

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

*Tutti i Ministri Segretari di Stato delle Finanze e dei Lavori pubblici sono incaricati di presentare al Parlamento il progetto di legge del tenore che segue e di sottoporre la discussione.*

*Articolo 1°*

*È approvata la convenzione che per l'esecuzione della legge 5 Giugno 1853 si è pagata dalla asfalta Aranda delle Stato-ferate li 30 Ottobre 1853 al Signor Federico May Escher quale rappresentante della Casa Escher, Weiss & C. di Ginevra per la costruzione che la casa stessa si è obbligata di fare di tre battelli a vapore per la navigazione del Lago Maggiore ai prezzi e alle condizioni di cui nella convenzione medesima.*

*Articolo 2°*

*Per l'effetto di tal convenzione si è autorizzata una spesa di L. 523. 000 la quale verrà stanziata nel Bilancio del corrente anno 1854 del Ministero dei Lavori pubblici per la somma di Lire 450. 000, e per le rimanenti Lire 73.000, in quello del 1855.*

*Vittorio Emanuele*

*Chiaro*

*Relazione*

sul  
Progetto di legge per lo stabilimento  
della Navigazione a vapore sul Lago  
Maggiore, in continuazione della  
Strada Ferrata da Genova a Torino  
ed Arona

*Sig.<sup>ri</sup> Deputati*

Dalla Legge 5. Giugno 1853 che ordinava  
la continuazione della Strada Ferrata da  
Novara ad Arona venne prescritto che  
si stabilisse un servizio di navigazione a  
vapore per il trasporto delle merci e dei viaggiatori  
dal suddetto porto alla sponda settentrionale  
del Lago.

Il sistema di questa navigazione  
venne pure stabilito dall'orono in quel  
modo che egli credette il più conveniente  
all'interesse del commercio e dell'amministra-  
zione, approvato per legge.

Il Governo prendendo in considerazione  
la specialità di un tale servizio, dovette  
convincersi che finché si faceva procedere  
per conto della Regia Amministrazione  
l'esercizio della Strada ferrata dello Stato,  
non si potesse prescindere dal collegarvi quello  
della navigazione da Arona al territorio  
Svizzero. Separare questo esercizio di navigazione  
da quello della Strada ferrata, e concederlo  
all'industria privata, sarebbe stato di grave  
danno, d'intemperismo; di grave danno perché  
continuava la gestione in economia della  
Strada ferrata, il cui movimento veniva a  
costituire l'elemento principalissimo del  
prodotto della navigazione: intemperismo

perchè quando si veniva alla determinazione,  
di cedere la Strada fenata ad una Società,  
questa avrebbe certamente potuto offrire migliori  
condizioni, o se le fosse insieme ceduto lo  
esercizio della navigazione. Oltre che non  
essendosi ancora potuto nulla concretare  
intorno alla prolungazione della Strada,  
fenata sul territorio saronno sino al lago  
di Costanza, conveniva che il Governo si  
conservasse la facoltà di poter invece concedere  
l'esercizio della navigazione a quella  
Compagnia che assumesse l'impresa del  
Lackmannier, o che ciò avrebbe potuto agevolare  
l'attuazione dell'impresa medesima.

Questi motivi adunque inducevano il  
Ministero al partito di fare acquisto di  
quei mezzi di navigazione che si rendevano  
necessari ad ottenere nei suoi primordi un  
sicuro e ben ordinato servizio, salvo ad accrescerlo  
o modificarlo il sistema quando il movimento  
della navigazione medesima, spicciolmente  
cagionato dall'apertura della ferrovia del  
Lackmannier, prendesse uno sviluppo più grande.

Stabilito questo principio, ne veniva per  
conseguenza che il Ministero dovesse trattare  
direttamente con costruttori di conoscenza,  
solidità, e capacità provata nei lavori di cui  
si tratta; e dovesse inoltre procurare che  
nella continuazione del servizio se ne ottenesse  
il modo più facile e più economico di  
assicurare la manutenzione e la pronta  
riparazione dei piroscafi.

