



## 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

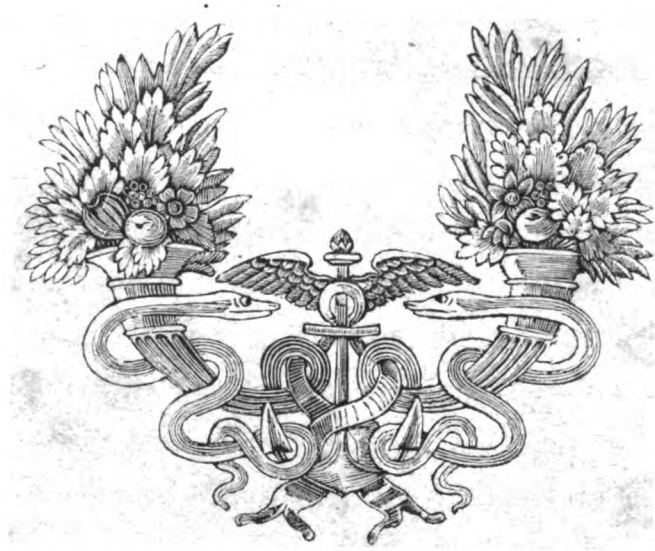
La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web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

16  
18

# STRADA FERRATA

DA

VENEZIA A MILANO.



VENEZIA,

CO' TIPI DEL GONDOLIERE.

M DCCC XXXVII.



**L'**immensa utilità delle strade di ferro, sia per l'interesse dei capitalisti che ne imprendono l'esecuzione, come pel vantaggio dell'industria e del commercio de' territorii che percorrono, non è più un quesito.

I sorprendenti successi delle prime strade di ferro erette in Inghilterra destarono a buon diritto la generale attenzione. Gli Stati Uniti, la Francia, l'Alemagna, l'Austria, il Belgio e la Russia vollero prendervi parte e ne ottennero i più soddisfacenti risultati.

Animati da questi esempi, alcuni dei principali negozianti di Venezia e di Milano, si riunirono onde fondare una società per la costruzione di una strada ferrata da Venezia a Milano, e Sua Maestà Imperiale e Reale Ferdinando I con Sovrano Rescritto del giorno 25 febbrajo a. c. si è graziosamente degnata di autorizzarne la formazione.

L'utilità e la importanza di questa grande impresa si rivela facilmente ad ognuno che si faccia a scorrere coll'occhio la carta geografica del Lombardo-veneto. Questa bella strada della lunghezza di circa 166 miglia italiane, ove sia portata a termine, non può contare rivali nell'Europa intèra, perchè nessun grave ostacolo o difficoltà le presenta la topografia del terreno, mentre dall'altro canto è destinata a legare insieme le sette più ricche e popolose città del regno, li cui dipendenti territorii contano, quantunque in così piccola estensione di

suolo, una popolazione agiata, intelligente e industriosa, per oltre due milioni e mezzo di abitanti (\*).

I preventivi calcoli d'avviso delle spese e del prodotto basati ai dati statistici ed amministrativi, e sullo studio delle località, nonché sui ragionamenti di confronto colle spese e col prodotto di altre strade di questo genere o già costruite od in lavoro, promettono all'intrapresa il più prospero avvenire.

E appunto per assicurarsi questo prospero avvenire l'associazione fondatrice lombardo-veneta, ha affidata la redazione del progetto di dettaglio e successiva direzione del lavoro al distinto ingegnere signor Giovanni Milani, che da molti anni a questa parte formò delle strade di ferro soggetto speciale di studio, e che gode giustamente la stima di tutti gli uomini dell'arte, e la fiducia del pubblico.

Il capitale sociale stabilito, ascende a cinquanta milioni di lire austriache, divisi in cinquantamila azioni da lire mille ciascuna, già da molto tempo collocate, mediante concorrenza dei primarii negozianti e capitalisti.

Il giorno 21 agosto caduto fu tenuta in Venezia la radunanza generale dei proprietari di certificati interinali d'azione in detta impresa, nella quale la Società si è costituita.

L'ordine e l'accordo che ha sempre regnato durante questa lunga ed importante sessione, attestano luminosamente il generale interessa-

(*) Popolazione del Regno lombardo-veneto . . . . .	4,400,000			
Popolazione del territorio compreso nella sfera d'influenza della strada . . . . .	2,540,000			
Popolazione delle città legate dalla strada ferrata.	466,000			
<table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">                 Venezia . . . 110,000                  Padova . . . 44,000                  Vicenza . . . 30,000                  Verona . . . 46,000                  Mantova . . . 34,000                  Brescia . . . 42,000                  Milano . . . 160,000             </td> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">}</td> </tr> </table>	{	Venezia . . . 110,000 Padova . . . 44,000 Vicenza . . . 30,000 Verona . . . 46,000 Mantova . . . 34,000 Brescia . . . 42,000 Milano . . . 160,000	}	
{	Venezia . . . 110,000 Padova . . . 44,000 Vicenza . . . 30,000 Verona . . . 46,000 Mantova . . . 34,000 Brescia . . . 42,000 Milano . . . 160,000	}		

mento del pubblico per questa bellissima intrapresa, e che lo spirito delle grandi associazioni pel maggiore sviluppo dell'industria e del commercio avendo messo anche fra noi profonde radici, ne avremo un nuovo elemento di prosperità e ricchezza nazionale.

I documenti che seguono sono relativi a quella radunanza, e vengono pubblicati a lume di chiunque può avervi interesse.

Venezia, 1.° settembre 1837.



# **RAPPORTO DEL PRESIDENTE**

**ALL' ASSEMBLEA**

**PER LA STRADA FERRATA DA VENEZIA A MILANO,**

tenutasi in Venezia il giorno 21 agosto 1837.





**E**ccoci, o signori, riuniti per conoscere la nostra posizione. — Voi possedete dei certificati interinali di azione in una società anonima per una grande impresa: la costruzione di una strada a doppie rotaie di ferro da Venezia a Milano.

Quali sono i patti che offrono i fondatori di questa società agli optatori di azioni? È ottenuta, o sperata l'approvazione di questi patti dal Governo? Quale prospettiva di profitti offre l'impresa? Quali pratiche furono fatte sul modo di effettuarla? Quali per ottenerne la privativa?

Di tutto questo noi dobbiamo informarvi, perciocchè la brama di concorrere a quest'impresa ed il timore di non fare troppo tardi la ricerca delle azioni furono tali, che non si volle aspettare per fare questa ricerca ciò ch'è d'aspettare e si aspetta prima di prendere azioni nelle società anonime, cioè la cognizione dei patti offerti dai fondatori, mediante quella pubblicazione di essi nell'albo dei tribunali, che sola rende irrevocabile la proposizione dei fondatori da un canto, e l'accettazione di chi si fa azionista dall'altro.

Questa precipitazione medesima è però il più bell'elogio della impresa. Quali parole lo farebbero meglio, che questo fatto? E siccome egli è il fatto vostro, o signori, così voi siete più eloquenti di quello che noi potremmo sperare di esserlo.

Oltre di che, ciò che qualche anno addietro si sarebbe deriso come un sogno, ormai è un assioma. Ognuno vede in realtà, e non più cogli occhi di una immaginazione poetica, che si viaggia volando. Ognuno vede che avvicinare con un soffio due città, come sono Venezia e Milano, mettendo l'una a otto ore dal mare, e l'altra a pochi minuti dal continente, annientare le distanze dall'una e dall'altra di tutte le città e paesi intermedi, di cui è seminato questo bel tratto del Giardino di Europa, attrarre con questa calamita i non più lontani interessi, e la curiosità non più rattenuta dello straniero e del connazionale, è la più bella mescolanza che si possa raccomandare, dell'utile e del diletto.

Ma simili imprese, se non sono più oggetto d'incredulità, non cessano di essere gigantesche, per le somme che richiedono.

Il migliore espediente per effettuarle sono le società anonime. Fu osservato giustamente, ch'esse sono un mezzo efficace di favorire le grandi imprese, di richia-

mare nel paese i fondi stranieri, di associare la mediocrità stessa, e quasi la povertà agli vantaggi delle grandi speculazioni, di aumentare il credito pubblico e la massa circolante in commercio, procurare un mezzo d'investita a quelli che amano di prendere interesse in un'impresa, senza esporsi ad una responsabilità infinita.

Ma d'altra parte, e l'interesse dei terzi e quello stesso degli azionisti, che potrebbero essere ingannati da progettisti avventurieri, hanno consigliato in quasi tutti i paesi di non permettere, che siano formate tali società se non che con autorizzazione del sovrano.

Perciò il codice di commercio del cessato regno d'Italia tutt'ora vigente prescrive: *Che la società anonima non può esistere che coll'autorizzazione del governo (intendendo per governo il supremo potere), e sua approvazione dell'atto che la costituisce; che non possono essere formate che per mezzo di atti pubblici ossia notari; che nessuna prova testimoniale potrà essere ammessa contro od oltre il contenuto negli atti di società, nè su di ciò che si allegasse come detto prima, nel momento, o dopo dell'atto; e che l'atto del governo che autorizza le società anonime, dovrà essere affisso in un coll'atto di associazione, o siano statuti, nella sala delle udienze dei tribunali mercantili, dove sono le case di commercio, sotto pena di nullità.*

Perciò la petizione al sovrano onde ottenere il permesso di proporre una società anonima dev'essere sottoscritta da quelli che intendono di proporla, ossia dai fondatori di essa.

Spetta pure ad essi di proporre i patti o statuti al governo per ottenere appunto il permesso di fondare la società col mezzo di azioni secondo que' patti.

In questo modo ogni lagno è dalla legge saviamente troncato, fissando il momento ed il modo dell'impegno rispettivo.

A torto si lagnerebbero i proponenti, o siano fondatori della società per azioni, se chi mostrò caldo desiderio di farsi azionista, prima ancora di conoscerne i patti, al momento poi che gli vengono fatti conoscere si raffreddasse e volesse ritirarsi, mentre altri si affrettarebbe ad occupare il suo posto, se i patti sono lodevoli: e viceversa a torto pretenderebbe l'azionista cui non piacesse i patti, di volerli cangiare accampando fors'anche di aver udito dire diversamente, e pretendendo così di cogliere come in flagranti ogni pensiero, ogni detto, dicasi pure ogni scritto come se fosse un contratto irrevocabile; mentre ciò non appartiene che alla sfera delle opinioni o delle trattative tra i fondatori, sempre variabili di loro natura, o per migliore consiglio, o per forza di circostanze, fino a che fermati definitivamente tra essi fondatori i patti da proporsi agli azionisti, li fanno conoscere a questi ed al governo.

La censura non sarebbe neppur praticabile. Non si potrebbe infatti rendere soggetto di votazione il cangiamento dei patti. Non v'è maggioranza che possa obbligare i dissenzienti ad essere socii a un tal patto, piuttosto che ad un altro; poichè nessuno può essere socio per forza. Questi sono i principii delle società anonime; giova sempre aver presenti i principii. Veniamo ora al racconto de' fatti nostri.

I primi progettisti di questa impresa furono due persone, certo benemerite, di aver data la prima spinta ad un'opera di tanta utilità.

Il sig. Sebastiano Wagner, poi mancato a'vivi, ed il sig. Francesco Varè produssero un indirizzo nel settembre 1835 alla nostra Camera di commercio pregan-

dola di portare al Governo la loro domanda di permesso di fondare a tal uopo una società in accomandita. Il Governo rispose alla Camera che avea patrocinata la domanda, non occorrere permesso per una *società in accomandita*, com'è vero infatti.

Ma nell'atto di rispondere così, il Governo soggiunse di desiderare che la Camera lo tenesse a giorno dell'ulterior andamento di *quello interessantissimo progetto*.

Ecco la ragione dell'intervento della Camera. Esso fu un intervento puramente di patrocinio. Essa nominò una commissione di cinque (1), onde studiasse il progetto, sentito il progettista, e ne facesse rapporto alla Camera, la quale, trovatolo utile, avrebbe perorato in suo favore. La Commissione affrettò i suoi studii; ma credette necessario anche prima di approfondarli, che fosse domandato il privilegio, onde nel frattempo non essere prevenuti da altri progettisti di questa strada, o di altre strade nel Regno.

Si noti che i membri di quella Commissione ebbero cura di fare che il progettista rinunziasse a domandare il privilegio per sè, promettendogli un premio in azioni onorarie.

Ma il Governo, cui la Camera portò questa domanda di privilegio, la trovò intempestiva, e promise di prestarsi tosto che vi sia una rappresentanza morale che prenda parte diretta nel progetto.

La Commissione infatti non era che studente.

La Commissione dei Cinque fece in seguito un minuto rapporto, che esaminava diligentemente il progetto, e propose alla Camera, che nominasse una commissione, la quale ne promovesse la esecuzione in concorso coi Milanesi.

La Camera nostra ne fece a quella di Milano l'invito.

Furono chieste spiegazioni e modificazioni, e si convenne nel principio, che l'intervento delle Camere non può essere che di protezione. Frattanto sollecitata dalla Commissione dei Cinque, la Camera di Venezia nominò quella de' Dieci (2), ed aperse una sottoscrizione per 60 mila lire di spese primordiali, ossia per la metà di esse, riservando l'altra ai Lombardi, e lo partecipò alla Camera di Milano. Questi Dieci temendo sempre un pregiudizio in ogni ritardo, presero sopra di sè, e la metà delle 60 mila lire, e d'invviare in loro nome due deputati a Vienna per domandare il privilegio.

Ciò fu in aprile 1836. In aprile stesso la Camera di Milano partecipò a quella di Venezia che 24 principali negozianti (3) accogliendo la proposta intrapresa, assumevano pure la spesa della metà delle 60 mila lire, ritenendo sè stessi e i dieci sovventori veneti come socii fondatori, e tali dichiarandosi.

(1) Li signori: Giuseppe Reali, Federico Oexle, Francesco Zucchelli, cav. Antonio Faccanoni, Lazzaro Sacerdoti.

(2) Li signori: Giuseppe Reali, Federico Oexle, Lazzaro Sacerdoti, Francesco Zucchelli, cav. Antonio Faccanoni, cav. Marc' Antonio Zannona, nob. Giovanni Papadopoli, Giacomo Treves nob. de' Bonfilii, Pietro Bigaglia, Emanuele Melichi.

(3) Li signori: Domenico Celesia, Giuseppe Maria Poggi, Gaspare Porta, Carlo Edoardo Pasteur, Luigi Francesco Seufferheld, Antonio Carmagnola, Francesco Decio, Paolo Battaglia, Uboldi e Brunati, Antonio Pettinati, Enrico Mylius, Reymond Ami, Giandomenico Carones, Fratelli Vallaperta, Giovambattista Ravasco, Cristoforo Mangiagalli, Azimonti e Comp., Francesco Galli, Innocente Mangilli, Thomas e Comp., G. M. Decio, Carlo Martin, Domenico Cavalli, Antonio Fontana.

Essi ventiquattro avevano pure nominata una commissione di dieci (1).

Allora le due Commissioni veneta e lombarda corrisposero insieme direttamente.

Per mettersi d'accordo, locchè difficilmente si ottiene con il carteggio, si convenne in Verona. Questo accordo era indispensabile. Esso era desiderato da tutte le parti. Esso era indicato come tale anche dal Governo delle provincie venete. In pendenza di questo accordo piovevano le domande di prenotazioni di azioni. Esse erano precoci, come fu detto; ma non facevano torto a nessuno, limitate come erano a semplici desiderii che venivano registrate come tali, senza darvi risposta alcuna, la quale non poteva essere data. Esse servivano di attestato del comun desiderio nel momento che i Deputati veneti insieme coi lombardi che vi si unirono, trovavansi a Vienna ad implorare il privilegio, e il permesso di formare una società.

Nella conferenza di Verona tenuta agli ultimi di maggio 1836, ebbe luogo l'accordo fra i fondatori veneti e lombardi. Essi non hanno però voluto rendere irrevocabile quell'atto. Ciò sarebbe stato follia, mentre potevano cangiare le circostanze, e mentre non era fermo in modo alcuno lo stato dell'affare, giacchè pendevano ancora a Vienna le domande.

D'altronde quest'atto non poteva e non può interessare che i trentaquattro socii fondatori che n'erano i soli contraenti.

La Camera di commercio di Venezia partecipò al Governo ch'era seguito in Verona questo accordo tanto inculcato, perlocchè i Veneti dovevano essere riconosciuti al pari dei Lombardi, e li raccomandava al suo patrocinio.

Dietro di ciò il Governo di Venezia riconobbe la Commissione veneta, come quella lombarda era stata riconosciuta dal suo Governo. Il tempo passava, molte erano le speranze, ma niente era ancora deciso a Vienna; pure le domande di prenotazione di azioni si facevano sempre più numerose.

Questi optanti chiedevano almeno un riscontro, giacchè neppure un riscontro di aver prodotto la domanda, erasi dato loro. Queste istanze furono appagate con una circolare del dicembre 1836 della Commissione veneta *fondatrice* in questa qualità.

Ad altri posteriormente insinuatasi cui non erasi diretta la prima circolare e che chiedevano pure un riscontro, fu rescritto in febbraio 1837 che le loro domande erano iscritte in un registro di seconda classe. Non fu preso alcun impegno relativamente a questa seconda classe, poichè la Commissione non ha mai voluto prendere impegno alcuno, nè poteva prenderne.

Questi optanti potranno essere presi in considerazione dalla Società, se lo crederà opportuno. Essi avranno, o no azioni, e quante crederà la Società di accordarne.

Nel febbraio stesso Sua Maestà si è degnata di accedere alle istanze dei Deputati dei fondatori in Vienna, i quali chiedevano che se non erano per avventura maturi gli studii per la concessione definitiva del privilegio, e del relativo permesso

(4) Li signori: Giuseppe Maria Poggi, Antonio Carmagnola, Luigi Francesco Seufferheld, Francesco Decio, Paolo Battaglia, Giandomenico Carones, Gaspare Porta, Carlo Edoardo Pasteur, Francesco Galli, Reymond Amì.

di formare la società anonima per azioni, le piacesse almeno frattanto di consolarli della sua Sovrana assicurazione.

La Risoluzione Sovrana fu segnata il 25 di quel mese, e ne sarà data lettura.

Ma questa Risoluzione Sovrana doveva essere accompagnata dalle istruzioni relative della Cancelleria Aulica Riunita, e non poteva esserne staccata. Il Governo di Venezia attese quelle istruzioni prima di comunicarla.

Non ancora erano comunicate le Istruzioni Ministeriali quando i fondatori veneti e lombardi si unirono in una seconda conferenza a Venezia il giorno 8 maggio p. p. dove fu definitivamente stabilito il numero delle azioni in 50,500, delle quali 50 mila paganti e 500 onorarie a disposizione dei fondatori lombardi e veneti, i quali secondo il costume, e al di sotto del costume, si riservarono questa sola prerogativa. Queste azioni d'onore, erano già preavvisate sino dal gennaio 1836, quando la Commissione dei Cinque fece fare la rinunzia al primo progettista, promettendogli un premio in azioni d'onore.

Il loro numero di 500 fu stabilito in maggio 1836 nell'atto di Verona. Oltre agli primi progettisti, i fondatori fecero parecchie distribuzioni ad altre persone benemerite dell'intrapresa, e 200 ne mettono a disposizione delle future direzioni, cioè 100 a disposizione di quella direzione che esisterà al momento della Superiore approvazione al progetto di dettaglio della Strada, e 100 a disposizione di quella direzione ch'esisterà al momento dell'attivazione della Strada medesima. Così esse pure avranno il mezzo di fare altre distribuzioni a persone benemerite ed otterranno, in quanto vi abbia luogo, un compenso alle proprie fatiche.

Così le azioni che rimangono ai fondatori sono appena il compenso non già di fatiche, ma delle gravi spese, di cui fin ora sono in esborso, e molto più se si rifletta, che queste Azioni non producono interesse, fuori che l'avventizio dividendo dopo compiuta ed attivata la Strada.

E quanto alle azioni paganti, i trentaquattro fondatori ne hanno ritenuto per sé in numero così discreto, che ognuno di loro ne ha meno di alcuni particolari non fondatori che ne hanno domandate ed ottenute di più. Ventisette milioni furono distribuiti al pari a chi ne fece ricerca.

Due giorni dopo questa conferenza di Venezia, il Governo dette partecipazione ufficiale della Risoluzione Sovrana, insieme colle istruzioni della Cancelleria Aulica Riunita.

Questo Decreto Aulico riconosce la Società privata, ch'è quella appunto dei fondatori lombardi e veneti, ed a questa Società permette di formare l'anonima, ossia pubblica di azionisti.

