 07	"	414,000
500,000 quintali destinati per Verona e Mantova a 80 cent.	"	400,000
100,000 quintali destinati per Vicenza e suo territorio a 73 cent.	"	73,000
100,000 quintali destinati per Padova e suo territorio a 56 cent.	"	56,000

Totale Lir. 2,343,000

b)	80,000 quintali viennesi destinati per Mestre e d'intorni a 15 cent. »	12,000
c)	Spedizioni di danaro per l'importo di 200,000 di lire, presentemente esse ascendano anche a di più, a 15 cent. ogni 160 lire »	300,000
d)	Seta, bozzoli, pacchi ecc. 40,000 quintali a 5 »	200,000
e)	Comestibili, articoli di lusso e di mode per »	300,000
f)	Sale, tabacco, scritti, sussistenze militari ed oggetti erariali »	100,000
	Totale Lir.	912,000

Importo totale del trasporto delle mercanzie » 3,255,000

Se dunque vi si aggiunge il movimento dei viaggiatori ne risulterà un totale di » 7,297,000

PRESUNTIVO DELLE SPESE ANNUALI D'AMMINISTRAZIONE.

I. Specie di Amministrazione.

a)	Manutenzione della strada nella proporzione di 1 1/4 per % della spesa di costruzione Lir.	676,492
b)	Manutenzione delle fabbriche calcolata a 3 per % della spesa di costruzione »	51,000
c)	Amministrazione interna per la direzione, impiegati alla contabilità, cassa e cancelleria e spese di cancelleria calcolate a 2 per % del prodotto lordo. »	145,950
		873,442

	<i>Somma retro</i>	
		873,442
d) Stipendio dell'ingegnere in capo e degli ingegneri subalterni »		18,000
e) Stipendii degli ispettori del materiale e del relativo servizio »		6,000
f) Spese di viaggi ed altre »		6,000
g) Stipendio di 14 ispettori in capo e 122 sotto ispettori per sorvegliare tutta la linea della strada »		105,500
h) Indennizzazioni, per gli effetti perduti o danneggiati dei viaggiatori »		3,000
i) Indennizzazioni per mercanzie guaste o perdute »		3,000
k) Impiegati per inscrivere i viaggiatori, serventi e ricevitori »		10,257
l) Spese diverse »		10,000
m) Pigionj ed affitti »		10,000
n) <i>Pietre di base</i> , spese straordinarie, disgrazie, assicurazione delle fabbriche e mezzi di trasporto contro gl'incendj, calcolato l'uno per % sull'esempio delle altre società sopra il capitale speso »		520,000
	Importo totale.	1,565,199

II. Spese per la manutenzione della forza motrice e dei mezzi di trasporto.

- a) Materiale combustibile, Coke, (carbon fossile purgato) calcolato 1/2 libbra di Vienna per ogni tonnellata inglese (1807 libbre viennesi) di mercanzie, e

	per ogni miglio italiano, fa per 8,000 tonnellate a 72 lire la tonnellata (compreso il consumo straordinario, il rialzo di prezzo, le mancie ecc.) . . . »	576,000
b)	Olio, sego, canapa, corde e simile . . . »	46,000
c)	Manutenzione di 14 stazioni per riscaldare l'acqua »	28,000
d)	Macchinisti, conduttori e personale di servizio »	59,360
e)	Mercede di 40 facchini per caricare e scaricare alle stazioni principali, per nettare le macchine e le vetture in ragione di 900 lire »	36,000
f)	Deperimento per l'uso e le riparazioni annue delle macchine e delle vetture a 8 per % sul prezzo di compra . . . »	122,751
g)	Consumo delle guide, calcolata la durata a 30 anni »	479,580
		<hr/>
	Totale Lir.	1,347,691
	Riporto delle prime spese d'amministr. »	1,565,199
		<hr/>
	Importo totale delle spese d'amministr. »	2,912,890

Ci riserbiamo a dare in seguito ai nostri lettori ulteriori notizie dell'andamento progressivo di questa grandiosa intrapresa.

Cz

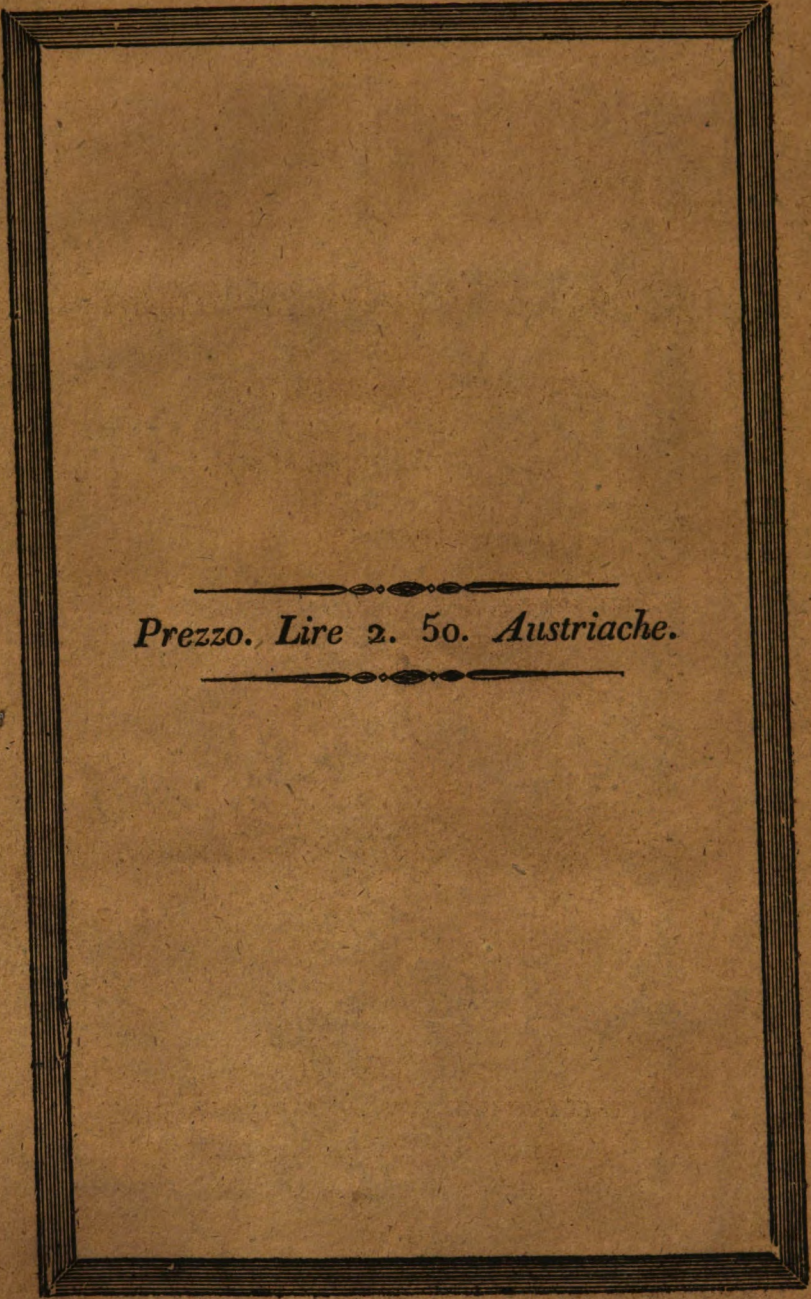


1911
to cat.

1 Route h.b.

1911

~~1911~~



Prezzo. Lire 2. 50. Austriache.