La Ditta Escher-Wiss di Zurigo  
aveva già fin dal mese di Giugno 1853.

presentata una prima offerta per assumere  
l'impresa. L'incontestata reputazione che  
si è acquistata questa Ditta il cui stabilimento  
in fatto di costruzione di battelli a vapore  
è uno dei principali dell'Europa  
Continentale; la circostanza che la Ditta  
offerente aveva già stabilito cantieri ed  
officine succursali, e fatte altre costruzioni  
navali importantissime sul Lago Maggiore,  
a buona portata del quale trovassi il suo  
stabilimento principale; la sollecitudine  
maggiore che poterassi perciò ottenere nello  
aver varati i piroscafi, e nell'attivazione  
immediata della navigazione; l'aver  
finalmente meglio assicurata la pronta  
riparazione dei battelli a vapore specialmente  
per un primo tempo di prova, durante  
il quale avrebbero dovuto essere garantiti,  
disponevano fin da principio il Governo  
ad entrare in qualche preliminare trattativa  
colla Ditta medesima.

Entretanto fu come le condizioni da  
stabilirsi ingenerano un ponderato studio  
tanto nel rispetto tecnico, quanto nella  
Amministrazione ed economico, così il  
Ministero reputò essere indispensabile di  
istituire una Commissione composta di  
uomini d'arte appartenenti all'esercizio  
della ferrovia, ed alle costruzioni meccaniche  
e navali e presieduta dall'Intendente Generale  
delle Strade ferrate alla cui gestione doveva  
essere aggiunto anche questo ramo di  
ferrivie pubbliche. Incarico della Commissione  
era principalmente di stabilire le condizioni

S

di numero, di portata e di potenza dei  
piroscafi secondo quel prestabilito  
ordinamento della navigazione che fosse  
trovato il più conveniente; di stendere in  
conformità a queste condizioni un capitolato  
d'appalto che facesse di base al contratto,  
e quindi di mettersi in relazione colla  
Ditta offerente per trattare del prezzo, del  
tempo, e delle garanzie per l'adempimento  
degli obblighi che sarebbero imposti alla  
impresa.

E poichè due mesi dopo la prima offerta  
del Sig. Escher-Wiss, ma prima che la  
Commissione avesse compiuto il suo lavoro,  
un'altra offerta veniva fatta da un costruttore  
Olandese per mezzo d'un suo rappresentante  
a Torino, il Ministero incaricò la Commissione  
medesima di prendere in esame anche questa  
offerta.

La Commissione fu unanime nel dare  
la preferenza alla Ditta Escher-Wiss;  
il Governo poteva tanto meno dissentire  
da quest'opinione, quanto che metteva una  
grande importanza nel conseguimento dello  
scopo che egli si era proposto di ottenere  
che i cantieri e le officine sussidiarie che  
dovevano stabilirsi sul lago, si trovassero  
in una più pronta e facile relazione con  
l'officina principale dell'imprenditore.  
Al quale scopo però perchè fosse più  
compiutamente conseguito, richiedeva che i  
cantieri stessi si stabilissero sul territorio  
nostro, procurandoci così, e una maggiore  
garanzia nel procedere dell'opera, ed un

più facile modo di soprarvegliarla.  
Anche di questo argomento si  
occupava la Commissione, e dopo una  
visita fatta sulla sponda del lago  
riconoscera ogni opportunità di sito e di  
mezzi di attivo lavoro sulla spiaggia  
della città di Pallanza, la qual città  
mediante l'offerta spontanea di cedere  
durante il lavoro gratuitamente l'area  
necessaria, combinò che il Sig. Escher-Wips  
portasse i suoi Cantieri da Locarno, ove  
doppiamente intendeva stabilirli, a Pallanza,  
senza che perciò ne avesse a venire alcuno  
ulteriore aggravio alla R. Amministrazione.

Appurato lo stabilimento dei cantieri  
sul nostro territorio, la Commissione propose  
al Ministero il richiedete capitolato, secondo  
il quale l'ordinazione a farsi alla Ditta  
Escher-Wips doveva consistere in tre battelli  
a vapore, ciascuno provvisto di due macchine  
della forza collettiva di 64 cavalli, omettendo  
per ora ogni altro apprestamento di mezzi  
di navigazione siano immediati, siano di  
rimorchio: giacchè considerava la Commune  
che nel primo tempo dell'esercizio i tre  
battelli a vapore quando avessero la forza  
e le dimensioni prescritte potevano bastare da  
sé soli, caricando a loro bordo immediatamente  
tutti i viaggiatori quanto le merci, e che in  
progresso di tempo quando fosse riconosciuto  
il bisogno, o di rimorchiatori o di altri modi  
di trasporto, si potrebbe dopo l'esperienza  
fatta provvederli con più sicurezza di buon  
successo, adottando quel sistema, forma, e  
grandezza di navigli che si reputassero

più convenienti. Oltre che quando anche  
nei primi dell'attuazione della navigazione  
si presentasse in qualche congiuntura il  
bisogno di rimorchiare, non mancherebbero  
all'uopo le barche ordinarie che fanno <sup>pur</sup>  
ora la navigazione del lago.