*Alla Società, ivi è detto, che finora si è privatamente formata, si permette, che possa costituirsi in Società pubblica d'azionisti regolarmente autorizzata.*

*Essa però non potrà pubblicamente entrare in attività, se prima non abbia documentata la sottoscrizione di almeno un milione di fiorini in modo da non lasciar dubbio sulla solidità delle firme, e se non abbia presentato gli statuti della società ed ottenutane previo esame l'approvazione Sovrana. E per facilitare la redazione di questi statuti, essa Cancelleria Aulica manda alla predetta Società (privatamente formata) la copia di quelli della strada di Bochnia.*

Sul finir di quel mese di maggio fu aperto in Milano un registro di prenotazioni. Ritenendosi allora per definitivo ciò che fu concordato in Verona ed aggiunto nella conferenza di Venezia, il Registro fu intestato ad ogni pagina colle avvertenze stampate, che avvertivano appunto delle 50,000 azioni paganti, delle 500 d'onore, del debito di versamento di un 6 per cento alla prima chiamata dei fondatori. E tali nondimeno furono le ricerche, che chi domandò cinquanta azioni ne ottenne una e mezza.

Dalla parte veneta, la Commissione servendo anche prima ai desiderii comunque intempestivi dell'universale, avea già collocati ventidue milioni al pari.

L'invito al pagamento fu fatto pure dalla Commissione veneta colla lettera 14 giugno p. p., comminando la cancellazione della prenotazione, com'è diritto dei fondatori, i quali ammettono associati alle condizioni che loro convengono. E certo ognuno sente la convenienza di questa condizione. Infatti tutti vi si assoggettarono. Un Decreto Vice-Reale 25 luglio p. p. approva il nostro operato in tale proposito compreso *la diffida in caso di non eseguito pagamento della nullità dei biglietti di prenotazione.*

Dietro questo pagamento i fondatori hanno stimato opportuno di emettere certificati interinali di azioni. Questi dichiarano aggregati alla Società gli individui al cui nome sono intestati, ma a termini degli Statuti.

E siccome di questi Statuti si deve attendere l'approvazione Sovrana, così l'aggregazione vi è di sua natura condizionata. Noi faremo leggere questi Statuti, e speriamo che piaceranno ad ognuno. Se a taluno dispiacessero a segno ch'egli volesse ritirarsi dalla Società non ancora legalmente formata, egli è a tempo di farlo, e si noterà in un registro il suo nome per riavere indietro il certificato e restituire a lui il suo denaro, lo stesso deve dirsi, se gli spiacesse di adattarsi in prevenzione a qualche modificazione, che il Sovrano potrebbe fare agli Statuti. Per altro abbiamo inserito un articolo, che a società definitivamente approvata, permette di promuovere la modificazione degli Statuti medesimi.

Intanto i fondatori prestarono la chiesta garanzia per ottenere il definitivo permesso coll'approvazione degli Statuti, e nella fiducia che vengano approvati convocarono i prenotati, a cui furono rilasciati i certificati interinali, affine di costituirsi a senso delle Istruzioni Auliche e nominare una Direzione di cinque membri residenti a Milano e di cinque residenti a Venezia, che compisca le pratiche ordinate, riceva gli atti, e tutto il denaro versato, sollevando da ogni responsabilità la Commissione ed agisca a norma degli statuti sotto speranza della loro approvazione. Abbiamo il conforto, signori, di poter annunciare la comunicazione fatta alla Commissione veneta dall'Eccelso Governo il giorno 19 corrente, che l'Aulico Dicastero ha approvate tutte le operazioni e concertazioni predisposte per promuovere l'impresa.

Ci resta a parlarvi dei lavori fatti intorno all'impresa della Strada medesima ed alla prospettiva di profitti che offre. — Molti lavori d'arte furono fatti, utilizzando il tempo di aspettativa del privilegio. Distinti ingegneri si dedicarono a lavori preparatorii, per esempio, lo studio della linea ed il progetto del ponte da Venezia a Mestre.

Il permesso di questo ponte per parte delle Autorità fu già ottenuto.

La scelta dell'ingegnere direttore in capo del lavoro era un oggetto importante.

Fu scelto d'accordo l'ingegnere Milani, distinto allievo della più distinta scuola d'Italia, che da parecchi anni viaggiava in Europa per la maggior istruzione nell'arte sua, e particolarmente dedicava i suoi studii a questa specie di costruzioni.

Questa scelta fu definitivamente concordata nella conferenza ultima di Venezia tenuta nel maggio p. p., e ve ne assoggettiamo il preliminare del contratto. Ormai l'ingegnere Milani, tornato appena in giugno dai suoi viaggi, dietro l'invito che gli fu fatto, accudì al suo lavoro, con attività straordinariamente indefessa. Egli ha piantato il suo ufficio in Verona, punto centrale per li lavori tecnici.

La linea della strada percorrerà questi punti: Venezia, Padova, Vicenza, Verona, Brescia, Milano e qualunque altra città convenisse.

La lunghezza della strada sarà di circa chilometri 305 pari a miglia comuni italiane circa 166.

Secondo un preventivo ultimamente fatto, la spesa totale dell'opera, compreso il ponte sulla laguna, si calcola di circa 54 milioni di lire austriache, cioè ogni miglio austr. lire 326,000 circa.

La spesa annua tutto compreso, amministrazione, manutenzione della strada e delle forze motrici, e dei mezzi di trasporto, carbone, ec., è calcolata poco meno di tre milioni.

La rendita annua lorda si valuta di circa 7,300,000 lire austriache, e perciò dibattuta la detta spesa annuale risulta un utile netto di circa 4,400,000 lire austr., ch'è quanto dire un dividendo annuo di più che l'otto per cento sul capitale suddetto di 54 milioni.

Abbiamo per altro motivo di credere che l'utile sarà anche maggiore; perciocchè nel calcolo della rendita ci siamo attenuti al numero annuo dei passeggeri ed all'annua quantità di merci che presentemente, e secondo anche il dato di questi ultimi anni, si trasportano coi mezzi ordinarii, senza mettere in conto l'aumento considerevole che l'esperienza di qualunque delle strade di ferro finora costruite dimostra esserne l'effetto. Inoltre i prezzi del viaggio dei passeggeri furono conteggiati a molto meno che quelli delle diligenze erariali, dividendoli anche in tre classi, l'ultima delle quali pagherebbe 12 lire per andare da Venezia a Milano. I prezzi di condotta delle mercanzie furono calcolati sullo stesso piede che quelli del più economico mezzo presente di trasporto, cioè il fluviale in tempo d'estate, mentre in inverno le condotte fluviali sogliono essere più costose. I gruppi di denaro furono supposti in quantità inferiore all'ordinaria, ed il loro prezzo di condotta circa un terzo minore di quello che si paga oggidì colle diligenze erariali.

V'ha luogo infine a sperare un risparmio alla calcolata spesa annua di manutenzione, avendo in mira il nostro valente ingegnere, colla costruzione solida, e con guide di ferro, e colla scelta delle migliori macchine locomotive sino a quel grado di perfezione a cui ora sono giunte, di risparmiare molte delle spese di manutenzione a cui andarono soggette le altre strade, come sono, forti premii d'incoraggiamento per miglioramenti, riforme, macchine locomotive dimesse, riparazioni continue, ed altro.

Signori! Il nostro assunto è compito. Spetterà alla Direzione che nominerete di



progredire. Speriamo che l'opera nostra vi sarà gradita. Certo noi non abbiamo risparmiato studii e fatiche per condurla a questo punto in mezzo a difficoltà fra le quali la sola costanza nell'amore del patrio e pubblico bene, potea renderci perseveranti.

In settembre 1835 il progetto era un lontano desiderio; in agosto 1837 egli è ormai una realtà, ed una tale realtà, ch'è impaziente delle forme. In aspettazione di queste il tempo fu utilmente impiegato nei lavori d'arte preliminari, nel permesso ottenuto del primo fra essi, il ponte che deve congiungere Venezia al continente; doppia novità che porterà all'impresa i primi tributi della pubblica curiosità e del numerario.

Signori! Ringraziamo Iddio che riservò ai nostri tempi una scoperta che rinnova il mondo.

Ringraziamo il Monarca, che si affrettò ad assicurarci colla sua Sovrana Risoluzione il privilegio dell'applicazione di quella bella scoperta nel nostro paese a rinvivare il nostro commercio e l'industria medesima, a ringiovanir quest'antica regina del mare, che non vivrà più soltanto delle sue memorie, ed a rendere la ricca Milano anche un porto marittimo.

Ringraziamo S. A. I. R. il Serenissimo Arciduca Vicerè e chi presiede ai Governi de' nostri paesi che incoraggiarono fin da principio il progetto e non cessarono mai di proteggerlo. — Infine, o signori, siamo concordi. Colla concordia abbiamo innalzato finora il credito della grande impresa alla quale ci siamo accinti. Manteniamo questo bell'effetto con questo bel mezzo, e la nostra Assemblea ch'è spettacolo alla città ed all'Europa, dia loro quello dell'armonia tra di noi, e dell'ardore in ciò solo che tende a raggiungere più presto lo scopo della nostra unione.

REALI PRESIDENTE.

## PROCESSO VERBALE

DELLA RADUNANZA DEI POSSESSORI DI CERTIFICATI INTERINALI  
D'AZIONE NELL'IMPRESA DELLA STRADA FERRATA DA VENEZIA A  
MILANO, TENUTASI IN VENEZIA NELLE SALE DELLA BORSA, OGGI  
21 AGOSTO 1837, IN RELAZIONE ALLA CIRCOLARE D'INVITO 30  
GIUGNO 1837.

(Presenti, come dal Registro apposito, N. 141, voti N. 394).



**L**a seduta fu aperta alle ore 11 antim. dal presidente signor Reali colla lettura del qui unito Rapporto informativo sull'operato, e sulle indagini preliminarmente fatte per riconoscere la convenienza dell'intrapresa.

Questo Rapporto fu accolto dall'Assemblea con lunghi e replicati applausi.

Il sig. Pietro Du Bois de Dunilach insorse, dicendosi incaricato da alcuni possessori di certificati interinali di presentare e dare la maggior pubblicità ad una protesta scritta, che egli infatti consegnò alla Commissione.

Il Consulente legale ha opinato „ che non si potesse far luogo a contestazioni in quest'Assemblea, la quale ha per oggetto unicamente di far conoscere a quelli che si fecero iscrivere per azioni, e ne hanno un riscontro, ossia certificato interinale, quali siano i patti della società che viene proposta dai fondatori, di modo che i protestanti non avrebbero potuto considerarsi, che come dissenzienti al contratto sociale, e come tali da inserirsi nell'apposito registro che fu indicato già nel Rapporto, e secondo i principii ivi esposti „.

„ In fatti a che concluderebbero tali proteste? a mettere forse ai voti un cambiamento del contratto sociale e del numero delle persone dei socii, od una sostituzione di altre persone „.

„ Niente di tutto questo può essere votato; perchè nessuno può essere socio per forza, nè esserlo ad altri patti che a quelli che gli piacciono „.

„ Per formare la Società è necessario essere d'accordo. Solo dopo formate le successive deliberazioni possono essere prese a maggioranza di voti, se il contratto sociale lo permette. Quindi non restava al signor Du Bois che di pensare bene al passo ch'egli voleva fare in nome delle persone ch'egli diceva avergli dato quest'incarico, poichè sarebbero iscritte nel registro come non socii, e la Direzione disporrebbe delle loro azioni „.

Questo discorso fu pure reiteratamente applaudito. A questo passo i signori Rosenthal, Giov. Pisanello, e Laudadio Gentilomo dichiararono di aver firmata una carta loro presentata dal sig. Pietro Du Bois senza averne fatta cognizione, la quale supponevano consistere in una protesta ch'essi intendevano di ritrattare.

Di più il sig. Perissutti in nome del sig. Carlo Reitlinger dichiarò di ritrattare

la protesta fatta nella carta prodotta dal sig. Du Bois. Essi vennero uno dopo l'altro al *bureau* per fare questa dichiarazione, e furono uno dopo l'altro applauditi clamorosamente dall'Assemblea.

Allora il Presidente ordinò la lettura, che venne fatta dei documenti, cioè delle suppliche a Sua Maestà, della Risoluzione Sovrana, delle Istruzioni della Cancelleria Aulica Riunita e degli Statuti.

Dopo la quale lettura, il Presidente ha ripetuta la domanda se alcuno dissentiva da quegli Statuti, il quale dissenso si sarebbe registrato, come fu detto.

Nessuno insorse fuorchè il sig. Giacomo Levi del fu Abr. il quale ricordò di aver prodotta una petizione al Tribunale. Ma il socio Consulente gli fece osservare, che doveva adunque lasciarsi ai tribunali il giudizio, e che intanto ciò doveva ritenersi per dissenso ad essere socio ai patti e con quelle persone con cui gli veniva proposto di esserlo, e quindi il suo nome sarebbe notato nel detto registro.

Insorse di nuovo il sig. Du Bois ritenendo in nome dei suoi committenti di aver diritto ad essere socii, senza poter essere obbligati alle condizioni imposte.

Ma di nuovo gli fu risposto dal Consulente, che nessuno può obbligare, nè essere obbligato ad essere socio a condizioni non aggradite reciprocamente, e che sotto la sua responsabilità, s'egli insisterà, si sarebbero iscritti nel Registro suddetto i nomi di quelli ch'egli diceva suoi committenti. Egli doveva dunque dichiararsi nettamente. — Allora dopo aver egli parlato, con suo fratello, sig. Enrico, evitò tale responsabilità, e soggiunse di non intendere di fare altro in nome de' suoi mandanti, che riferirsi alla sua protesta.

Ma gli fu osservato ch'era necessario dichiarare nettamente in nome de' suoi committenti, in nome de' quali egli si presentava, se essi aderivano, o no, al patto sociale.

Allora insorse il sig. Pietro dottor Comarolo, premettendo ch'egli dal canto suo riteneva ben operato dalle Commissioni, e meritavano queste i ringraziamenti di tutti, ma non credeva che si potesse calcolare non socio un dissenziente, il quale può voler esser socio, ed avere diritto nonostante di opporsi a qualche disposizione; che perciò gli sembrava dura l'intimazione, specialmente per gli assenti rappresentati da procuratori, i quali non erano avvertiti di tali comminatorie. Confessò per altro che tali opposizioni non potevano formare soggetto di deliberazione dell'Assemblea attuale, ma essere consegnate unicamente alle Commissioni.

Il Consulente rispose anche a lui, che quanto agli assenti non si voleva certamente che la mala rappresentanza dei loro procuratori portasse loro questo pregiudizio, e che perciò si era domandato al sig. Du Bois s'egli assumevane la responsabilità; che del resto nessun altro, dietro la fatta interpellazione, si era dichiarato dissenziente. In quanto poi alla massima essa era stata abbastanza dichiarata nel Rapporto e nelle precedenti osservazioni di esso Consulente, ed era d'altronde troppo manifesta, per aver bisogno di ulteriori dimostrazioni.

Di nuovo il Presidente domandò se vi fossero dissenzienti, e nessuno rispose.

Anzi il sig. Giacomo del fu Abr. Levi ritirò la sua precedente opposizione, dichiarando che recedeva dalla lite da lui promossa, ed assentiva agli Statuti, la quale dichiarazione fu da lui firmata.

Osservatosi che le firme alla carta prodotta dal sig. Du Bois non erano certificate da due testimonii, e neppure vidimate come fu prescritto, dalla circolare d'invito, che dovessero essere le procure; il Presidente interpellò il sig. Pietro Du Bois se intendeva di votare, o no, a nome de' suoi mandanti, avvertendolo che il votare si sarebbe ritenuto per adesione agli Statuti, a termini de' quali si nominava la Direzione, ed alla composizione della Società, com'era composta, avvertendolo pure che in ogni caso si voleva aspettare la dichiarazione formale de' suoi mandanti medesimi, e che la si potrebbe aspettare per un mese, prima di ritenerli definitivamente dissenzienti, e non socii.

Il sig. Du Bois dichiarò che non voleva votare, e voleva nondimeno essere socio, senza ritrattare la sua opposizione.

Fu dunque fatta annotazione nel Registro di questi supposti dissenzienti così condizionatamente, e quanto al sig. Pietro Du Bois osservossi esser egli nè proprietario d'azioni, nè rappresentante della ditta Fratelli Du Bois.

Il Presidente troncando ogni ulteriore contestazione, annunciò, che si andavano a distribuire le schede ad ognuno, onde proponesse i cinque nomi per la Direzione veneta, ed i cinque per la Direzione lombarda.

Finita la scritturazione delle schede il Presidente interpellò l'Assemblea se intendeva di mettere poi alla ballottazione tutti i nomi che risulteranno proposti nelle schede, o piuttosto i dieci che avranno un maggior numero di nomine per la Sezione veneta, e lo stesso per la lombarda.

Venne unanimamente accolto quest'ultimo partito.

Allora il Presidente nominò scrutatori delle schede: i signori Federico Riesch, Giacomo Schielin, Giuseppe Gavazzi, e Samuele Della Vida, i quali si prestarono a spogliarle ed a registrarne in apposito libro il risultato (1).

## (1) PER LA SEZIONE VENETA

Giuseppe Reali . . . . . voci	366
Francesco Zucchelli . . . . .	287
Pietro Bigaglia . . . . .	248
Federico Oxle . . . . .	202
Giacomo Treves nob. de' Bonfili . . . . .	189
Nob. Spiridione Papadopoli . . . . .	149
Cav. Marc' Antonio Zannona . . . . .	126
Pietro Brambilla . . . . .	60
Giacomo Levi . . . . .	30
Cav. Antonio Faccanoni . . . . .	25
Samuele Della Vida . . . . .	22
Giuseppe Gavazzi . . . . .	12
Francesco Bonadei . . . . .	8
Angelo Foresti . . . . .	6
Francesco Avesani . . . . .	2
Alessandro Conti . . . . .	1
Giuseppe Mondolfo . . . . .	3
Lazzaro Sacerdoti . . . . .	55
Abramo Errera . . . . .	1
Emanuele Melichi . . . . .	3
Federico Riesch . . . . .	1
Nob. Giovanni Papadopoli . . . . .	35
Giacomo Schielin . . . . .	77

## PER LA SEZIONE LOMBARDA

Antonio Carmagnola . . . . . voci	318
Giuseppe Maria Poggi . . . . .	139
Gaspere Porta . . . . .	138
Francesco Decio . . . . .	135
Paolo Battaglia . . . . .	132
Michele Battaglia . . . . .	19
Carlo Edoardo Pasteur . . . . .	42
Giambattista Brambilla . . . . .	302
Nob. Carlo de Kramer . . . . .	151
Francesco Galli . . . . .	32
Giandomenico Carones . . . . .	13
Giacomo Norsa . . . . .	21
Luigi Francesco de Seufferheld . . . . .	122
Reymond Ami . . . . .	99
Domenico Cavalli . . . . .	17
Enrico Mylius . . . . .	11
Carlo Cattaneo . . . . .	40
Ferdinando Uboldi . . . . .	20
Innocente Mangilli . . . . .	40
Pettinati Antonio . . . . .	5
Giuseppe Burocco . . . . .	1
Ambrogio Campiglio . . . . .	1
Luigi Negri . . . . .	1

Durante la votazione il sig. Enrico Du Bois per la sua ditta Fratelli Du Bois si presentò al *bureau* e domandò permesso di uscire, dichiarando formalmente di assentire a tutto ciò che era stato fatto, ed era per farsi, il Presidente lo avvertì che si farebbe stato di questa dichiarazione in presenza di tutti e del Commissario Superiore di Polizia, ed egli l'ha ripetuta.

Dovendosi procedere alla ballottazione, l'avvocato cav. Mengaldo propose di prescindere per ritenere direttori i cinque aventi maggior numero di nomine per la Sezione veneta e di altrettanti per la lombarda.

A tale proposizione si unì anche l'avvocato Alvisi, chiedendo che fosse messa a voti.

Ma riflettuto, che alcuni membri partirono dopo che fu stabilito di mettere alla ballottazione il doppio numero, le Commissioni ritennero di dover seguire questo metodo, e vennero d'ordine del Presidente proclamati i dieci nomi proposti con maggior numero di voti alle rispettive Direzioni lombarda e veneta.

Per la Direzione veneta i dieci nomi da porsi allo scrutinio segreto furono i seguenti:

Giuseppe Reali.	Cav. Marc' Antonio Zannona.
Francesco Zucchelli.	Nob. Spiridione Papadopoli.
Pietro Bigaglia.	Pietro Brambilla.
Giacomo Treves nob. de' Bonfili.	Giacomo Schielin.
Federico Oexle.	Lazzaro Sacerdoti.

Per la Direzione lombarda i dieci nomi da porsi allo scrutinio segreto risultarono questi:

Antonio Carmagnola.	G. M. Poggi.
Giambattista Brambilla.	Francesco Decio.
Nob. Carlo de Kramer.	Luigi Francesco de Seufferheld.
Don Gaspare Porta.	Reymond Amì.
Paolo Battaglia.	Carlo Edoardo Pasteur.

Il risultato dello scrutinio fu il seguente:

<i>Direzione veneta</i>		<i>Direzione lombarda</i>	
Giuseppe Reali . . . . .	si 301 no 28	Antonio Carmagnola . . . . .	si 297 no 34
Francesco Zucchelli . . . . .	258 52	G. B. Brambilla . . . . .	274 30
Pietro Bigaglia . . . . .	258 51	Paolo Battaglia . . . . .	217 105
Federico Oexle . . . . .	176 121	Gaspare Porta . . . . .	195 110
Giac. Treves nob. de' Bonfili	218 101	Giuseppe Maria Poggi . . . . .	190 135
Nob. Spirid. Papadopoli . . . . .	223 94	Francesco Decio . . . . .	198 110
Cav. M. A. Zannona . . . . .	95 214	Nob. Carlo de Kramer . . . . .	186 127
Giacomo Schielin . . . . .	155 167	Reymond Amì . . . . .	182 132
Pietro Brambilla . . . . .	163 140	Luigi Franc. de Seufferheld	174 141
Lazzaro Sacerdoti . . . . .	119 196	Carlo Edoardo Pasteur . . . . .	142 171

Furono dunque proclamati Direttori per la

*Sezione veneta*

*Sezione lombarda*

li signori

Giuseppe Reali.  
 Francesco Zucchelli.  
 Pietro Bigaglia.  
 Giacomo Treves nob. de' Bonfili.  
 Nob. Spiridione Papadopoli.

Antonio Carmagnola.  
 Giambattista Brambilla.  
 Paolo Battaglia.  
 Francesco Decio.  
 Don Gaspare Porta.

In caso poi di rinuncia di qualcuno di questi, subentreranno quelli, che avranno nelle Sezioni rispettive il maggior numero di voti, di che fu avvertita l'Assemblea dal sig. Presidente (1).

Dopo di che il Presidente dichiarò che la seduta era levata, alle ore tre quarti dopo la mezzanotte.

GIUSEPPE GAVAZZI.  
 GIACOMO SCHIELIN.  
 SAMUELE DELLA VIDA.  
 FEDERICO RIESCH.

GIUSEPPE REALI.  
 ANTONIO CARMAGNOLA.  
 FRANCESCO DECIO.  
 MICHELE BATTAGLIA.  
 FRANCESCO ZUCHELLI.  
 GIACOMO TREVES NOB. DE' BONFILI.  
 PIETRO BIGAGLIA.  
 LAZZARO SACERDOTI.  
 FEDERICO OEXLE.  
 CAV. MARC' ANTONIO ZANNOA.  
 EMANUELE MELICHI.  
 CAV. ANTONIO FACCANONI.

G. F. AVESANI *socio consulente.*

G. B. BREGANZE *segretario.*

(1) Saranno i primi a succedere, *per la sezione veneta*: li signori Federico Oexle, Pietro Brambilla; *per la sezione lombarda*: li signori Giuseppe Maria Poggi, nob. Carlo de Kramer.





ANNOTAZIONE AL PROCESSO VERBALE DELLA RADUNANZA 21 AGOSTO 1837.

Anche quelle case di Vienna, a nome delle quali il sig. Pietro Du Bois de Dunilach avea prodotta nella Radunanza del 21 agosto p. p. la protesta di cui parla il Processo verbale, dichiararono, con atto 21 corrente, di assentire senza veruna riserva al patto sociale ed a quanto venne stabilito in detta Radunanza.

Venezia, 26 settembre 1837.



# **SUPPLICHE**

**PER LA CONCESSIONE DEL PRIVILEGIO.**



Sacra Imperiale Regia Maestà !

**L**a prosperità ognora crescente di queste Provincie lombardo-venete, determinata dal più saggio dei governi, lascia sentire il bisogno di mezzi materiali i più pronti ed efficaci onde favorirne il progressivo sviluppo.

L'esempio di altre colte nazioni e la Mente Augusta che ne accennò l'importanza, accordando recentemente privilegi per l'erezione di strade a rotaie di ferro in altre provincie dell'Impero, suggerirono il progetto della costruzione di una simile strada da Venezia a Milano; impresa nazionale e di eminente utilità pubblica, come quella che intende con esito sicuro, perchè comprovato dall'esperienza, a favorire il maggiore incremento delle arti, dell'agricoltura, del commercio, cooperando così qual altro mezzo per far risorgere la decaduta e sempre fedelissima Venezia.

Ed è collo scopo di essere abilitati all'esecuzione di questo progetto che i sottoscritti obbedientissimi sudditi di Vostra Maestà, come incaricati dalla Commissione Veneta fondatrice della progettata strada di ferro da Venezia a Milano, interprete pure del voto pubblico, ed incoraggiata dalla voce delle Autorità da cui dipende, in vigore dei mandati, che rispettosamente uniscono in *A* e *B*, mettono ai piedi del Trono la presente supplica, colla quale umilmente implorano per la suddetta Commissione dalla clemenza di Vostra Maestà la concessione di un privilegio esclusivo per tutte le provincie per cui transitasse l'accennata Strada e laterali, durante 50 anni, e per la costruzione della medesima a doppie rotaie di ferro, come tracciato sull'annesso tipo in *C* da Venezia a Milano, percorrendo da Venezia a Mestre, Ponte di Brenta, Orgiano, Nogarole, Orzinovi, sopra Pandino sino a Milano con quelle strade laterali per Padova, Vicenza, Verona, Mantova, Cremona, Brescia e Bergamo trovate necessarie ed utili per il loro commercio, salve quelle piccole variazioni che all'atto della costruzione si rendessero indispensabili per l'interesse dell'intrapresa; nonchè l'uso esclusivo di essa Strada pel trasporto di persone, mercanzie, animali ed effetti di ogni genere sia colla forza del vapore, che di animali; e colla prerogativa che in ogni caso questa Strada di ferro colle sue appartenenze di fondo, terreni e fabbricati debba rimanere perpetuamente proprietà della presente Commissione, o chi succedesse a rappresentarla.

Implorano inoltre ossequiosissimi li sottoscritti che la Commissione possa avere la facoltà di istituire una società di azionisti sotto la denominazione di Società veneto-lombarda per la Strada di ferro da Venezia a Milano, e tutte quelle altre fa-

cilitazioni, e concessioni che la Maestà Vostra si degnò di accordare ad altri imprenditori di simili opere, e segnatamente per li progetti delle Strade di ferro da Vienna a Bochnia, colla Sovrana grazia che venga dichiarata e qualificata quest'impresa di pubblica utilità, a termini, e per gli effetti di legge.

Supplicano finalmente li devotissimi sottoscritti che la Commissione da loro rappresentata, o chi per essa, abbia a godere per tutto il tempo del privilegio l'esenzione totale di ogni imposta, diritto od altro pubblico aggravio, tranne li dazii di entrata per le mercanzie.

E fin d'ora gli umilissimi sottoscritti dichiarano a nome, e per conto della Commissione da essi rappresentata o chi la succedesse, di assoggettarsi a tutte quelle discipline tanto sul progetto da redarsi e che sarà rassegnato subito compito alle Autorità competenti, quanto sugli statuti della Società che sarà per formarsi, e che la saggezza della Regia Amministrazione troverà necessario di adottare a tutela dei riguardi di pubblica sicurezza, come dell'interesse del regio tesoro, e dei regolamenti amministrativi.

Vienna, li 29 aprile 1836.

GIUSEPPE REALI.  
FEDERICO OEXLE.

A Sua Eccellenza il Ministro dell' Interno.

**F**in dallo scorso aprile i due deputati della Commissione veneta, a nome della medesima, umiliarono ai piedi di S. M. I. e R. una devotissima supplica per il privilegio esclusivo della costruzione ed uso d' una strada a rotaie di ferro da Venezia a Milano.

In seguito l' Associazione veneta interessata per promuovere l' esecuzione d' un tale progetto, di consenso coll' Associazione lombarda del pari posteriormente costituita a questo scopo; deliberarono far convenire in Verona alcuni rappresentanti onde combinare le basi essenziali per la fusione delle due Associazioni, in una sola Compagnia fondatrice lombardo-veneta, dalla quale con mezzi comuni, e volontà concorde, fosse promossa l' attivazione, e lo sviluppo della proposta grandiosa intrapresa.

Quest' importantissimo oggetto venne felicemente raggiunto, ed essendo stato approvato quanto fu operato nell' argomento, venne unanimamente stabilito di rinnovare di concerto le rispettose istanze di ambedue le rappresentanze, e dietro minute analisi in comune fatte sulle difficoltà da superarsi, si conobbe necessario pel buon esito dell' impresa che S. M. I. R. coll' acclamata sua beneficenza, si degnasse avvalorarla colle più clementi concessioni.

Appunto da questa dolce lusinga animati i sottoscritti delegati della Commissione mista centrale lombardo-veneta, i primi, come dal mandato che rispettosamente presentano, osano rassegnare al possente patrocinio dell' Eccellenza Vostra, colla presente ossequiosa memoria alcune dilucidazioni in appendice a quanto fu implorato dalla Commissione veneta colla supplica 29 aprile p. p. umiliata al Trono.

L' Associazione attuale si fonderebbe in una Società anonima di Azionisti da costituirsi a termini del codice di commercio vigente nel Regno lombardo-veneto, e sarebbe denominata *Società lombardo-veneta per la Strada di ferro da Venezia a Milano*.

A favore della Commissione centrale e fondatrice lombardo-veneta s' invoca il privilegio esclusivo per la costruzione d' una strada a doppie rotaie di ferro pel trasporto di persone, animali, merci, numerario, ed altri oggetti, coll' uso di carrozze o carri con bestie da tiro, e con macchine locomotive da Venezia a Milano, percorrendo la linea da Venezia a Mestre, Ponte di Brenta, Orgiano, Nogarole, Orzinovi, sopra Pandino fino a Milano, con strade laterali per Padova, Vicenza, Verona, Mantova, Brescia, Cremona e Bergamo, ed occorrendo per Treviso, Bassano, Monza e



Pavia, salvo quelle ulteriori variazioni che l'arte e la convenienza potranno suggerire.

Quanto però al modo di comunicazione da Venezia alla terra ferma la Commissione mista lombardo-veneta si permetterebbe invocare dalla Sovrana clemenza, che il privilegio fosse operativo, sia che vi si provveda colla costruzione d'un ponte sulla laguna da s. Giuliano a Venezia, quanto con altri mezzi di trasporto sull'acqua allorchè la Società si trovasse forzata a preferirli, soltanto quando ulteriori ispezioni d'arte facessero presumere una spesa maggiore, di quattro milioni: spesa che sbilancerebbe quel necessario equilibrio che debbe trovarsi fra il dispendio e l'utile dell'opera ravvisata nei complessivi di lei rapporti.

Le particolari combinazioni dell'intrapresa maturamente ponderate avrebbero persuasa alla Commissione mista la necessità d'implorare la grazia Sovrana perchè l'invocato privilegio venisse esteso a 99 anni decorribili dalla di lui data; perchè simili opere non si eseguiscono che a capitale quasi perduto, giacchè, spirato il privilegio, i ricavi delle restanze risultano minimi, a fronte della spesa, e questa non può ricuperarsi che ripartitamente in una lunga serie d'anni, esclusi i primi, ritenuto che le novità non riescono accette che assai tardi alla generalità degli uomini.

Questo privilegio poi vorrebbe di sua natura essere fregiato d'altri Sovrani favori.

1. Che sia esclusivo alla Società per tutti i paesi del Regno lombardo-veneto compresi nelle provincie ove percorre l'accennata strada o laterali di essa.

2. Che il privilegio suddetto possa devolversi in tutto, o in parte anche riguardo dei cessionarii della Società anonima, che succederà alla attuale Associazione mista fondatrice.

3. Che il privilegio debba andare esente da ogni qualunque aggravio, tassa, o gabella rispetto alle strade, e fabbricati in essa compresi: e quindi anche dagli effetti del decreto italico 26 luglio 1811 relativo alle diligenze e messaggerie, eccetto però i carichi prediali sul terreno occupato dalla Strada ed accessori.

4. Che dovendosi necessariamente procedere alla occupazione dei fondi o fabbricati altrui per la formazione, sia della strada principale che delle laterali, sia di quelle che occorreranno provvisoriamente per l'originaria costruzione delle prime, e delle seconde, siccome anche per l'erezione lungo la strada dei locali e fabbricati, ad uso di essa, e dei passeggeri, possa farsi l'occupazione medesima a titolo di utilità pubblica, nel modo stesso praticato per le strade regie, a termini della vigente legge civile.

5. Che essendo necessario al buon esito dell'intrapresa di far uso di macchine locomotive di perfetta costruzione, sia, alla Commissione lombardo-veneta centrale, o a chi per essa, graziosamente concessa la loro introduzione dall'estero con esenzione di qualunque dazio.

Quanto alle rotaie, sostegni di ghisa, o ferro battuto, ed altri ingegni e materiali occorrenti alla costruzione della strada, nonchè il carbon fossile per alimento del vapore, la supplicante Commissione lombardo-veneta nell'incertezza di trovarli nell'interno della migliore qualità, ed a prezzi non maggiori di quanto costerebbero all'estero, osa del pari nutrire lusinga che, ove le produzioni nazionali non le offris-

sero la bramata convenienza, tale circostanza sarà contemplata, perchè non le sia in seguito negato adito ad invocare dalla benignità Sovrana altre maggiori facilitazioni per l'importazione di quelle materie.

6. Che occorrendo alla Commissione suddetta, od ai di lei successori di servirsi della forza motrice dei cavalli, anzichè delle macchine a vapore non le sia impedito di far uso di cavalli proprii anche con ricambio, avuto riguardo che le sue strade escono dal novero delle strade postali.

7. Che sia del pari facoltativo alla Società, trattandosi di opera tanto vasta di dividerne la costruzione in diverse tratte, e che mano mano che una parte sia compita, tanto della principale, che delle strade laterali, anche per una semplice rotaia, possa servire all'uso privilegiato.

8. Che insorgendo controversia con chicchesia relativamente alla costruzione ed esecuzione di questa strada, l'esame e decisione debba essere di esclusiva competenza in prima istanza, rispetto alle Provincie venete dell'I. R. Tribunale Mercantile e di Cambio in Venezia, e rispetto alle Provincie lombarde dell'I. R. Tribunale Mercantile, e di Cambio in Milano.

9. Che cessato il privilegio, possa la Società, o cessionario particolare, o generale disporre liberamente di tutte le proprietà stabili, o mobili, annesse, connesse, dipendenti, o relative alla intrapresa, siccome di cosa sua allodiale per farne vendita allo stato, od ai privati secondo la convenienza.

La vastità dell'intrapresa da un lato, e dall'altra l'eminente utilità pubblica per la popolazione industriosa e povera nella quale diffonderà il vasto capitale occorrente alla costruzione della strada: e finalmente i sommi vantaggi che alle Provincie venete, e principalmente alle lombarde poste alla periferia dell'Impero ridonderanno con questo mezzo di rapidissima comunicazione dalla quale sarà resa immediata l'azione benefica che parte dal cuore della Monarchia; fanno sperare agli umilissimi deputati della Commissione lombardo-veneta, che non sarà per mancare loro il posente patrocinio dell'E. V. *onde questi umili voti sieno avvalorati presso la Suprema Autorità.*

Vienna, il giorno 17 giugno 1836.

Con profondissimo rispetto

Di V. E.

*Gli ubb.mi e dev.mi servitori*

GIUSEPPE REALI.

LUIGI FRANCESCO DE SEUFFERHELD.

FEDERICO OEXLE.

MICHELE BATTAGLIA.



# SOVRANO RESCRITTO

(27 gennaio 1837).



**SUA MAESTA'** l'Imperatore e Re con Sovrana Risoluzione 25 febbraio a. c. si è graziosamente degnata di permettere, che si formi una società di azionisti per la costruzione di una strada a rotaie di ferro da Venezia a Milano, e che questa società venga in prevenzione assicurata di conseguire un privilegio sotto le norme e condizioni, che verranno stabilite per tali concessioni, in seguito alle proposizioni che si stanno per rassegnare alla Sovrana decisione.

*Istruzioni relative dell' Eccelsa I. R. Cancelleria Aulica Riunita.*

Intanto si accorda alla società di azionisti per la costruzione di una strada a rotaie di ferro da Venezia a Milano:

1. La priorità sopra qualunque altra impresa per questa strada, fissando un termine non più lungo di due anni per finire le primordiali operazioni a segno, che prima dello spirare di questo termine, sia presentata la supplica in piena regola per ottenere il privilegio definitivo, nella quale siano offerti i dati necessari per conoscere le spese e l'entità del profitto.

Quand'anche si conosca, che simili dati non possono essere offerti con tutta precisione, giacchè per esempio l'indennizzazione dei privati per occupazione dei fondi è soggetta a liquidazione da farsi all'atto pratico del lavoro, così pure il calcolo del profitto dipender può da tante circostanze che talvolta non sono tutte previsibili, e che si debba quindi contentarsi con nozioni *approssimative*, ciò non ostante dovranno queste essere tali da pormettere un esame, e da offrire il criterio per giudicare sulla *possibilità dell'esecuzione* e sulla *probabilità della riuscita*.

Essendo quest'impresa in stretta relazione anche col pubblico interesse, si permette che le Autorità Regie si prestino e facilitare le primordiali operazioni dell'impresa stessa, in quanto che alla medesima potessero occorrere dei dati tecnici o commerciali servienti all'uopo relativo.

Per evitare poi perdite di tempo e spese nel caso che la linea scelta dall'impresa in causa degli esami delle autorità venisse trovata inammissibile, dovrà l'impresa farsi carico prima di ogni altra cosa di far conoscere per tempo e di assoggettare all'esame delle autorità stesse la traccia scelta, nella quale occasione, di concerto coll'Autorità militare, sarà da versarsi sul punto, se ed in quanto la linea della strada sia da avvicinarsi, o da allontanarsi dai luoghi fortificati.

2. Alla Società, che sinora si è privatamente formata si permette che possa costituirsi in società pubblica di azionisti superiormente autorizzata.

Essa però non potrà pubblicamente entrare in attività se prima non abbia documentata la sottoscrizione di almeno un milione di fiorini in modo da non lasciar dubbio sulla solidità delle firme, e se non abbia presentati gli statuti della Società ed ottenutane, previo esame, l'approvazione superiore.

Sia per la possibile uniformità di simili statuti, che per avere dei punti onde concretarli, e finalmente per facilitare alla predetta società la loro redazione, è abbassato il qui unito esemplare degli statuti approvati per la di già privilegiata Strada di ferro sotto il nome *Kaiser Ferdinand Nord Bahn*.

## STATUTO ORGANICO

IL QUALE SUBITO CHE ABBIÀ OTTENUTA L'APPROVAZIONE DELLA SUPERIORITÀ ALLA QUALE FU RASSEGATA DALLA COMMISSIONE FONDATRICE COSTITUIRÀ IL CONTRATTO FONDAMENTALE DELLA SOCIETÀ LOMBARDO-VENETA PER LA EREZIONE DELLA STRADA FERRATA DA VENEZIA A MILANO.





1.° **E**ssendo chiusa la sottoscrizione degli azionisti per la costruzione della Strada ferrata da Venezia a Milano con strade laterali; questa Società, in esito alla graziosa Sovrana autorizzazione 25 febbraio 1837, si dichiara ora pubblicamente e legalmente costituita, e composta dei legittimi possessori di certificati interinali di azioni, rilasciati dalla Commissione fondatrice lombardo-veneta.

2.° Il fondo per questa impresa venne, in via preventiva, ritenuto di 50,000 azioni paganti, da lire mille ciascuna.

3.° Il 6 per cento di questo fondo venne di già versato.

4.° Il restante 94 per cento dell' ammontare delle azioni dev' essere effettivamente versato, di mano in mano che sarà giudicato necessario pel bisogno dell' intrapresa, ritenuto che le somme che gli azionisti saranno chiamati a versare, non dovranno mai oltrepassare il 10 per cento sull' importo delle azioni, e che decorreranno almeno quattro mesi tra il versamento di una rata e l' altra.

5.° I pagamenti si faranno alle casse della Società esistenti in Venezia ed in Milano, secondo che i certificati interinali a' quali detti pagamenti si riferiscono, furono stilati dalla Commissione fondatrice di Venezia, o da quella di Milano.

6.° Il determinare le epoche precise dei versamenti sull' importo delle azioni a termini dell' art. 4.°, compete alla Direzione della Società.

7.° La chiamata ai pagamenti delle rate incumbenti alle azioni s' intenderà legalmente fatta coll' inserzione degli avvisi per tre volte successive nelle Gazzette privilegiate di Venezia, Milano, Vienna, ed in quella universale d' Augusta; i quali avvisi porteranno la fissazione del termine di tre mesi decorribili dal giorno in cui il terzo avviso sarà inserito nelle Gazzette privilegiate di Venezia e Milano.

8.° Qualunque volta il proprietario di un certificato interinale di azione manchi al pagamento anche di una sola delle rate incumbenti all' azione, questa di pieno diritto cessa di appartenergli, e si compenetra nella Società, senza che la medesima abbia obbligo di rifondere le somme antecedentemente pagate.

9.° Le azioni effettive saranno stilate al portatore, e si rilasceranno ai proprietari, versato che sia l' intero ammontare di esse.

Col pagamento però della prima rata del 6 per cento sull' importo dell' azione, il proprietario del certificato interinale entra a parte di tutti i diritti ed obblighi contemplati dal presente Statuto.

10.° Fino al totale versamento dell'importo suddetto il certificato interinale serve a legittimare il diritto dell'azionista.

11.° Fino al punto in cui la Strada sarà dichiarata compiuta ed aperta all'esercizio, decorrerà sui versamenti l'interesse del 4 per cento, a contare dalle scadenze fissate pei pagamenti.

12.° Da quell'epoca in avanti conseguiranno gli azionisti i dividendi che verranno annualmente stabiliti dall'adunanza generale.

13.° Siccome 50,000 azioni vengono rilasciate contro versamento effettivo di L. 1,000, ed altre 500 d'onore a disposizione della Commissione fondatrice lombardo-veneta in compenso del rischio, delle cure, e delle spese sostenute per promuovere l'intrapresa; così la Società è composta di 50,500 quote eguali, partecipanti nel fondo e negli utili dell'intrapresa.

14.° I certificati interinali d'azione possono passare mediante cessione da un possessore in un altro. La cessione non diviene operativa in faccia alla Società, se non dopo che sia stata notificata alla Direzione della medesima, rispettivamente in Venezia o Milano.

15.° Non è permessa la divisione di un'azione in più partecipanti.

16.° Gli azionisti non sono obbligati che per la somma di L. 1,000 per ciascuna azione.

17.° Le azioni, certificati interinali d'azione, o *coupons* che andassero smarriti, debbono essere legalmente ammortizzati per mezzo degl'I. R. Tribunali mercantili e di cambio di Venezia o Milano.

Durante il tempo dell'ammortizzazione delle azioni, certificati interinali, o *coupons* perduti, non saranno accettati sequestri.

18.° Gli affari della Società correranno sotto la firma *Privilegiata Strada Ferdinanda lombardo-veneta* e tale firma sarà registrata ai mentovati Tribunali mercantili di Venezia e Milano.

19.° La Società in tutte le sue cause passive, o per citazioni di diritto personale, è sottoposta alla giurisdizione dei suddetti I. R. Tribunali mercantili e di cambio di Venezia o Milano.

20.° Tutte le intimazioni agli azionisti che hanno conseguenze legali, avranno luogo nel modo indicato al § 7.°, ed i termini prefissi dalle dette intimazioni decorreranno dal giorno in cui queste saranno per la terza volta inserite nei pubblici fogli.

21.° Gli affari della Società sono diretti dal Congresso generale, da una Direzione, e da un'Amministrazione.

22.° Ogni proprietario di certificati interinali d'azione che un mese prima dell'Adunanza generale apparirà intestato nei libri della Società almeno per 10 certificati interinali, è membro del Congresso generale.

Dopo l'emissione delle azioni effettive ha diritto ad intervenire al Congresso generale qualunque proprietario di 10 azioni almeno, purchè 15 giorni prima dell'epoca fissata pel detto Congresso, notifichi alle rispettive Sezioni direttorie di Venezia o Milano, il numero, luogo di emissione, e data delle suddette sue azioni.

Al Congresso non saranno ammessi che gli esibenti delle relative cartelle originali.

23.° La convocazione del Congresso generale deve effettuarsi nei modi prescritti

ai §§ 7.° e 22.°, e con preavviso di 40 giorni, e i Congressi generali saranno tenuti alternativamente una volta a Venezia, e l'altra a Milano. Il primo Congresso generale avrà luogo in Venezia.

24.° Gli oggetti di maggior importanza, e straordinarii alle partite di consueta deliberazione, devono essere accennati nell'avviso.

25.° Nei primi mesi d'ogni anno si terrà un Congresso generale.

26.° In tale adunanza devono essere sottoposti a disamina il rendiconto dell'anno cessato, lo stato ed i progressi dell'intrapresa, le più importanti disposizioni per l'anno entrante, e devono essere deliberate le osservazioni e le proposte su di questi oggetti fatte dai membri della Società.

27.° Oltre a ciò restano riservati alle deliberazioni del Congresso generale i seguenti oggetti:

- a) La fissazione degli annui dividendi.
- b) La destinazione delle somme per il fondo di riserva.
- c) La nomina dei membri della Direzione.
- d) Il prolungamento della strada principale, e la proposta di nuove strade accessorie di diramazione.
- e) La determinazione del modo di provvedere nuovi fondi in aumento del capitale preventivo, ove per qualunque emergenza, ciò fosse utile o necessario all'impresa.
- f) Ogni innovazione degli statuti.
- g) La convenienza di prolungare la durata del privilegio.
- h) Lo scioglimento della Società.
- i) La cessione dello stesso privilegio.

Riguardo ai casi indicati sotto le lettere *d*, *f*, *g*, il Congresso generale abiliterà la Direzione ad invocare la superiore approvazione.

28.° Dietro deliberazione della Direzione della Società possono convocarsi anche adunanze straordinarie.

29.° Le discussioni del Congresso generale saranno regolate dalla Direzione.

30.° È però libero ad ogni socio di proporre oggetti alla deliberazione.

31.° Il Congresso generale prende le sue determinazioni alla pluralità relativa di voti degl'intervenuti.

32.° Riguardo agli oggetti indicati sotto le lettere *d*, *f*, del § 27.°, si deciderà con pluralità assoluta di voti degl'intervenuti.

33.° Per la decisione degli oggetti *g*, *h*, *i*, del suddetto § 27.° richiedesi l'unanime parere di  $\frac{3}{4}$  dei votanti.

34.° Ogni membro del Congresso generale ha diritto a un solo voto per la sua rappresentanza. Nei Congressi generali da tenersi prima della emissione delle azioni al presentatore, i proprietari di almeno 10 certificati sono abilitati a farsi rappresentare da un procuratore che dovrà essere azionista, il quale però, qualunque fosse il numero de' mandati di cui è investito, non potrà mai avere più di sei voti compreso il proprio.

35.° Le discussioni e deliberazioni del Congresso generale saranno consegnate in apposito protocollo.

36.° Il Congresso generale elegge nel suo seno una commissione di tre membri, ufficio della quale è la revisione delle varie partite contenute nel protocollo mentovato all'art. 35.°, e la firma del medesimo.

37.° Questa firma è obbligatoria per gli azionisti, e serve quale assolutorio degli oggetti d'amministrazione indicati nello stesso protocollo.

38.° La Direzione è incaricata della superiore gestione di tutti gli affari della Società, che sostiene col carattere di procuratrice generale e speciale, avvalorata da tutte quelle facoltà per le quali a termini del § 1008 del Codice Austriaco si richiederebbero mandati speciali.

39.° Le deliberazioni prese dalla Direzione, nel limite delle facoltà a lei concesse, sono obbligatorie per la Società.

40.° La Direzione della Società è composta di 10 membri, e divisa in due Sezioni, una delle quali avrà la sua residenza in Milano, l'altra a Venezia, e l'intestazione degli atti emessi dalle due Sezioni, sarà come segue: *Direzione della*

*legiata Strada Ferdinandea lombardo-veneta* Sezione 

veneta
lombarda.

41.° La parte esecutiva dell'amministrazione dell'impresa è divisa. Nel territorio soggetto al Governo veneto appartiene alla Sezione direttrice di Venezia, e nel territorio soggetto al Governo lombardo, l'esecuzione appartiene alla Sezione direttrice residente in Milano.

La stessa divisione ha luogo rapporto alle riscossioni ed ai pagamenti, dipendenti dalle azioni che procedono dalle rispettive Commissioni fondatrici.

42.° I membri della Direzione vengono scelti dall'Adunanza generale, e le loro funzioni non saranno che temporarie.

43.° Per essere membro della Direzione è necessario che sia comprovato il possesso almeno di 50 azioni o certificati interinali per tutta la durata dell'esercizio.

44.° I primi dieci membri della Direzione che saranno eletti, devono conservare per tre anni le loro funzioni.

45.° Nei prossimi successivi cinque anni usciranno dalla Direzione annualmente due di essi membri, uno per ciascuna Sezione, mediante estrazione a sorte; in seguito però usciranno i due membri più anziani nel suddetto ufficio.

46.° I membri della Direzione che escono per turno, possono, o tosto o in seguito, essere rieletti.

47.° L'elezione dei direttori viene trattata nell'annuo Congresso generale.

48.° Ogni direttore cessante per qualsiasi causa in altro tempo, viene rimpiazzato nel primo Congresso generale.

49.° Ciascuna delle due Sezioni direttorie elegge annualmente nel suo seno un presidente.

50.° Le due Sezioni della Direzione dovranno radunarsi in pieno almeno un mese prima dell'epoca stabilita per la chiamata del Congresso generale, onde stabilire gli oggetti da portarsi in deliberazione.

51.° Presso ciascuna delle due Sezioni Direttorie uno dei direttori viene incaricato di custodire una delle chiavi della cassa principale.

52.° La Direzione raccolta in pieno, e ciaschedura delle due Sezioni della Di-

reazione prendono le loro deliberazioni secondo la relativa pluralità di voti de' Membri presenti.

53.° Per la validità di una decisione direttoria richiedesi la presenza almeno di cinque direttori se la radunanza è in pieno, e di tre se la radunanza è di una sola Sezione; e nel primo caso presiederà fra i due presidenti l'anziano di età.

Quando avrà luogo la convocazione per le sedute delle Sezioni direttorie fuori delle epoche già periodicamente prefisse, se ne farà sempre la notificazione a tutti i membri della Direzione, ed il presidente si regolerà in modo da poter in ogni tempo constatare l'effettivo invito di tutti i membri della Direzione.

54.° In caso di parità di voti, il voto del presidente prevale.

55.° La presidenza in mancanza del direttore a ciò eletto, viene sostenuta dal più anziano in carica, ed in caso d'uguale anzianità di più membri dal più vecchio di età.

Le discussioni della Direzione vengono raccolte con ispeciali protocolli.

56.° Le due Sezioni della Direzione nominano rispettivamente i capi dell'amministrazione, e gl'impiegati subalterni di essa.

57.° L'amministrazione viene diretta da tre impiegati superiori, con emolumento; cioè da due segretarii, ognuno di essi assegnato alle rispettive Sezioni direttorie, e da un ispettore ingegnere in capo.

58.° L'ispettore ingegnere in capo sotto la dipendenza delle rispettive Sezioni direttorie, tratta tutti gli affari tecnici riguardanti la costruzione e la manutenzione della Strada, e ne cura la materiale esecuzione. Egli soprintende all'andamento dei lavori, macchine e loro accessori, agli utensili ed oggetti di trasporto e di costruzione, nonchè al personale che vi si richiede.

59.° I Segretarii hanno la cura superiore, dietro le prescrizioni della Direzione, di tutte le operazioni di cancelleria, di cassa, di corrispondenza, di contabilità e di tutti gli affari mercantili.

60.° Gl'impiegati subalterni ricevono direttamente gli ordini dagl'impiegati superiori. Tanto gli uni che gli altri però sono subordinati alle rispettive Sezioni direttoriali, e possono dalle medesime venire rimossi.

61.° Gli stipendii pei capi dell'amministrazione e pegli impiegati subalterni vengono fissati dalla Direzione in pieno.

62.° I firmatarii legali della Società, per ciascuna Sezione direttoria sono effettivamente il presidente o chi ne fa le veci, in concorso di altro membro della Direzione, e del segretario, e la firma della Società non sarà valida che in tal modo.

Venezia, 20 giugno 1837.



# **ATTO DI GARANZIA**

**PRESTATATA IN NOME DELL' ASSOCIAZIONE FONDATRICE,**

**LOMBARDO- VENETA.**





Venezia, 8 luglio 1837.

**L**i signori

Giuseppe Reali, Federico Oexle, Lazzaro Sacerdoti, Francesco Zucchelli, cav. Antonio Faccanoni, cav. Marc' Antonio Zannoni, nob. Giovanni Papadopoli, Giacomo Treves nob. de' Bonfli, Pietro Bigaglia, Emanuele Melichi,

componenti la Commissione fondatrice veneta per la costruzione di una strada da Venezia a Milano,

si dichiarano *garanti* per la sottoscrizione di almeno tremila azioni di detta impresa, di L. 1000 ciascuna, già antecedentemente da essi firmate, le quali 3000 azioni costituiscono il capitale nominale di un milione di fiorini, e ciò in esaurimento al prescritto dall'ossequiato Aulico Dispaccio 15 aprile 1837, comunicato col riverito Governiale Decreto 10 maggio successivo N.º 16833, e questa garanzia durerà fino al momento in cui la Società per la costruzione della Strada ferrata da Venezia a Milano sarà formata e costituita.

In nome dei suddetti individui componenti la Commissione fondatrice veneta

*La Presidenza.*

REALI.

OEXLE.

ZUCHELLI.

FACCANONI.

SACERDOTI.



# OPINIONE

SULLA LINEA DA PREFERIRSI

NEL TRACCIAMENTO GENERALE DELLA STRADA FERRATA

DA VENEZIA A MILANO.



**S**e nell'investigare quale tra le diverse linee di strada a rotaie di ferro che congiunger potrebbero Venezia a Milano sia in ultimo risultato la preferibile avere si deve indubitatamente un grande riguardo alle spese che renderannosi necessarie per la costruzione primitiva, per la successiva manutenzione e pel servizio, onde circoscriverle al meno possibile, egli è d'altra parte pur certo che questa vista dovrà nel tempo stesso essere anche contemperata e diretta così, che al desiderio lodevole della economia, ossia del possibile minore dispendio, non abbia a restarne sacrificata giammai la vista del possibile maggior lucro; il che torna lo stesso che dire i riguardi della pubblica utilità, evidente essendo che dalla utilità pubblica estesamente e congruamente soddisfatta derivar deve altresì il massimo del guadagno.

Si vede dunque trattarsi di un problema complesso, che tentare bisogna di risolvere ne' suoi elementi affine di poterneli considerare a parte a parte, e valutarne la rispettiva importanza.

Il progetto della Strada ferrata da Venezia a Milano, onde soddisfare veramente allo scopo pel quale fu immaginato, che quello è come si disse del maggior lucro, o sotto altri termini della maggior pubblica utilità, procurar deve il maggiore, più facile e men dispendioso movimento possibile delle merci e de' viaggiatori; intendendosi per viaggiatori non tanto gli esteri quanto e più particolarmente i nazionali, e più particolarmente poi ancora non solo gli abitanti delle due città capitali di Milano e Venezia, ma in oltre tutti quelli che hanno domicilio nelle città, interposte fra le capitali medesime, o che temporariamente e agevolmente possono prendervelo se dimorano ne' luoghi minori vicini, o stanno dispersi per le campagne.

E siccome chi avesse da far escavare un grande canale di comunicazione o costruire una grande strada ordinaria collo scopo di rendere più facili e pronte le comunicazioni secondarie di un vasto paese, e farvi sempre più prosperare da un capo all'altro l'industria e il commercio degli abitanti non potrebbe certamente non volere che il canale o la strada venissero tracciati in maniera, da congiungere, oltre che i due punti estremi ed opposti del paese, anche il maggior numero possibile di altri luoghi popolati, ricchi e industriosi, perchè poi anche da questi centri minori l'attività ed il ben essere potessero diffondersi sino ai punti più infimi, e possibil-

mente a tutta la superficie territoriale, così è manifesto che nel tracciamento pure della grande strada a rotaie da Venezia a Milano converrà seguire i principii medesimi ed avere le medesime viste, se vero è, com'è verissimo che le strade ferrate niente per altro diversificano dalle ordinarie che per esserne il perfezionamento.

Agevole infatti è di comprendere che se Milano e Venezia sono i centri principali del commercio e di ogni altra maniera di affari nel Regno lombardo-veneto, lo sono principalmente per questo che a tale effetto contribuiscono altri centri di produzione e di consumo, minori senza dubbio per comparativa importanza, ma tuttavia abbastanza considerevoli eglino stessi perchè avere se ne debba grande riguardo. Tutto si collega tanto nel mondo fisico che nel morale. E come le vene minori non alimentate o non aventi comunicazione facile e perenne co' tronchi minori e col cuore ben presto rimangono senza vita, o fanno cader se non altro tutto il corpo in una condizione stentata e morbosa; così anche la prosperità nazionale isterilisce e vien meno se con inopportune e mal consigliate misure agli interessi sociali s'impedisca od anco si difficolta di espandersi e di prendere fino nelle diramazioni più minute tutto il naturale e conveniente sviluppo.

Tanto più poi è necessario di aver ben presente il bisogno di mettere la strada a portata del maggior numero possibile di centri dove le persone e le merci si trovano già raccolte in maggior copia, o possono più agevolmente raccogliersi, che a facilitare ivi il concorso de' viaggiatori e il trasporto delle merci e derrate d'ogni specie dai centri secondarii o minori, a cooperare perchè ognor più animata ne venga l'industria de' Veneti e de' Lombardi, e generalizzata fra essi l'attività e l'amore delle utili intraprese, serve mirabilmente quel numero grandissimo, quella rete di ottime strade comunali, provinciali e postali che tagliano in tutte le direzioni il nostro regno, e pongono in una comunicazione immediata e sicura in ogni tempo e stagione i piccoli comuni co' capiluogo di distretto, e questi colle città principali ossia coi centri maggiori del movimento e dell'interno commercio.

Importa tanto più finalmente che con un giudizioso e comodo tracciamento della strada si faciliti in tutti i modi il movimento de' viaggiatori, ossia importa tanto più che si tenga gran conto di maggiori centri abitati e intermedi, tra i quali l'andata e il ritorno, già per sè brevi, divengono colla strada ferrata quasi istantanei, che una esperienza costante ha ormai luminosamente comprovato ottenersi il maggior reddito lungo le strade a rotaie non dal trasporto delle merci, ma da quello de' viaggiatori. In Francia, per esempio, le stesse strade ferrate costrutte per provvedere di carbon fossile i paesi posti ne' bacini della Loira e del Rodano hanno dato contro ogni aspettazione per reddito principale il prezzo del trasporto delle persone. Risultamenti eguali sonosi ottenuti agli Stati Uniti d'America. Ma fu dopo l'apertura della famosa strada fra Liverpool e Manchester che si dovette terminativamente cangiar di teoria in questo proposito, e riconoscere fallaci tutti i calcoli che credevansi i meglio fondati. Preventivarono i direttori di quella grande intrapresa ch'essere vi dovesse un trasporto giornaliero di 1500 tonnes di mercanzie e di 1000 tonnes di carbon fossile; invece durante i primi diciotto mesi vi si trasportarono mediamente di mercanzie soli 250 tonnes per giorno, e 77 di carbon fossile. Ed al contrario, in luogo di un numero moderato di viaggiatori sul quale credevasi di poter contare,

ve ne ebbero fino a 1200, 1800, ed anche talvolta più di 2000 per giorno (1); del qual risultato tra le altre buone ragioni evvi sicuramente pur questa, che altri mezzi di trasporto, per riguardo alle merci soprattutto voluminose, possono abbastanza bene rivalizzare in quanto alla economia con una strada di ferro, ma non lo possono nè lo potranno mai riguardo alle persone, per le quali l'elemento principale è la prestezza del viaggio, e da che tale prestezza forma appunto la massima delle economie.

Ora venendo a parlare più immediatamente de' punti pe' quali il tracciato della strada in discussione potrebbe condursi, basterà restringere le osservazioni a tre sole linee, una verso il Nord che rasenti le città principali del Regno, dopo Milano e Venezia, cioè Padova, Vicenza, Verona e Brescia; un'altra verso il confine meridionale del Regno, che toccando il Po a Cremona passi in vicinanza di questa città e di quelle di Mantova e di Lodi; ed una terza finalmente interposta tra le due prime, e scorrente fra li due punti estremi quasi sempre in linea retta a traverso della campagna; chiaro essendo anche col solo gettare un'occhiata sulla carta corografica del Regno, e per poca cognizione che abbiasi delle circostanze fisiche ed economiche del territorio, che nè altre linee si potrebbero ragionevolmente tracciare, nè altro rimarrebbe a dirsi dopo di avere discussa la convenienza rispettiva di queste tre.

La linea intermedia, che fu la prima ad essere proposta quando si cominciò a parlare della costruzione di una strada a rotaie, forse perchè di un andamento quasi sempre retto, risulterebbe necessariamente per questo motivo anche la più breve, ed unirebbe a tale vantaggio l'altro niente meno importante di una pendenza dolcissima e ripartita uniformemente pressochè in tutta la sua discesa.

Ma d'altra parte avrebbe dessa l'inconveniente gravissimo di passare equidistante dalle città principali, di non toccarne veruna neppure delle minori, e di traversare un territorio dove la popolazione si trova affatto dispersa.

Ora è ben facile a concepire che col tenere discosta per più e più miglia la strada ferrata dai centri principali della popolazione, del commercio e della industria si difficulterebbe il trasporto e la commutazione delle merci, e diminuirebbersi inevitabilmente anche la concorrenza ed il movimento de' viaggiatori; lo che tutto influirebbe poi a scemare proporzionatamente il lucro della intrapresa. Imperciocchè non è mai presumibile che molti volessero percorrere un tratto non breve di strada ordinaria per trasferirsi su quella ferrata ad attendere, non senza spesa e con perdita di tempo e molto disagio, in luoghi pressochè deserti e privi delle comodità necessarie, il momento di poter proseguire il viaggio colle macchine locomotive. Aggiungasi che le strade a rotaie sono di natura loro poco suscettibili di ricevere viaggiatori ad ogni piccolo tratto, ed occorrere invece che i viaggiatori si radunino, e che esse li trovino già raccolti e pronti in determinate situazioni.

(1) A malgrado della stagione fredda e piovosa, la strada ferrata da Anversa a Bruxelles presentò risultamenti ancora maggiori. Dal giorno 7 maggio 1836, in cui è stata aperta, fino al 31 dicembre successivo vi si trasportarono 726,000 persone, ovvero mediamente 3037 persone per giorno.



La linea quindi di cui si tratta andrebbe priva di troppi vantaggi, e mancherebbe de' requisiti i più essenziali a renderla la più lucrosa, perchè ad onta della maggior brevità, del minor costo e della equabile pendenza potesse con buon successo venire prescelta.

Che se per ovviare in parte almeno a così gravi difetti si volessero costrutte tante strade laterali a rotaie quante ne sarebbero necessarie per porre in comunicazione immediata colla strada primaria i capiluogo delle diverse provincie, e se al confluire delle laterali medesime, esigere si volessero locali spaziosi e decenti per custodia delle merci e per rifugio di coloro che si recassero ad attendere in tali punti il passaggio della macchina locomotiva principale, questo ripiego riuscirebbe evidentemente in pratica non solo poco opportuno per la incomoda e troppo spesso variata pendenza della strada e delle sue diramazioni, ma anche tanto costoso e per la spesa di prima costruzione, e per quella successiva di manutenzione e di servizio delle laterali suespresse, e pel valore infine delle molte macchine, de' molti mezzi di trasporto che a siffatto specialissimo uso sarebbe d'uopo di destinare, che certo non v'è bisogno di molto acume nè di prolisse discussioni per dimostrare ed intendere quello che già a solo colpo d'occhio chiaramente risulta, che cioè il vantaggio della più breve distanza e del conseguente minor costo della strada tra li due punti estremi di Venezia e Milano sparirebbe, e sarebbe affatto distrutto colla aggiunta di tante braccia secondarie e degli altri grandiosi suaccennati dispendii.

La linea meridionale, di cui accade adesso di far parola, rasenterebbe le cinque città di Lodi, Cremona, Mantova, Legnago ed Este, tutte di secondaria e le due ultime anzi d'infima importanza, e con una pendenza regolarmente discendente fino alla laguna di Venezia procederebbe per una sede alquanto depressa non lungi in gran parte dal confine con l'estero.

A far prescegliere questa linea in confronto delle altre concorrono, per avviso di chi ebbe a suggerirnela, le seguenti circostanze: ch'essa si avvicina a tutte le città ed ai paesi considerevoli della zona inferiore dove le persone e le merci si trovano già raccolte; che può comunicare facilmente col Po e quindi con l'estero; che con altre diramazioni può in seguito avvicinarsi alla zona superiore; che attraversa il Lambro, l'Adda, l'Oglio ed il Mincio ne' punti dove trovansi già a questi fiumi riuniti il Serio, il Mella ed il Chiese, per cui ne risulta un minor bisogno di ponti; e che investe terreni meno ubertosi e meno intersecati da strade, da accessi e da privati condotti d'acque.

Queste circostanze vogliono certamente nel calcolo del tornaconto non essere trascurate. Se per altro la linea meridionale darebbe manifestamente sotto certi rapporti un risultato migliore dell'altra intermedia, tali e tanti altri svantaggi come lo si chiarirà in seguito presenterebbe anch'essa però al confronto di quella scorrente più verso il nord, che sul più utile partito da prendere in questo importante proposito sembra che non abbia più a rimanere alcun dubbio.

Tutte le città ed i luoghi considerevoli in fatti della zona inferiore sommano una popolazione che alla metà neppur giunge di quella appartenente alle città ed ai luoghi ben maggiormente considerevoli della linea superiore o del nord. Il prodotto dunque, riguardo al trasporto de' viaggiatori nazionali, risulterebbe prossimamente tra le

due linee come 1 a 2. Ora quanto da valutarsi sia una tale differenza ben di leggieri saprà persuadersene chi consideri come il massimo lucro ritraibile dall'uso di una Strada ferrata dipenderà sempre, a preferenza del concorso de' viaggiatori esteri, dal movimento de' nazionali, che da città in città continuamente si trasferiscono o pei loro privati negozii od anche per semplice divertimento.

In oltre alla linea inferiore mancherebbe il prodotto non trascurabile de' viaggi che fanno più volte in un anno i molti studenti diretti da Venezia, Vicenza, Verona e Brescia all'una od all'altra delle due università di Padova e Pavia.

Le mancherebbe quello de' viaggi degl'impiegati civili e militari, e de' molti privati che da Milano, Brescia, Vicenza, Padova e Venezia, e da molti altri punti ancora si recano a Verona, attuale residenza del Senato Supremo di Giustizia e del Comando-generale-militare lombardo-veneto.

È vero che la strada meridionale godrebbe del transito de' viaggiatori procedenti dagli altri Stati d'Italia oltrepadana; ma oltre che un vantaggio consimile sarà immancabilmente goduto, e ragionevolmente anzi lo sarà in molto più lata misura, dalla strada del nord pel numero assai grande di viaggiatori che giornalmente si recano in Italia dal di là delle Alpi, è ben manifesto poi che se pure tra le due provenienze vi potesse essere un qualche eccesso a favore della prima, questo eccesso non potrebbe essere che sommamente meschino e lontanissimo dal giungere a bilanciare tutti i gravi discapiti che la linea meridionale indubitatamente presenta.

Anche la Direzione delle Diligenze ebbe negli anni addietro a sperimentare gli effetti dello scarso movimento tanto di gente quanto di merci di valore che v'è a quella parte, e dovette in conseguenza dalla intrapresa speculazione desistere.

Nè vuolsi poi dimenticare che la strada inferiore avrebbe anche l'altro discapito gravissimo di trovarsi troppo da presso soggetta alla gara delle comunicazioni fluviali, nè potrebbe reggersi certo contro di esse ne' trasporti delle mercanzie di gran volume od in grandi masse, giacchè sulla celerità del viaggio per le merci molto voluminose o pesanti (come per esempio sarebbero il riso e il formaggio, prodotti principali de' paesi attraversati dalla linea inferiore) poco o nulla ordinariamente si conta. Siffatta comunicazione pe' canali interni da Venezia fino al Po è stata in questi ultimi anni di gran lunga migliorata, e le si stanno apprestando miglioramenti ulteriori. E quanto al corso del Po, le sue difficoltà sono piuttosto politiche che fisiche, essendo desso un fiume finitimo con tanti Stati. Ma ove avvenisse (nè certamente la cosa può aversi per improbabile) che una Società di navigazione a vapore per il Po si stabilisse con accorgimento migliore di quella che fu tentata altra volta, è da credersi che quelle difficoltà tanto fisiche che politiche si eviterebbero quasi tutte, ed allora la gara suddetta per la strada a rotaie di ferro condotta lungo la zona inferiore sarebbe da temersi ancora di più.

Anzi bene considerando, questo timore parrebbe tanto ragionevole e fondato, che sarebbe da pensare moltissimo e da maturarne a lungo tutte le possibili conseguenze prima di risolversi a porre perfino in comunicazione, mediante una strada traversale ferrata, la città di Mantova con la strada principale a rotaie del nord, perchè sebbene da una parte sia chiaro che resa Mantova l'emporio del commercio e della navigazione ferrarese, bolognese ed estense trovar dovrebbe nell'interesse me-

desimo dell'intrapresa un facile sbocco sulla strada principale medesima e quindi verso le provincie settentrionali del regno, niente difficile potrebbe riuscire dall'altra che una più regolare e meglio diretta comunicazione per acqua con barche ordinarie venisse trovato vantaggioso di stabilire da Venezia pel Po e pel Mincio sino a Mantova stessa, da dove poscia il trasporto delle merci proseguirebbe fino a Milano sulla strada del nord suddetta, ma dimezzando, come ben si vede, l'utile dell'impresa della strada da Venezia a Milano, giacchè priverebbela di tutto il lucro corrispondente pel tratto da Venezia fin oltre a Verona e viceversa.

Si aggiunga che anche la costruzione e la conservazione del piano stradale lungo la linea inferiore dovrebbe ragionevolmente riuscire molto più costosa dell'altra. Sia pur vero che i terreni da occuparsi costassero meno; ma il rilevato della Strada dovrebbe essere più alto onde portarla al di sopra delle maggiori inondazioni; e questa circostanza, oltre alle spese maggiori di costruzione che occorrerebbero per dare al piano stradale quella stabilità ch'è la prima condizione di una buona strada a rotaie di ferro, farebbe poi che il piano stesso, per quanta diligenza si fosse posta all'atto di costruirlo, andasse soggetto ad inevitabili depressioni da rendere necessarie, almeno ne'primi anni, riparazioni tali da interrompere non di rado perfino il passaggio.

E riguardo poi al minor dispendio che incontrerebbesi nell'acquisto de' terreni occupabili colla sede della strada, chi non vede che questo vantaggio sarebbe solo apparente e verrebbe di gran lunga assorbito dal minor prodotto della intrapresa? Se infatti è vero che i terreni costano in generale tanto meno quanto più sono lontani dalle grandi città, altrettanto certo si è che questo avviene solo perchè anche più spogli di abitanti ne sono i paesi dove i terreni trovansi posti. Ma fu già detto, e lo si comproverà sempre più in seguito, che le strade a rotaie vogliono percorrere paesi che sieno quanto più è possibile popolati, industriosi e ricchi, perchè è il frequente e facile movimento degli abitanti quello che reca il massimo lucro. La obbiezione dunque del maggior costo di terreni non è valutabile, perchè contrasta a una cosa ch'è voluta dal maggior tornaconto, perchè tal maggior costo sarà certamente anche fonte di maggiore guadagno, e perchè deve di necessità volere anche il mezzo chi aspira alla cosa.

Inconvenienti molto minori, e rilevanti maggiori vantaggi presenta invece la linea superiore al nord, di cui resta a particolarmente trattare.

Quasi tutto quello intanto che può dirsi o fu detto per sconsigliare dalle altre due linee serve a giustificare la prevalente convenienza di questa.

Ma l'andamento di questa linea (ha osservato taluno) non potrebbe riuscire giammai il meglio sviluppato a causa de' diversi accidenti planimetrici che s'incontrano specialmente a Lonato, Desenzano e Peschiera, ove si rinserra la tortuosa valle, e perchè la sua pendenza sarebbe alquanto irregolare e ondulatoria. Sembra infatti che venga dall'oppositore ritenuto dover essere una necessità assoluta quella di far sorpassare alla strada i punti eminenti di Brescia, il piano di Logana presso il lago di Garda, il clivio di Castelnovo presso Peschiera, e l'altro di Caldiero; non senza però convenire che la declività od acclività non risulterebbe mai eccessiva, ed anzi asserendo (non si sa ben come, nè con qual fondamento) ch'essa non ecce-

derebbe mai il 0,50 per 1000, toltone un breve tratto presso l'Oglio; per cui ammessa pure la indeclinabilità di siffatto inconveniente, non sarebbe egli poi di tal peso da far desistere dall'idea di condurre la strada per la zona più alta, parecchie strade e in Europa e in America costrutte essendosi, superando ostacoli di gran lunga maggiori, e dove la natura del suolo non lasciava adito a varietà di progetti. È poi noto che la medesima strada-modello fra Liverpool e Manchester offre in qualche suo tratto una pendenza non minore di 1 a 96.

Se non che all'idea di condurre la Strada per la linea settentrionale occorre tanto meno di rinunciare, in quanto che vi è il modo facile di togliere il difetto della pendenza sviluppando la strada in maniera da renderla pressochè generalmente orizzontale, con poche risvolte di grandissimo raggio, e senza aver punto bisogno di sottostare al grande dispendio del perforamento dei monti o del taglio delle alture, che altrimenti s'incontrerebbero fra Vicenza e Verona, e fra Verona e Brescia.

Ma qui verrà opposto di nuovo che col dare tanto sviluppo alla strada sino a farle evitare quasi tutte le alture, si accrescerà la spesa della sua costruzione, e l'altra della manutenzione successiva e del servizio a tal punto da equiparare ed anzi distruggere tutti quei vantaggi economici ch'essa innegabilmente presenta.

Sul quale proposito è primieramente da avvertire che il maggiore sviluppo della linea non è già così grande come a prima giunta taluno potrebbe crederlo.

La linea alta così sviluppata sarà lunga circa 300 chilometri, quando la più meridionale lo sarebbe chilometri 260 circa, sicchè la differenza si riduce a soli 40 chilometri.

In oltre è da ritenere che tale svantaggio riuscirà in pratica ben compensato dal minor costo di costruzione e di manutenzione.

Si è già avvertito, e non occorre di entrar quindi in nuovi particolari, che la Strada inferiore, attese le circostanze topografiche di quella parte del territorio bassa, acquitrinosa, e non di rado valliva, riuscirebbe a principio ed in progresso molto più costosa dell'altra, scorrente sempre (meno forse un breve tratto) a traverso di terreni alti e di fondo solidissimo, oltrechè in vicinanza a cave di materiali eccellenti. Quanto poi alle opere idrauliche, non vi debbono essere differenze di molto rilievo, imperciocchè se lungo la strada superiore (oltre ai passaggi sui fiumi che sono comuni ad entrambi le linee) vi sono più torrentelli e corsi vivi d'acqua da traversare, lungo dell'altra s'incontrano assai più fossi e canali di scolo.

Intatta o pressochè intatta rimane dunque la somma de' vantaggi che i maggiori rapporti sociali, industriali e commerciali assicurano a questa Strada.

Padova, Vicenza, Verona e Brescia sono, dopo Venezia e Milano, le città principali del Regno; floride abbastanza per ricchezza e per commercio, abbondano anche di monumenti e di opere in genere d'arti belle celebratissime; ivi o per causa di affari e di ogni maniera di transazioni e d'interessi, od anche solo per passatempo e per desiderio d'istruzione v'ha in tutto l'anno un passaggio continuo di forestieri, oltre ad un concorso perenne e indispensabile di nazionali di tutte le classi, tanto della stessa provincia che delle altre provincie più o meno ad essa vicine; concorso sempre assai grande perchè promosso ed alimentato da promiscuità d'interessi e di traffici, da frequenza di amicizie, da legami di parentele, e che pur nulla ostan-

te in determinate epoche viene ancor più accresciuto per motivo delle grandi fiere di Bergamo, di Brescia e di Verona, e degli spettacoli od altro, a cui non solo i grandi signori e primarii negozianti ma moltissimi pur anco de' mediocri possidenti e dei fabbricatori non mai tralasciano d'intervenire.

In particolare, poi, Brescia popolosa, agiata e commerciante, è il ricapito di pressochè tutte le industrie e de' molti ricchi prodotti della Valcamonica, della Valtrompia e delle tante altre valli che al settentrione la accerchiano; nel modo stesso che Triviglio e Chiari, prossimamente anche ai quali deve di necessità passare la Strada, diventeranno naturalmente il deposito generale della industria e de' prodotti del Bergamasco; Verona, oltrechè essere, come si disse, la residenza del Supremo Senato di Giustizia e del Comando-generale-militare lombardo-veneto, è per sè stessa città ragguardevolissima, e che per le sue estese relazioni commerciali col Tirolo e colla Germania sarebbe errore gravissimo di escludere da una linea di comunicazione di così alta importanza; Vicenza è il punto dove fan posa i viaggiatori che si trasferiscono ogni anno in numero di più migliaia alle acque di Recoaro; Padova è egualmente il ricapito de' moltissimi che si recano ai bagni d'Abano e della Battaglia, e per causa della fiorente sua Università è in pari tempo il soggiorno di un numero considerevole di scolari, i quali non tralascerebbero certo di approfittare della rapidità propria della macchina locomotiva e della tenuità della spesa per fare da un lato o dall'altro delle brevi frequenti gite di piacere.

In somma una popolazione pressochè doppia, una massa maggiore di affari, maggiori ricchezze, maggiori soggetti di divertimenti, maggiori mezzi di istruzione, un maggior numero di relazioni sociali stabiliscono a favore delle città e de' paesi messi a portata della linea stradale più alta, tale una superiorità ed una importanza su quante altre città e paesi sono nella zona più bassa, che tempo perduto sarebbe il voler perfino tentare di contrastargliele. Chi mai infatti sotto veruno de' mentovati rapporti oserebbe metter del pari Brescia con Cremona, Verona con Mantova, Padova o Vicenza con Lodi?

E poichè non bisogna ritenere che le città saranno esse sole che forniranno passeggeri alla strada, ma che ve li fornirà certamente anche tutto il territorio all'intorno, gioverà qui far presente quanto più popolate di quelle della parte bassa o inferiore sono le provincie dell'alta, e quanti più e più popolati di gente agiata ne sono i distretti che in esse si annoverano. E se, come si è detto, tra Manchester e Liverpool il prodotto del trasporto delle merci fu inferiore di molto alla aspettazione ed ai calcoli che si credevano i meglio fondati, e vi risultò invece di molto superiore al preventivato il prodotto del trasporto delle persone, per modo che tra quelle due città, benchè eminenti nelle relazioni commerciali, i due prodotti si eguagliarono, è da ritenersi a buon diritto che lo stesso avverrà anche rapporto alla linea superiore di cui si parla, potendo Venezia, Padova, Vicenza, Verona, Brescia e Milano, nelle loro relazioni commerciali, essere inferiori bensì alle due città inglesi su nominate, ma non mai esserlo nelle loro relazioni sociali; e tanto meno poi quando si metta in conto il numero grande di forestieri che facendo il viaggio da Venezia a Milano come parte essenziale di quello d'Italia non preferirebbero sicuramente di andare per una via, benchè di più rapido corso, nella quale si lascia da parte il più bel paese, e le più belle città.

Con questo non intendesi però di stabilire che tenue sarà su questa linea il movimento commerciale, e tenue per conseguenza anche il relativo prodotto. Ciò appena potrebbe venir supposto da chi ignorasse tuttora come il commercio interno presso tutte le nazioni anche le più mercantili supera sempre e di gran lunga nella entità sua il commercio fatto coll'estero. Le notizie statistiche con diligenza raccolte non potranno anche nel caso concreto che convalidarlo; e frattanto quasi a caparra vuolsi far qui una particolare avvertenza sopra un di que'generi che certamente verranno tradotti come tanti altri per la strada a rotaie di ferro, onde anche per questo solo esempio si rilevi come il prodotto del trasporto celere delle merci incoraggerà non solamente il consumo e per conseguenza la produzione, ma riuscirà pure nel caso nostro di un risultato tutt'altro che lieve. S'intende parlare del trasporto del pesce.

Fatta la strada di ferro centrale ossia la alta, che diffonderà questa mercanzia nelle città e ne' territorii più popolosi e più ricchi dall'una e dall'altra parte, non può cader dubbio sulla quantità immensa di pesce che vi verrà trasportata, avuto riguardo all'abbondanza di quello che può fornirne Venezia per la pesca ricchissima dell'Adriatico e per le valli da cui è circondata, le quali valli potranno darne assai più ove il consumo si accresca. Si supponga infatti che anche sola una terza parte della popolazione del Regno (che in totale è di circa 4,450,000 abitanti) possa godere del vantaggio di mangiar pesce fresco di mare, o siano abitanti 1,483,000 (numero ch'è molto al disotto della somma delle popolazioni delle provincie percorse od avvicinate dalla Strada), e si limiti il consumo individuale medio di questi abitanti 1,483,000 a sole quattro lire austriache l'anno (1). Si avranno 5,932,000 lire austriache di valore di pesce di mare che avrà viaggiato sulla Strada ferrata. Supposto poi in oltre che questo sia il valore di 11,864,000 libbre venete di pesce, e supposto che il prezzo del trasporto sia mediamente di tre centesimi per libbra, tenue al certo se si pensi alla rapidità del viaggio, la Società proprietaria della strada ricaverà per questo solo genere 355,920 lire austriache d'annuo prodotto (2). Qualunque altro poi fosse il calcolo che istituire si volesse, è indubitato che il prodotto, seguitando la strada bassa, non arriverebbe neppure alla metà, molto più che ivi è abbondanza maggiore di pesce d'acqua dolce.

Un altro calcolo non dissimile, e pure assai vantaggioso, potrebbe farsi pel burro fresco che abbonda in Lombardia, e che nelle provincie di Verona, Vicenza, Padova e Venezia scarseggia in guisa che molto se ne trasporta da di là anche adesso, a malgrado della lentezza e del maggior costo del viaggio.

(1) Notisi che i giorni ne' quali dalla Chiesa è vietato di cibarsi di grasso non sono meno di centoventi per anno.

(2) A Parigi, p. e., sopra una popolazione di 774,000 abitanti, che non è certo da porsi fra quelle che mangiano molto pesce, e che non è neppure molto a portata di averne, dovendolo trarre dalla Manica, si è consumato nel 1855 per 5,589,658 franchi di pesce di mare (oltre al molto di acqua dolce) che fanno franchi 7.22, eguali ad austriache lire 8.30, per testa ragguagliatamente, ossia oltre la metà di più di quanto si è supposto poter ascendere il consumo delle provincie percorse dalla Strada, appunto perchè si volle aver riguardo trattarsi in parte di popolazione che vive in campagna.

Un terzo calcolo potrebbe aggiungersi pel trasporto importantissimo, lucroso e che non ammette remora delle gallette, onde approfittare delle migliori tratture di Lombardia; e così pure pel trasporto delle sete, che in grandissima parte, cominciando dal Friuli e proseguendo sino a Brescia, fanno scala e vengono raccolte a Milano, per di quivi passare a Lione ed a Londra: trasporti e gli uni e gli altri di un risultato vistosissimo e sicuro per la Società proprietaria della Strada, ma che andrebbe nella massima parte miseramente perduto qualora la strada medesima seguire dovesse l'andamento inferiore.

Nè si dimentichi di riflettere come per le tante favorevoli circostanze già sopravvertite, che a rendere vive, continue, infinite, strettissime le relazioni sociali e industriali fra le città della linea superiore concorrono molto più che tra quelle della linea inferiore, potrebbesi cominciare a trar un profitto dai singoli tronchi della Strada appena costrutti, senza attendere il completamento della strada intiera per dar principio al servizio; soprattutto se nella sua costruzione verrà preceduto con un ardore pari o prossimo a quello che nelle parecchie intraprese di questo genere dimostrarono gli Americani ed i Belgi.

Ma prima di chiudere questa memoria non si vuol omettere di ricordare eziandio come il tracciamento della Strada a rotaie lungo la zona più alta soddisfar deve assai meglio dell'altra meridionale alle viste del Governo, non solo pe' rapporti sociali, industriali e commerciali, ma anche e particolarmente pe' riguardi strategici. Del che non sarà punto sorpreso chi consideri come assunta per linea principalissima delle operazioni militari quella che dal Tirolo scende a Verona, fu questa città convertita in una piazza di primo rango, ed è divenuta per conseguenza il centro delle operazioni militari in Italia. Laonde facile è di vedere quanto grande vantaggio così per l'offensiva che per la difensiva ne verrebbe dal fare che i due rami di strada, uno procedente da Milano e l'altro da Venezia, facessero centro a Verona, e procurassero così il modo di raccogliere o di diffondere da questo punto colla maggiore rapidità possibile corpi d'armata, artiglierie, ec.

Per tutte le quali cose sembra quindi potersi col miglior fondamento concludere e ritenere che la linea superiore radente le città di Padova, Vicenza, Verona e Brescia presentar deve meglio di qualunque altra quel complesso di vantaggi che si è detto a principio, vale a dire il maggior lucro netto possibile della intrapresa combinato co' riguardi della massima pubblica utilità.

Come appendice alle cose sopra discorse per dimostrare la Superiorità in ogni rapporto della linea stradale radente le città di Padova, Vicenza, Verona, e Brescia al confronto della inferiore, ed anzi di qualunque altra, e per esaurire completamente l'argomento propositoci, rimangono ora da aggiungere alcune brevi considerazioni generali sulla convenienza di fare che un ingegnere solo e nazionale abbia la direzione suprema della grand' opera.

Se per decidere del generale andamento della strada, cioè della scelta fra la linea alta e la bassa, si rendessero indispensabili de' preliminari rilievi e l'opera preventiva dell'ingegnere, la necessità di affidarsi ad un solo sarebbe evidentissima, perchè il giudizio dovrebbe dipendere da un confronto fra più piani, che se non fossero

basati su' principii assolutamente identici, lungi dal dare un buon criterio indurrebbero in errore. Per questo confronto meglio sarebbe commettere gli stessi errori in ambedue i piani, di quello che fare un piano benissimo e l'altro difettoso; giacchè mutando principii si può facilmente far apparire come la più conveniente di tutte, quella linea, che invece lo sia il meno.

Ma ammesso pure che le Commissioni fondatrici, sopra dati cardinali e inconcussi, si trovino in grado di decidere sull'andamento generale della Strada, e scelgano, come appunto si ritiene per le cose dette di sopra, che debba essere quello che rasenta le città di Padova, Vicenza, Verona e Brescia, non è per questo che non vi siano dei tratti in cui non abbia ad occorrere molto studio per scegliere fra parecchi andamenti che possono esser tutti eseguibili quello che riuscirà il più economico nel senso vero della parola.

Ora egli sembra che fra questi tratti, in cui la scelta del preciso tracciato può essere più contingente, uno appunto sia il terreno che costituisce il bacino del Mincio, e il confine de' due territorii veneto e lombardo. Le ineguaglianze di suolo sono ivi notabili, non certo in guisa da divenire insuperabili, anzi nemmeno da offrire grandi difficoltà per la Strada di ferro, ma certo abbastanza per mettere molto dubbio sul punto dove convenga passare. Or l'opportunità di questo punto potrebbe, nel supposto che si volessero destinati due ingegneri, essere determinata in un modo per chi progettasse il suo ramo di strada sulla sponda sinistra, e non avesse pensato che alla buona riuscita di questo, ed in un modo tutto diverso per chi si occupasse invece dell'altro ramo di strada sulla sponda dritta. E potrebbe avvenire, anzi è assai probabile che avvenisse, che il miglior punto di passaggio della valle del Mincio, se fosse stato scelto da chi avesse l'incarico di tutta la Strada, non sarebbe stato nè quello scelto da chi lavorasse solo sulla destra, nè quello scelto da chi solo lavorasse sulla sinistra.

E ciò che si dice della scelta del punto di passaggio ripetasi a maggior ragione dell'altezza che potrebbe venire attribuita a questo passaggio. La condizione incassata fra alte sponde ineguali del Mincio dà luogo a molta latitudine fra i limiti di questa altezza, e quindi potrebbe accadere che da una parte si desiderasse di tener il passaggio più alto per accomodarvi meglio la discesa dall'una sponda, e dall'altra parte si desiderasse di tenerlo più basso per profittare di una naturale disposizione del suolo che offrisse la sponda opposta.

Potrebbe in conseguenza accadere facilmente che i due ingegneri non giungessero a porsì d'accordo. E allora l'imbarazzo sarebbe gravissimo, perchè in un argomento totalmente tecnico nè le Commissioni riunite nè la stessa Società sarebbero idonee a decidere. Bisognerebbe dunque rimettere il giudizio ad un terzo ingegnere di una riputazione, di una probità e di una conoscenza de' luoghi così ben stabilita, da non poter soggiacere ad eccezione veruna. Se non che potrebbe succedere che nuove difficoltà, nuovi dispareri, la nomina di tale ingegnere facesse insorgere, e che di difficoltà in difficoltà passando, si lasciasse trascorrere un tempo prezioso con assoluto discapito della intrapresa. Nè il ripiego da taluno suggerito di formare una commissione consulente di tre ingegneri potrebbe avere miglior risultato, perchè è egli mai probabile che le Commissioni fondatrici si accordassero nella scelta di



tre persone quando non fossero riuscite a farlo per una sola? Anche dal fin qui detto sorge quindi la necessità che le Commissioni medesime si determinino a bella prima per la scelta di un ingegnere solo.

Ma quando pure nulla avvenisse di tutto ciò, e che i due ingegneri fossero arrivati a convenire in un dato passaggio, non è a credersi per questo che si fosse conseguito il passaggio migliore. Probabilmente non si sarebbe ottenuto che di accomodare nel miglior modo possibile le reciproche convenienze, facendo che da una parte e dall'altra sia rinunciato a un passaggio più vantaggioso, ed accettato quello che recherebbe meno disappunto ai tracciati d'ambidue, ma che non sarebbe tuttavolta l'ottimo e quello che corrisponderebbe a un tracciato generale fatto da un solo ingegnere.

Queste difficoltà della scelta del comun punto di passaggio non sono però le uniche. È troppo evidente bisognar in oltre che i due progetti sieno basati su gli stessi principii. Nè vale il dire che questi principii si potranno stabilire in precedenza, perchè, per esempio, non è possibile fissare un limite assoluto della pendenza, e nel determinare il tracciato di alcuni tronchi potrebbe trovarsi conveniente di adottarne una tale che fosse comune anche ad altre linee, ma potrebbesi trovarla inconveniente quando altrove non vi fosse stato bisogno di ammetterla. Or chi lavora da una parte come potrà egli sapere se quegli che lavora dall'altra siasi o non siasi indotto ad ammettere una tale pendenza; o quando saprà che sarà ammessa, come assicurarsi che non gli sorga il dubbio che lo abbia fatto senza necessità e senza vantaggio? Incominceranno dunque discussioni che per lo meno prolungheranno di troppo la definizione dell'affare.

Se le due parti di strada percorrenti li due territorii veneto e lombardo dovessero assolutamente essere separate d'interesse, appartenere a due società separate, ed esser congiunte soltanto per la comune opportunità del continuato viaggio, ogni società attendendo ai proprii vantaggi non avrebbe molto a curarsi se (stabilita la tariffa unica) i difetti dell'altra parte la rendessero a questa men profittevole. Ma poichè si tratta di una società sola, d'un interesse solo, e di una sola strada, egli è evidente che un difetto corso, p. e., fra Vicenza e l'Adige non sarebbe meno dannoso di un egual difetto che vi fosse fra Brescia ed il Mincio, e che egualmente dannoso riuscirebbe pe' Veneziani come pe' Milanese.

Le misere gare municipali spesso inopportune e senza soggetto, sempre poi nocevoli quando si tratta del bene generale, diverrebbero tanto più la prova di un'accecata passione nel caso concreto, in quanto che i vantaggi come i discapiti sono inseparabili, e colpiscono inevitabilmente o giovano la massa intera degli interessati.

Ciò che riguarda poi la tutela degl'interessi privati deve lasciarsi ai particolari, attraverso i possedimenti de' quali correrà la strada, o al più alle provincie ch'essa toccherà; mentre diversamente non saprebbe vedersi perchè non si volesse anche esigere che un ingegnere bresciano facesse il progetto per il tronco di strada che attraversa quella provincia, e così si dica delle altre.

Queste considerazioni sono ancora più concludenti per la compilazione del primitivo progetto che per quella del successivo piano di esecuzione de' lavori; imper-

ciocchè fissata definitivamente la linea e tutte le sue pendenze riferite a capistabili irremovibili, stabiliti i passaggi di tutti i corsi di acqua, e i modi d'intersezione con tutte le strade, determinata insomma ogni norma e concretato il progetto, si potrebbe, così assolutamente ma non affatto vantaggiosamente volendo, dividere la compilazione del piano esecutivo in più tronchi; conservata sempre per altro all'ingegnere compilatore del progetto stesso quella direzione e sorveglianza suprema senza della quale non è sperabile una compiuta riuscita.

Alla quale suprema direzione di un'opera tanto grandiosa, ed alla compilazione del qual progetto, è inutile poi d'avvertire quanto sarebbe in ogni rapporto per riuscir disadatto un ingegnere oltremontano od oltremarino, come qualche giornale si avvisò di suggerire. La mancanza di cognizioni topiche; la assoluta necessità in cui esso per conseguenza si troverebbe d'intraprendere e di premettere studii speciali e particolarizzati in tale proposito; il conseguente perditempo; la inscienza delle pratiche seguite ne' nostri paesi per la esecuzione de' lavori stradali; forse la nessuna cognizione della lingua (difetto che in argomento affatto tecnico, e dove il bisogno di usare esattamente e speditamente de' termini relativi parlando con gente anche rozza ricorre ad ogni istante, riuscirebbe oltremodo dannoso ed imbarazzante); tutto insomma servirebbe ad ispirare per le operazioni di questo ingegnere un grado minimo di fiducia, e tutto anzi concorrer dovrebbe a far ragionevolmente dubitare dell'esito.

Ciò per altro non riguarderebbe ancora che l'interesse.

Ma noi Italiani, non inferiori mai nè per altezza d'ingegno, nè per ardimento si intraprendimenti di ogni maniera, a nessuna delle altre nazioni, ed anzi assai spesso superiori a tutte, noi non vorremmo certo acconsentire come con poco patrio sentimento non arrossì di consigliarcelo recentemente un giornale, di ricevere neppure in questo caso, anzi di mendicare *a qualunque condizione*, come il giornale medesimo con nostra grande meraviglia soggiunge, direzione ed aiuto dallo straniero. Se i Francesi in Francia, gl'Inglesi in Inghilterra, i Belgi nel Belgio, i Tedeschi in Germania hanno atteso e sono riusciti nella costruzione delle strade a rotaie dei rispettivi paesi senza punto limosinare gli aiuti degli estranei, perchè vorremmo noi soli mostrare di essere in questa parte a tutti inferiori, e chiedere una assistenza che assolutamente non ci abbisogna? Rammentiamoci invece che degl'ingegneri italiani stanno allo stipendio degli esteri; e che tra noi non manca chi resosi già chiaro per estesissime cognizioni scientifiche e pratiche, e per avere anco studiato con diligenza ed amore sui luoghi nel corso di più anni il sistema di tutte le strade a rotaie di ferro costrutte sin ora in Europa, e per essere infine conoscitore delle circostanze locali e degli accidenti de' terreni che la strada dovrà percorrere, è in grado di poter corrispondere con sicurezza e pienezza di successo alla confidenza che in lui venisse riposta, mantenendo anche in questa grande occasione nella sua maggiore purezza il patrio decoro e la gloria italiana.

6 maggio 1837.



**RIEPILOGO DEL PREVENTIVO D'AVVISO,  
PROSPETTI DI ATTIVITA' E PASSIVITA'  
DELL' AMMINISTRAZIONE,  
E CONFRONTO DI RENDITA COLLA STRADA DI LIVERPOOL.**



# RIEPILOGO

DEL

PREVENTIVO D'AVVISO PER LA COSTRUZIONE DELLA STRADA FERRATA DA VENEZIA A MILANO SEGUENDO LA LINEA CHE SI ACCOSTA ALLE CITTÀ DI PADOVA, VICENZA, VERONA E BRESCIA. ESSA SARÀ LUNGA 305 CHILOMETRI ED AVRÀ PRINCIPIO IN VENEZIA CHE SARÀ UNITA CON PONTE ALLA TERRAFERMA.

1	Movimenti di terra . . . . . L.	7,930,000	Questa somma potrà diminuire: perchè si tenne assai alta l'elevazione media; perchè vi saranno dei forti ribassi nelle aste d'appalto; e perchè si potrà agevolare con guide di ferro e carri appositi il trasporto delle terre.
2	Acquisto di terreno . . . . . »	2,897,500	In questa somma si comprende non solo il valore dei fondi da occuparsi nello stato attuale di coltivazione, ma anche gl'indennizzi, che sarà talvolta necessario d'accordare alli proprietari per diminuzione di prezzo della parte di fondi non occupati, e che loro rimane.
3	Ponti, compreso quello sulla laguna. »	5,104,900	Qui è contemplata anche la spesa necessaria per costruire alcuni ponti, o meglio alcuni scaricatori nei grandi innalzamenti di terra, affine di non turbare le naturali servitù di scolo nei casi di allagazioni provenienti da rotte de'torrenti e dei fiumi.
4	Costruz. di botti, tombini od altro . »	1,700,000	
5	Costruz. in cotto attraverso le strade postali e comunali . . . . . »	2,425,000	
6	Case da demolirsi. . . . . »	1,200,000	
7	Locali da costruirsi nelle stazioni ed altro . . . . . »	1,700,000	
8	Guide di ferro, e piattaforme girevoli e loro collocamento in opera . . »	14,423,420	Le guide di ferro proposte, sono di quelle del maggior peso per non essere obbligati a mutarle, e per poter usare sopra esse macchine locomotive di grande effetto. Il prezzo è tale da potersi sperare un ribasso, perchè è una manifattura che assai si estende, e quindi la concorrenza degli offerenti s'accresce, e perchè si tratta di un acquisto assai forte.
9	Cuscinetti di ferro, e loro collocam. . »	7,598,696	
10	Traversi di pietra viva . . . . . »	3,318,720	
11	Capi stabili per tracciare la linea. . »	1,980	
12	Pietre migliarie . . . . . »	3,210	
13	Macchine locomotive . . . . . »	736,304	
14	Diligenze e chars-à-bancs . . . . . »	398,090	
15	Carri ed altro . . . . . »	400,000	
16	Spese di progetto, amministr. ec. . »	1,000,000	
17	Spese imprevedute . . . . . »	1,200,000	
18	Interessi della spesa di costruzione . »	2,081,512	
	L.	54,119,332	



## PROSPETTO DI ATTIVITA' DELL' AMMINISTRAZIONE.

MOVIMENTO ANNUO DEI PASSEGGERI E DELLE MERCANZIE SULLA PROGETTATA STRADA FERRATA  
DA VENEZIA A MILANO.

SEZIONE	OGGETTO	TASSA		INTROITO				OSSERVAZIONI
				Parziale		Complessivo		
				<i>in austriache</i>				
		L.	C.	Lire	C.	Lire	C.	
I.º	<p style="text-align: center;"><b>TRASPORTO DEI PASSEGGERI.</b></p> <p>Dai dati statistici risulta che l'odierno numero dei forestieri lungo questa linea si è di 94,000, e questi di prima e seconda classe, mentre cogli odierni mezzi di trasporto la terza non è in istato di servirsene.</p> <p>Potendosi coi trasporti dell'impresa raccogliere anche tutti quei passeggeri di terza classe non compresi nel numero suddetto, si può ritenere che l'odierno passaggio sia di 200,000 divisi come segue:</p>							<p>Ad I.º Nel movimento dei passeggeri non si è voluto aver riguardo allo sviluppo che sarà per prendere, ma attenersi per quanto possibile all'odierno, unendovi per altro quelli di bassa classe che dalle due capitali vanno o vengono per una delle città intermedie o loro territorii.</p> <p>Ad a. Per fissare in via presuntiva la tariffa dei prezzi si ha preso per base l'odierna tassa delle diligenze erariali, cioè <math>3\frac{1}{4}</math> del pr. odierno per la I.ª cl.  <math>1\frac{1}{2}</math> . . . . . id. . . . . II.ª »  <math>1\frac{1}{4}</math> . . . . . id. . . . . III.ª »</p> <p>I viaggiatori di un anno da Liverpool a Manchester prima della strada di ferro erano 140,000. Nel primo semestre, fatta la strada, furono tanti, che non si tennero a calcolo, perchè la grande affluenza era dovuta alla curiosità e non si voleva su di essa contare.</p> <p>Il primo anno dopo il primo semestre furono 430,443; in oggi sono 600,000.</p> <p>Prima della strada di ferro da Anversa a Bruxelles, i viaggiatori tra le due città non arrivavano alli 75,000; compiuto il primo tronco sino a Malines accrebbero in ragione di 500,000 all'anno; compiuta essa strada sino ad Anversa aumentarono fino al milione. Egualmente quella da Lione a S. Etienne che pure non è una strada da viaggiatori. Quella di Norimberga superò qualunque altra per il numero dei viaggiatori. Che se a Liverpool, a Bruxelles, a Lione vi è maggior movimento, maggior commercio, noi all'incontro abbiamo una maggiore popolazione, più civilizzate le basse classi del popolo, abbiamo altro cielo, altri costumi, altri monumenti, gloriose memorie, molte fiere, rispettabili santuarii, città popolate, un porto di mare che langue</p>
a	<p>N. 40,000 passeggeri di 1.ª classe dei quali</p> <p style="padding-left: 20px;">N. 26,000 per Milano e Bergamo</p> <p style="padding-left: 40px;">» 4,000 per Brescia e Cremona</p> <p style="padding-left: 40px;">» 4,000 per Vicenza e Verona</p> <p style="padding-left: 40px;">» 6,000 per Padova e territorio</p>	36	—	936,000	»			
	<p style="padding-left: 40px;">» 4,000 per Brescia e Cremona</p>	24	—	96,000	»			
	<p style="padding-left: 40px;">» 4,000 per Vicenza e Verona</p>	12	—	48,000	»			
	<p style="padding-left: 40px;">» 6,000 per Padova e territorio</p>	5	—	30,000	»			
b	<p>» 60,000 passeggeri di 2.ª classe dei quali</p> <p style="padding-left: 20px;">N. 25,000 per Milano e Bergamo</p> <p style="padding-left: 40px;">» 10,000 per Brescia e Cremona</p> <p style="padding-left: 40px;">» 10,000 per Vicenza e Verona</p> <p style="padding-left: 40px;">» 15,000 per Padova e territorio</p>	24	—	600,000	»			
	<p style="padding-left: 40px;">» 10,000 per Brescia e Cremona</p>	15	—	150,000	»			
	<p style="padding-left: 40px;">» 10,000 per Vicenza e Verona</p>	10	—	100,000	»			
	<p style="padding-left: 40px;">» 15,000 per Padova e territorio</p>	3	50	52,500	»			
c	<p>» 100,000 passeggeri di 3.ª classe dei quali</p> <p style="padding-left: 20px;">N. 20,000 per Milano e Bergamo</p> <p style="padding-left: 40px;">» 10,000 per Brescia e Cremona</p> <p style="padding-left: 40px;">» 25,000 per Verona e Vicenza</p> <p style="padding-left: 40px;">» 45,000 per Padova e territorio</p>	12	—	240,000	»			
	<p style="padding-left: 40px;">» 10,000 per Brescia e Cremona</p>	7	50	75,000	»			
	<p style="padding-left: 40px;">» 25,000 per Verona e Vicenza</p>	5	—	125,000	»			
	<p style="padding-left: 40px;">» 45,000 per Padova e territorio</p>	2	—	90,000	»			
	<p>N. 200,000</p>			2,542,500	»			
				Riporto	..	2,542,500	»	



SEZIONE	OGGETTO	TASSA		INTROITO				OSSERVAZIONI
				Parziale		Complessivo		
				in austriache				
				L.	C.	Lire	C.	
	Riporto . . . . .						2,542,500	»
d	N. 400,000 movimenti di persone di tutte le classi fra le città intermedie . . . media proporzionale . . . . .	3	50	1,400,000				»
e	» 200,000 transito annuale sul ponte oltre tutto il passaggio delle diligenze . . . . .		50	100,000			1,500,000	»
II.º	TRASPORTO DELLE MERCANZIE EC.  Le spedizioni odierne, dietro i rilievi fattisi, consistono a Venezia in:  N. 659,000 centinaia di Vienna per Brescia Bergamo e Milano » 345,500 Mantova e Verona » 90,000 Vicenza e Padova » 71,300 Mestre ed altri stradali » 389,000 commercio di discesa ed influenza dalle laterali  N. 1,554,800 centinaia di Vienna che noi riterremo in soli 1,400,000, senza farci carico dello sviluppo maggiore che deve prendere il commercio per questa istituzione, sia per le facilitazioni che presenta, sia per la concentrazione di tutta quella massa di mercanzie, che in oggi transitano per Ponte Lagoscuro, e quelle che procedono dai porti di Genova e Livorno.							»
	Riporto . . . . .						4,042,500	»

è vero; ma che fu grande e saprà ritornarvi ove lo si avvicini alla ricca popolosa Milano, che diverrà l'emporeo delle merci procedenti dall'est, e forse un giorno anche dell'ovest; abbiamo finalmente non lungi la Grecia e l'Egitto che già si risvegliano alla civilizzazione, e sapranno approfittare di questa moderna istituzione per ritirare e manifatture e generi dall'Italia, dalla Svizzera, e dalla Baviera, percorrendola di spesso per attingere lumi e cognizioni.

Ad d. Si è calcolato il movimento da città a città in 400 m. persone atteso le fiere, mercati, bagni, acque ec. ec., che chiamano continuamente il concorso di persone di tutte le classi e condizioni.

Ad II.º Si è conservato per la strada ferrata tutto l'odierno transito per Venezia delle mercanzie, sebbene continuerà una parte di queste a viaggiare per le vie fluviali; ma siccome lo sviluppo di queste dev'essere immenso, e quantità di quelle che in oggi vanno direttamente per Ponte Lagoscuro prenderanno questo stradale, così si ritiene anzi di aver preso una media proporzionale moderata.

Il trasporto delle merci lungo la strada di Manchester fu il  
I.º anno di tonnò 178,695  
II.º » » » 268,755  
III.º » » » 293,294  
ed è in oggi di tonnò 300,000

Dunque l'aumento delle merci, sebbene non proporzionato nell'aumento seguito pei viaggiatori, duplicò quasi e bisogna rammentarci, che se Liverpool non aveva porti rivali, come abbiamo noi Genova e Livorno, non aveva deviazioni stradali, come per noi Chioggia e Ponte Lagoscuro, convenne pure anche colà lottare e vincere con una terribile concorrenza il basso prezzo che le merci ritrovavano nella via fluviale del canale detto Bridgewater, che va direttamente da Liverpool a Manchester.

SEZIONE	OGGETTO	TASSA		INTROITO				OSSERVAZIONI
				Parziale		Complessivo		
				<i>in austriache</i>				
				L.	C.	Lire	C.	
	Riporto	...	...	...	...	4,042,500	»	
	Divideremo questa cifra come segue:							
a	N. 500,000 centinaia di Vienna per e da Milano e Bergamo . . . . .	2	80	1,400,000	»			Ad a. Il nolo attribuito alle mercanzie è precisamente quello che in oggi si paga per le condotte fluviali nella stagione estiva, mentre per le condotte per via di terra sono più alti li prezzi di circa un terzo, e d'inverno tutte le condotte sono dal 25 al 30 per 0/0 più elevate. Tutte queste ragioni c'inducono a credere che in unione alla sicurezza, sollecitudine e precisione sarà prescelta la strada ferrata.
	» 200,000 per Brescia e Cremona . . . . .	2	07	414,000	»			
	» 500,000 per Verona e Mantova. . . . .	—	80	400,000	»			
	» 100,000 per Vicenza e territorio. . . . .	—	73	73,000	»			
	» 100,000 per Padova e Territorio. . . . .	—	56	56,000	»			
	N. 1,400,000					2,343,000	»	
b	» 80,000 centinaia di Vienna per Mestre ed altre direzioni . . . . .	—	15	12,000	»			Ad c. L'odierno trasporto di denaro è maggiore del preventivato.
c	Gruppi pel valore di L. 200 milioni per ogni 0/0 . . . . .	—	15	300,000	»			
d	Seta, gallette, pacchi ec.—40,000 centinaia . . . . .	5	—	200,000	»			
e	Vittuarie, oggetti di lusso e di moda . . . . .	per	»	300,000	»			
f	Sali, tabacchi, carte, proviande, effetti militari ed erariali. . . . .	»	»	100,000	»			Ad e. Pesce, butirri, formaggi, formeranno un continuo utile passaggio, e gli oggetti di moda da Milano o dal porto franco faranno al certo sorpassare l'introito della preventivata somma.
	Introito annuo brutto	...	...	...	...	912,000	»	
						7,297,500	»	



PROSPETTO DI PASSIVITA'

DELL' AMMINISTRAZIONE ANNUA.

SEZIONE	OGGETTO	SPESA				OSSERVAZIONI
		Parziale		Complessiva		
		in austriache				
		Lire	C.	Lire	C.	
I. <sup>o</sup>	SPESA DELL' AMMINISTRAZIONE.					
a	Manutenzione della strada in ragione di 1 1/4 per 0/0 sul costo e quindi sopra A. L. 54,119,332 . . . . .	676,492	»			
b	Manutenzione di fabbricati 3 per 0/0 su L. 1,700,000 . . . . .	51,000	»			
c	Amministrazione interna per la direzione, impiegati alla ragioneria, cassa e contolleria, spese di cancelleria ec., si calcola il 2 per 0/0 dell'introito brutto il quale ascende presumibilmente ad A. L. 7,297,500 . . . . .	145,950	»			
d	Ingegnere in capo e sotto ingegneri. . . . .	18,000	»			
e	Ispettori al servizio materiale. . . . .	6,000	»			
f	Spese di viaggio ed altre spese minute . . . . .	6,000	»			
g	N. 14 capi-custodi a L. 1,000 e N. 122 sotto-custodi sorveglianti su tutta la linea della strada . . . . .	105,500	»			
h	Indennizzi per effetti di viaggiatori rotti o perduti . . . . .	3,000	»			
i	Indennizzi per mercanzie guaste o perdute . . . . .	3,000	»			
k	Uffizi per l'iscrizione dei viaggiatori, commessi ed imposte . . . . .	10,257	»			
l	Spese diverse . . . . .	10,000	»			
	Riporto	1,035,199	»			

SEZIONE	O G G E T T O	S P E S A				OSSERVAZIONI
		Parziale		Complessiva		
		in austriache				
		Lire	C.	Lire	C.	
	Riporto	1,035,199	»			
m	Affitti diversi . . . . .	10,000	»			
n	Prediali, spese straordinarie, casi fortuiti, assicurazioni contro il fuoco sui fabbricati, e mezzi di trasporto ec., in ragione di 1 per 0,70 circa sul capitale impiegato, come di metodo presso le altre società . . . . .	520,000	»	1,565,199	»	
II. <sup>o</sup>	SPESA PER L'ANDAMENTO E LA MANUTENZIONE DELLE FORZE MOTRICI E DEI MEZZI DI TRASPORTO.					
a	Combustibili. Le esperienze sulle principali strade di ferro condussero a fissare il consumo del carbon fossile depurato da bitume e da gas, ossia ridotto in coke a lib. 172 inglese per ogni tonnellata inglese ad ogni miglio inglese di cammino colla velocità di circa 23 miglia inglesi all'ora. Volendo noi basarci con dati possibilmente sicuri, fissaremo il consumo a 172 lib. di Vienna (quindi un 24 per 0,70 di più) per ogni tonnellata inglese di lib. 1807 di Vienna e miglio italiano (che aumenta di circa 14 per 0,70 dal miglio inglese) talchè in complesso v'è un margine del nostro calcolo di 10 per 0,70, e su questa base ascenderà il consumo annuo di coke pel trasporto del preventivato numero di passeggeri e merci per le diverse direzioni, a tonnellate N. 8000 che si calcolano al prezzo di L. 72 per tonnellata inglese e si fissa atteso il disperdimento, straordinarii consumi, condotte alle stazioni, spese di facchinaggio, e l'aumento giornaliero di prezzo, in complesso . . . . .	576,000	»			Ad a. Da esperienze fatte in America un locomotivo della maggiore portata consuma ogni lega tedesca lib. 100 di carbon fossile semprechè abbia il maggior carico. Sulla strada da Liverpool a Manchester prima dell'uso del coke si era calcolato che il consumo del carbon fossile per ogni tonnellata peso sporco, fosse di 20 lib. ogni otto leghe di distanza. Il locomotivo di Norimberga nell'anno 1836 consumò lib. 100 di combustibile per lega, ma esso non può servirci di norma, perchè il carro a vapore non percorse giornalmente che sole 6 leghe, ed in conseguenza ebbe a consumare molto materiale. Si potrebbe per altro assicurare che a carbon fossile nemmeno le nostre macchine consumeranno più di lib. 100 di carbone per lega. Essendo la nostra strada leghe 41 1/2 noi conteggeremo per leghe 45 il consumo in carbone lib. 4500 inglesi; talchè ogni locomotivo per andare a Milano consumerà lib. 4500.
b	Olio, sevo, canape, funi ed altro simile . . . . .	46,000	»			Am messo 4 locomotivi che partiranno dalle capitali con passeggeri, ed altri 6 con merci, il giornaliero consumo sarà di lib. 45,000, che per 360 giorni forma inglesi lib. 16,200,000, pari a lib. 12,960,000 ossia tonnel-
c	Alimentazione di 14 stazioni per somministrare alle macchine l'acqua riscaldata occorrente lungo il loro viaggio . . . . .	28,000	»			
	Riporto	650,000	»	1,565,199	»	

SEZIONE	OGGETTO	SPESA				OSSERVAZIONI
		Parziale		Complessiva		
		in austriache				
		Lire	C.	Lire	C.	
	Riporto	650,000	»	1,565,199	»	
d	Macchinisti, fuochisti, conduttori e facchini assistenti in viaggio . . .	59,360	»			late 7,200, che a Lire 54 importa no. . . . . austr. L. 388,800
e	N. 40 facchini sulle due stazioni principali di Venezia e Milano e sulle altre laterali pel carico e discarico delle merci e per nettare le macchine, diligenze, e carri da trasporto a L. 900 l'uno per anno . . . . .	36,000	»			per 6 locomotivi per le città intermedie in ragione di 6 leghe per cadauno lib. 600 di consumo sono inglesi lib. 1,296,000 pari a lib. 1,036,800 sono tonnellate 576 a L. 54 » 31,104
f	Deperimento giornaliero e riparatura annua delle macchine, diligenze e carri di trasporto, calcolato in ragione di 8 per 070 sul costo primitivo di austriache L. 1,534,394 . . . . .	122,751	»	745,360	»	Per spesa di trasporto, speri- dimenti, maggior consumo per viaggi straordinarii, accensio- ni ec. ec. . . . . » 139,968
g	Deperimento giornaliero per l'uso di barre di ferro. — Si calcola generalmente di dover rimettere ogni 30 anni le barre di ferro, e quindi si ripartisce il consumo e deterioramento annuo sulla spesa primitiva di austriache L. 14,233,420. . . . .	479,580	»			Ad g. Questo dato si è per le barre di ferro di minore solidità delle da noi adottate, per le quali si può garantire un perfetto servizio almeno di 50 anni, per cui questa spesa si può nel fondo di risparmio ritenere per la metà.
				602,331	»	
				2,912,890	»	

## Bilancio.

Attività . . .	L. 7,297,500
Passività . .	» 2,912,890
Sopravanzo .	L. 4,384,610

E siccome questa cifra di sopravanzo risulta dal **solo attuale** movimento delle merci e passeggeri, calcoli ognuno quali immensi vantaggi promette l'intrapresa agli azionisti, se l'esperienza dimostra che tutte le strade di ferro fin ora costrutte hanno determinato in misura doppia, quadrupla, e fin decupla, il movimento preesistente di merci, e specialmente di passeggeri. Dunque, supponendo semplicemente triplicato l'attuale movimento di merci e passeggeri, il che sarebbe il meno possibile per un territorio così ricco e popoloso, si otterrebbe **più che triplicata** l'esposta cifra dell'annuo dividendo.



CONFRONTO DI RENDITA COLLA STRADA DI LIVERPOOL.

		RENDITA		MEDIA	
		TOTALE		ANNUA	
		Lire	C.	Lire	C.
RENDITA SPORCA DELLA STRADA FERRATA DA LIVERPOOL A MANCHESTER NEI TRE ANNI DA PRIMO LUGLIO 1831 AL 30 GIUGNO 1834.					
1	Semestre . . . . .	2,602,193	»		
2	idem . . . . .	2,464,608	»		
3	idem . . . . .	2,344,116	»		
4	idem . . . . .	2,493,896	»		
5	idem . . . . .	2,817,341	»		
6	idem . . . . .	2,746,356	»		
				5,056,170	»
SPESE DI OGNI GENERE A DETTA					
1	Semestre . . . . .	1,333,396	»		
2	idem . . . . .	1,487,680	»		
3	idem . . . . .	1,242,139	»		
4	idem . . . . .	1,352,342	»		
5	idem . . . . .	1,347,092	»		
6	idem . . . . .	1,551,888	»		
				2,671,512	»
<p>La rendita annua netta risulta in L. 2,384,658 e quindi il rapporto tra la rendita annua netta, e la spesa annua sporca sta come 47/100 cioè la rendita netta sarà 47/100 della rendita sporca.</p> <p>Devesi però osservare che in questo frattempo su di essa strada vennero cambiati in più riprese 273 dei rails; che replicatamente si cambiarono le macchine locomotive per dei miglioramenti successi nel frattempo; che essendo in fine la prima strada fabbricata di questo genere molti errori si commisero a confessione degli stessi della Direzione (vedi il discorso del presidente Lawrence, 21 gennaio 1835) che noi sapremo schivare.</p> <p>Tutto adunque c'induce a credere che le spese da noi preventivate, se non saranno minori, non dovranno certamente sorpassare.</p> <p>Venezia, 1 aprile 1837.</p>					
<p>EMILIO CAMPILANZI <i>ingegnere.</i></p> <p><i>Visto ed approvato, salvo le modificazioni che lo studio dettagliato della linea sarà per suggerire.</i></p> <p>GIOVANNI MILANI <i>ingegnere in capo.</i></p>					





# APPENDICE.

---

TRACCIAMENTO DELLA LINEA.



*Le operazioni geodetiche per compiere il progetto della strada ferrata da Venezia a Milano intraprese col cadere del passato agosto, vennero inoltrate con vigore, e volgono omai prosperamente al loro termine. L'ingegnere in capo, signor Giovanni Milani, a cui si confidò interamente la creazione e redazione del progetto sì della linea maestra che delle sue diramazioni e del ponte sulla laguna, si è adoperato con una singolare attività, e venne lo-devolmente secondato da un numeroso corpo di valenti ingegneri. La Direzione crede rendergli un atto di giustizia ed un attestato di considerazione ben dovuta, esponendo, colle stesse di lui parole, quanto venne da lui compiuto fino allo spirare del decorso anno. Ha quindi adottato il pensiero di pubblicare il suo primo rapporto tecnico annuale, ossia il riassunto dei varii rapporti mensili, dal quale ognuno potrà raccogliere che i progressi dell'opera sono tanto rapidi quanto la grandezza della distanza e la complicazione delle cose lo concede. Valga ciò a mantenere ed accrescere quella fiducia con cui il pubblico ha sempre favorito l'impresa.*

Venezia, 1.º febbraio 1838.

**LA DIREZIONE DELLA SOCIETÀ PER LA STRADA FERRATA DA VENEZIA A MILANO.**

*Sezione lombarda.*

**GASPARE PORTA.**  
**ANTONIO CARMAGNOLA.**  
**PAOLO BATTAGLIA.**  
**FRANCESCO DECIO.**  
**GIAMBATTISTA BRAMBILLA.**

**C. DOTT. CATTANEO** *segret.*

*Sezione veneta.*

**GIUSEPPE REALI.**  
**FRANCESCO ZUCHELLI.**  
**PIETRO BIGAGLIA.**  
**GIACOMO TREVES NOB. DE' BONFILI.**  
**NOB. SPIRIDIONE PAPADOPOLI.**

**G. B. BREGANZE** *segret.*

ALLA RISPETTABILE DIREZIONE DELLA STRADA FERRATA  
DA VENEZIA A MILANO.

L'INGEGNERE IN CAPO.

**N**el presente rapporto verrò epilogando tutti gli antecedenti, affinchè questa rispettabile Direzione possa vedere, ad un tratto, quanto fino ad ora si è fatto, ed a qual termine siano giunti i lavori d' arte.

Con lettera direttami a Berlino, il 25 del prossimo passato maggio, la Commissione fondatrice onorommi dell' incarico di creare e di compilare un progetto per la costruzione di una strada di ferro da Venezia a Milano, e dirigerne la successiva esecuzione.

Il 19 giugno era a Venezia; il 30 a Milano, conferendo colle due sezioni della Commissione fondatrice; il 9 luglio a Verona. Rimasi a Verona sino ai 19 agosto, stabilendo l' ufficio tecnico; stendendo l'ordito di quanto doveva muovere e dipendere da me; compilando alcuni prospetti statistici sopra i quali stabilire in seguito ed in dettaglio le basi del progetto economico; e dettando alcuni regolamenti od utili all' ordine dell' ufficio, od indispensabili all' unità ed all' esattezza delle operazioni geodetiche.

Il 21 agosto fui al congresso generale degli azionisti in Venezia; il 24 mossi all' esame del terreno.

Per qualche studio anteriore conosceva il regno Lombardo-Veneto, l' Italia intiera, i suoi fiumi, i suoi mari e le città.

Pure volli rifarmi da capo perchè temeva, e temo, che la più piccola negligenza, la più lieve dimenticanza nel fatto della linea potesse e possa essere di seria e di fatale conseguenza.

Rammentai il poco che ho veduto;

Lessi quanto fu scritto sulla strada di ferro d' Italia;

Corsi da Venezia a Milano, dal Po alle Alpi.

Visitai a palmo a palmo il terreno per tutto, ove l' importanza della risoluzione da prendersi domandava un esame scrupoloso e minuto.

Vidi le due capitali, le città intermedie, i fiumi, i canali.

Pei fiumi e canali, ho spiato sul terreno come valicar si potessero con sicurezza ed economia, malgrado le alte arginature che li serra, od i profondi ed ampi bacini nei quali scorrono.

Per le città, come possibilmente avvicinar mivi con mezzi proporzionati ad uno scopo di utilità, e senza immolare ad esse i più generali vantaggi della linea.

Qualche volta l'assiduità e la fatica colsero nell' agevole e nell' economico, e se ne compiacquero; ma spesso anche ebbero l' amarezza che il possibile ed il meglio erano minori di qualche desiderio già emesso, o contrario a qualche accarezzata speranza.

Questi primi studii statistici e topografici m' additarono l' andamento generale della strada, le direzioni alle quali avviare si deve: — eccole.

Muove dalla bella e ricca Milano tra le due porte Orientale e Tosa, nel mezzo ed in faccia al borgo Monforte, se lo stato interno della città si conserva qual è: oppure quasi da porta Tosa, in faccia al borgo della Stella che guarda il Duomo e la piazza Fontana, se il favore dei cittadini e del Municipio vorrà togliere il borgo della Stella dalla attuale ristrettezza e povertà. Corre retta fino a Rugolone, tra Vignate e Melzo, trinciando il Lambro ad Oppio; indi dritta dritta per sessantamila metri a Brescia, passando la Muzza e l'Adda ad un tratto sotto Trecella; il Serio in faccia a Romano; l'Oglio tra le case Mottella e Lama; ed il Mella sotto il borgo di s. Giovanni; toccando Triviglio, Romano, Chiari; tenendosi a non grande distanza da Bergamo, da Cassano sopra Adda, da Caravaggio, da Travagliato.

Gira Brescia dal lato di mezzogiorno, accostandosi alla porta di s. Alessandro, e si dirige, retta, tra s. Eufemia e Torbiolo. Ivi volge a sud-est, evita i colli di Castenedolo, di Montechiaro, di Calcinato, le molte tortuosità del serpeggiante alveo del Chiese che passa a Cazzuso, e va dritta a Castiglione delle Stiviere.

Poco dopo Castiglione piega dolcemente a sud, e radendo, a Ca-Morino, la strada postale di Mantova, va a Guidizzolo e lo passa.

Dopo Guidizzolo gira all' est ed al Mincio. Varca il Mincio tra Pozzolo e Massimbona, presso e sotto la casa detta il Fenil-dei-ca-Ferri, posta a destra del Mincio. Lo varca con un rettilineo, che, incominciando un poco a nord della casa Belvedere, termina a sinistra del Mincio nel crocicchio chiamato le Sei-vie. Ivi mira a Verona e vi corre vicina, per quanto può, radendo Villafranca. Questo rettilineo delle Sei-vie termina alla Roveggia. Là ne muove un altro che tocca Tombetta, passa l'Adige a Ca-di-Mazzè, e continua sino a Villanuova, tenendosi sopra i terreni più asciutti, ed evitando da un lato il colle di Caldiero, dall' altro le valli.

Il passo d' Adige, a Ca-di-Mazzè, è il più vicino possibile alla città di Verona, ove non si voglia trinciar il fiume tre volte con enorme dispendio, o gittarsi incautamente tra le angustie di s. Michele ed i bassi fondi di s. Pancrazio.

Da Villanuova va a Locara, e da Locara ai Cristani presso Altavilla, cambiando una sol volta di direzione, avvicinandosi a Montebello, varcando il Guà, ed evitando il Chiampo.

Segue poscia attigua alla strada postale; guarda in cammino Vicenza dal Campo-Marzio, indi la passa a sud, o sopra l' unghia dei colli Berici, o sotto l' ultima onda di essi, a seconda del volere delle pendenze, ancora ignoto.

Vinto il Bacchiglione, a non grande distanza dalla Porta-di-monte, continua sino a Camisano, da dove volge per Padova mettendo capo alla porta di Coda-lunga.

Di là a Mestre, passando il Brenta, poco sopra il ponte della strada postale, poi a Malghera.

A Malghera s' accosta al Forte, e postasi sotto la protezione di lui e delle batterie di s. Giuliano e di s. Secondo, va dritta alla regina dell' Adriatico, all' antica e veneran-

da Venezia, ponendo l'ultimo passo sulle rive incantevoli del canal Grande, in faccia alla chiesa di s. Simeone piccolo.

Muove quindi dalle due e giugne alle due capitali del regno; saluta in cammino quattro città popolose e molti ricchi villaggi; corre sopra un terreno fertile e coltivatissimo, si offre comoda a due milioni di uomini, a molte industrie, a molti commercii.

Bergamo e le ridenti rive del lago di Garda rimangon fuori, e me ne duole per l'amenità dei luoghi, per la fertilità del suolo, per le ricche miniere, per le industrie; ma l'andar a Bergamo allungherebbe soverchiamente il cammino, e lo ritarderebbe ancor più, obbligando a salir molto per iscender poscia; e nessun varco facile, od almeno proporzionato all'utilità che promette, s'apre tra le colline del lago.

Bergamo si può unire alla via principale con un braccio di strada di ferro, che da Bergamo volga a Triviglio od in quel torno. Forte sarà la pendenza di quel confluente, ma lo scapito che si potrebbe temere da questa, non sarà per apparire assai grave, se si rifletta che seconderebbe il maggior numero ed il maggior peso dei trasporti.

Anche Desenzano potrebbesi avvicinare alla strada di ferro, aprendo tra Desenzano e Castiglione una strada comune, od una strada di ferro, a seconda dell'utilità che sarà per promettere e del dispendio che sarà per esigere. La si potrebbe aprire valicando le alture che circondano quei due grossi paesi, ed attraversando la valle che si apre ad ovest, e tra il doppio ordine di colline disposte, quasi a doppia corona, intorno alle rive meridionali del lago.

Se a livellazione compiuta, e dopo di avere sopra essa esaurito ogni studio di pendenza e di spesa, l'additato andamento si potrà definitivamente seguire, i rettilinei saranno dieciotto; le curve di riunione sedici, del raggio dai 12,000 ai 1000 metri; le stazioni saranno dodici, due principali a Venezia ed a Milano, e dieci secondarie, cioè:

A Triviglio pel crocicchio delle strade di Bergamo, Crema, Lodi. A Chiari. A Brescia. A Castiglione delle Stiviere, pei ricapiti del lago di Garda. Al passo del Mincio, e sulla destra, per Mantova, Volta Valeggio, ec. A Verona. A s. Bonifazio per tutte le ricche e fertili valli del Veronese, del Vicentino alla destra della strada postale, e per le popolate pianure di Albaredo, Lonigo, Cologna. A Vicenza. A Padova. A Mestre.

La linea principale è divisa in undici sezioni.

- I. da Venezia a Mestre;
- II. da Mestre a Padova;
- III. da Padova a Vicenza;
- IV. da Vicenza alla Lobia;
- V. dalla Lobia alla Roveggia presso Verona;
- VI. dalla Roveggia alla sponda sinistra del Mincio;
- VII. dal Mincio a Castiglione delle Stiviere;
- VIII. da Castiglione a s. Eufemia;
- IX. da s. Eufemia a Chiari;
- X. da Chiari a Triviglio;
- XI. da Triviglio a Milano.

Vi è anche una sezione duodecima per gli studii delle linee laterali, come quelle di Desenzano e di Bergamo.

Ogni sezione ha, intanto, una squadra d'ingegneri, composta di un ingegnere ope-

ratore e di un ingegnere assistente scelti tra quelli del regno Lombardo-Veneto che chiesero alla Commissione fondatrice, alla Direzione, od a me, di aver parte nell' opera.

Ecco di quelli che sono in attualità di servizio, i nomi, l' incarico loro, e la sezione nella quale si trovano :

II. Barcelli Lorenzo, ingegnere operatore.

III. Meneghelli Luigi, ingegnere operatore. — Vanzetti Carlo, ingegnere assistente.

IV. Scapini Domenico, ingegnere operatore. — Noale Andrea, ingegnere assistente.

V. Palamidese Alessandro, ingegnere operatore. — Gaspari Guido, ingegnere assistente.

VI. Amai Girolamo, ingegnere operatore. — Collalto Odoardo, ingegnere assistente.

VII. Gerosa Luigi, ingegnere operatore. — Bittasi Pietro, ingegnere assistente.

VIII. Bianchi d' Adda Marziale, ingegnere operatore. — Olivari Angelo, ingegnere assistente.

IX. Pinchetti Pietro, ingegnere operatore. — Bermani Giacomo, ingegnere assistente.

X. Pagès Antonio, ingegnere operatore. — Bignami Filippo, ingegnere assistente.

XI. Bossi Gio. Battista, ingegnere operatore. — Pestagalli Giuseppe, ingegnere assistente.

XII. Fuà Benedetto, ingegnere assistente.

In questa sezione eravi, come ingegnere operatore, il signor Ercole Rossetti, nel quale non so se fosse più da lodarsi la dolcezza e la gentilezza dell' animo, od il sapere e la diligenza nell' arte sua, tanto tutte queste qualità erano in lui somme. Ma il 10 corrente, dopo una brevissima malattia, la morte rapillo agli affetti dell' ottima di lui famiglia, all' amore dei di lui amici, al buon servizio della società, lasciando quanti ebbero la fortuna di conoscerlo dolentissimi della sua perdita.

Oltre gli ingegneri superiormente nominati vi sono all' ufficio tecnico due ingegneri praticanti, i signori Lorenzo Poletini e Diomiro Pieropani, il disegnatore signor Mezzani, e lo scrittore signor Giovanni Palmarini.

Il perito architetto signor Costante Turola stimò i piccoli danni recati sino ad ora attraversando i terreni colle operazioni geodetiche.

Per segnar sul terreno il cammin della linea, e farlo seguir poscia dalle operazioni geodetiche, ho fatto erigere degli osservatorii di legno dell' altezza di circa venti metri a Rugacese, al passo dell' Adda, a Romano, a Brescia, in riva al Chiese presso Cazzuso, a Villafranca, sulla sponda destra dell' Adige a Ca-Mazzè, a Locava, alla Casa detta dell' Osteria presso la strada postale da Vicenza a Padova, alla Porta di Coda-lunga alla città di Padova, poco al di là della Brenta; e degli scopi opachi o luminosi, a seconda della distanza e dello stato del cielo, a Mestre, a Padova, a Vicenza, all' Olmo, ad Altavilla, al ponte delle Asse sul fiume Guà, a Villanuova, alla Roveggia, sul Mincio, a Guidizzolo, a Ca-Morino, a Castiglione delle Stiviere, al primo bivio che s' incontra uscendo dalla porta di sant' Alessandro di Brescia, a Chiari, a Triviglio, a Rugolone, a Milano.

#### **LA LINEA È TRACCIATA.**

Per generosa indulgenza, dall' eccelsa I. R. Giunta del Censimento e dall' I. R. Ufficio del Censo di Milano ho ottenuta la copia di quelle mappe censuarie in iscala originale di tutta la zona di terreno percorsa dagli studii della strada, ed ora vi sto segnando



sopra la linea, onde avere una guida nella riconoscenza e nella stima approssimativa dei terreni. La copia delle mappe fu sorvegliata e diretta con distinta diligenza e premura dall'abile ingegnere signor Marco Santini.

Anche l'I. R. Ufficio Topografico mi permise, gentilmente, la copia di quella parte della carta topografica ed idrografica della laguna di Venezia, che ha per limiti la città e le rive dell'Estuario tra Fusina e Malghera.

La livellazione è compiuta da Venezia a Vicenza, e già inoltrata in tutte le sezioni da Vicenza a Milano e nella linea laterale da Desenzano a Castiglione.

Quanto occorre di livellazioni e di planimetrie per assicurarsi se possibil fosse e per progettare il non facile passo di Vicenza, è già fatto.

Appena la livellazione sarà compiuta, appena mi sarà noto a quali pendenze dovrò necessariamente ridurmi, la linea ferma e definita in allora sarà sottoposta all'esame ed alla sanzione delle Autorità militari e civili che tutelano la difesa dello Stato ed il pubblico servizio dei canali, delle strade e dei fiumi.

Ecco il fatto: la rigida stagione contrasta ora le operazioni geodetiche, ma vi terremo contro, chè gl'ingegneri prescelti sono tutti abili, zelanti, attivi, quasi tutti giovani, bel pegno pel presente, bella speranza pel futuro. Tutti faremo ogni fatica, ogni sforzo perchè l'opera non si allenti, per mostrarci non indegni affatto della Imperiale Sapienza e Clemenza che la permise, della generosa protezione Vice-Reale che l'anima, del fervore di tutte le Autorità civili e militari che l'aiutano, del favor pubblico che l'agevola.

Da tutto questo incoraggiati e sorretti, speriamo di poter condurla presto al fine desiderato, ad utile della società, a vantaggio dell'intera monarchia, ad onore d'Italia.

Verona, 18 gennaio 1838.

*Firmato* MILANI.

# INDICE.

---

PREFAZIONE . . . . .	pag. 5
<i>Rapporto del Presidente all' Assemblée per la Strada ferrata da Venezia a Milano, tenutasi in Venezia il giorno 21 agosto 1837 . . . . .</i>	» 9
<i>Processo verbale della Radunanza dei Possessori di certificati interinali d'azione nell' Impresa della Strada ferrata da Venezia a Milano, tenutasi in Venezia nelle sale della Borsa, oggi 21 agosto 1837, in relazione alla circolare d' invito 30 giugno 1837 . . . . .</i>	» 19
<i>Suppliche per la concessione del privilegio . . . . .</i>	» 27
<i>Sovrano Rescritto (27 gennaio 1837) . . . . .</i>	» 35
<i>Statuto organico il quale subito che abbia ottenuta l'approvazione della Superiorità alla quale fu rassegnato dalla Commissione fondatrice costituirà il Contratto fondamentale della Società lombardo-veneta per la crezione della Strada ferrata da Venezia a Milano . . . . .</i>	» 39
<i>Atto di garanzia prestata in nome dell' Associazione fondatrice lombardo-veneta . . . . .</i>	» 47
<i>Opinione sulla linea da preferirsi nel tracciamento generale della Strada ferrata da Venezia a Milano . . . . .</i>	» 51
<i>Riepilogo del Preventivo d' avviso, Prospetti di attività e passività dell' Amministrazione, e Confronto di rendita colla strada di Liverpool . . . . .</i>	» 67

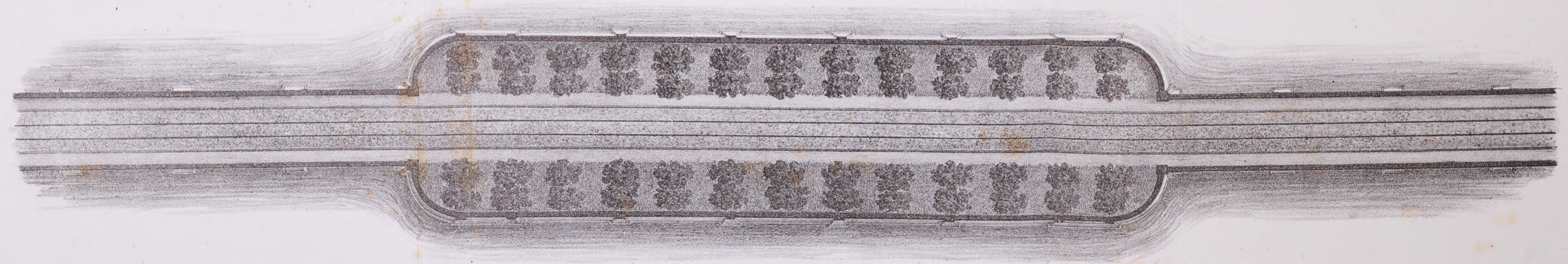




*Veduta generale del ponte attraverso la Veneta Laguna,  
 conforme al primo piano ideale li 6 Giugno 1836 dalla Commissione fondatrice Veneta per la costruzione della Strada ferrata,  
 da Venezia a Milano.*



*Prospetto e Pianta di una delle piazzette colle arcate che vi susseguono.*



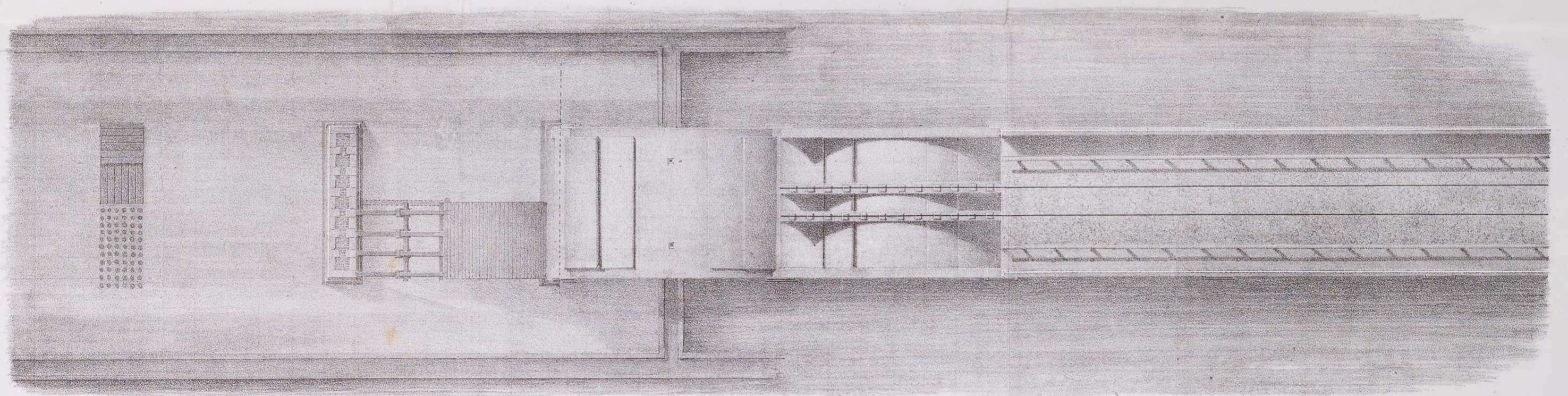
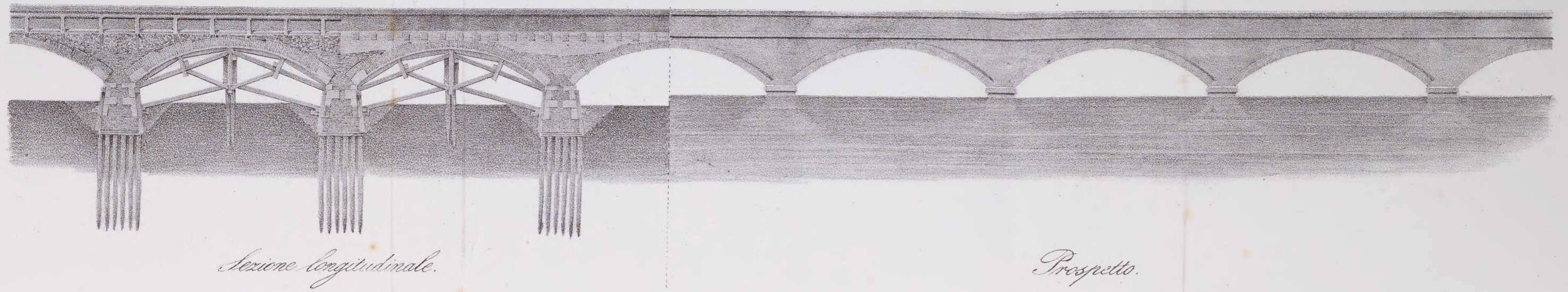
Piedi di Parigi      Metri      Piedi di Vienna

*T. Molana Ingegnere*

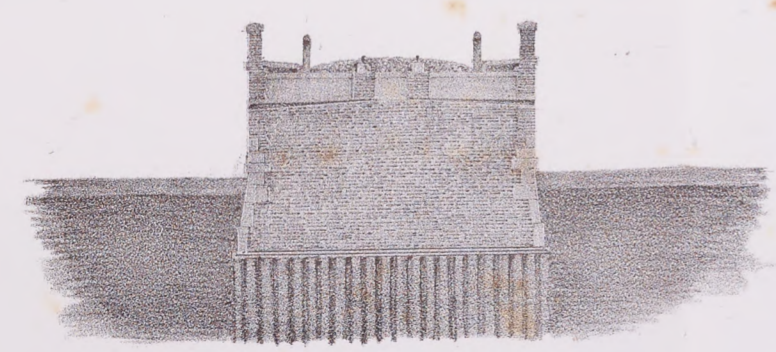
*P. Lit. Veneta*



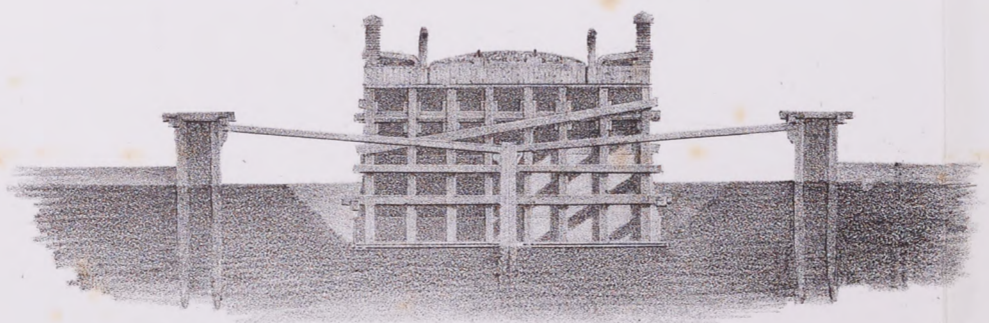
*Dettagli del ponte attraverso la Veneta Laguna  
 conforme al primo piano ideato li 6 Giugno 1836 dalla Commissione fondatrice Veneta per la costruzione della Strada ferrata,  
 da Venezia a Milano.*



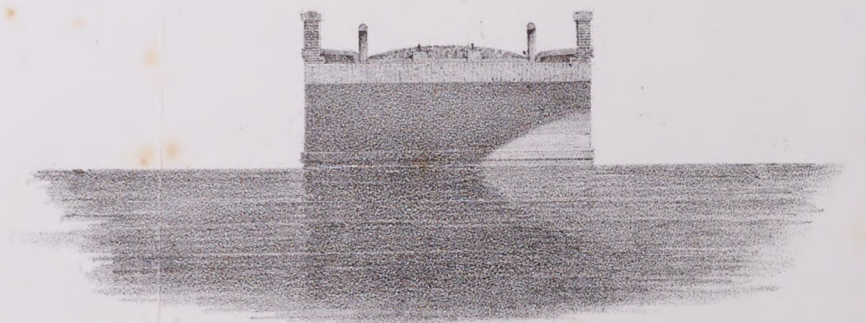
*Pianta che mostra i varj gradi successivi di costruzione delle Arcate.*



*Sezione sull'asse della Pila.*  
 Piedi di Parigi.  
 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 10 20 30



*Sezione trasversale di un' Arcata colle Centine.*  
 Metri.  
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



*Sezione di un' Arcata senza le Centine.*  
 Piedi di Vienna.  
 10 20 30

*T. Masina, Ingegnere*