Sulla base di questo Capitolato a cui  
diressero l'approvazione loro i Ministri delle  
Finanze e dei Lavori Pubblici, l'Intendente  
Generale delle Strade ferrate stipulò col Sig.  
Escher-Wiss la convenzione che rimane ora  
assoggettata alla Vostra approvazione. Il  
tempo trascorso negli esami e nelle trattative  
aveva condotto questa stipulazione alla fine  
d'Ottobre 1853. E fu come il Sig. Escher Wiss  
aveva dichiarato non potersi assolutamente  
impegnare a somministrare i battelli a  
vapore se non nel termine di sedici mesi,  
obbligandosi però di dar compiuti i primi  
due, tre mesi prima, e quindi queste pare  
soltanto alla fine di Novembre 1854; e  
fu come all'ora un ritardo ulteriore poteva recare  
gravissimo danno all'esercizio della Strada  
ferrata, per la quale era necessario che avviata  
ad Arona, ed anche sol fino ad Oggi,  
trovasse non solo la navigazione pronta, ma  
anche anticipatamente avviata nel suo regolare  
esercizio, così parve al Ministero che  
non si dovesse indugiare ulteriormente ad  
impegnarsi definitivamente in quest'impresa.  
E così già dopo avere più d'istinto il Consiglio  
Superiore delle Strade ferrate, al quale venne  
esplicitamente assoggettata la questione, e che  
fu d'unanime parere potersi stipulare

1  
e far approvare il contratto per Decreto  
Reale, dappoi che crasi nel Bilancio  
dei Lavori Pubblici domandato il fondo  
occorrente.

Ma poichè la Commissione  
del Bilancio ha opinato, e la Camera  
ha deciso doversi questo fondo ottenere  
con una legge speciale, il Ministero  
viene ora ad assoggettarne il progetto  
alla Vostra approvazione, e confida  
O Signori, che in vista delle sue porte  
circostanze Vi piaccia dare la sanzione  
Vostra a quanto ha creduto suo dovere  
di operare per non vedere infermato il  
Servizio d'una Amministrazione così  
importante qual'è quella della Strada  
ferrata dello Stato, e che questa strada  
sarà giunta a mettere il porto di  
Genova e tutto il Piemonte nella più  
pronta e facile comunicazione col  
Lago Maggiore.



1853.  
30. 8<sup>me</sup>

- Aujourd'hui 30<sup>me</sup> 1853 entre M. M. Bouca  
Intendant Général de l'Administration des Chemins de Fer  
de l'Etat et Frédéric May: Etcher un des Membres de la  
maison Etcher. Il est de Quing il a été convenu ce qui suit.
1. La maison Etcher s'oblige en son propre et sous garantie des  
seuils à construire trois bateaux à vapeur de la force de  
64 Chevaux chacun pour la navigation avec transport de  
passagers et de marchandises sur le lac majin.
  2. Ces bateaux seront en tout conformes au cahier des charges  
établi d'aujourd'hui signé par M. M. les Ingénieurs Gén. et  
Sommaires, et construits avec du matériel de toute pre-  
mière qualité, et avec les meilleurs systèmes de construction,  
ils seront livrés à l'usage auquel on veut les destiner et  
subir les essais posés dans le cahier des charges susdit.
  3. La maison Etcher garantit le bon service des bateaux  
pour un an à partir de la livraison, et elle réparera tout défaut  
de construction pendant ce terme de garantie.
  4. La construction se fera sur la bête Sarda du lac de Sappe-  
renne à Pallanza dans l'endroit offert gratuitement par  
cette ville: cependant tout frais d'établissement des Chan-  
tiers de construction demeureront à la charge du constructeur.
  5. L'Administration susdite s'oblige de procurer à M. Etcher  
la libre entrée en franchise de douane de tous les outils  
et de toutes les matières premières destinées à la construc-  
tion: cependant tous les outils ou matières introduites seront

3

constatées par le Délégué des deux Administrations des  
Douanes et des Chemins de fer.

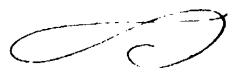
Tous les outils et matières entrés en franchise qui ne  
seraient pas consommés dans la dite construction, seront  
exportés par M. Echer dans le mois après la livraison  
du dernier bateau, en cas contraire, M. Echer demeurera  
redevable des droits de Douane pour dits outils et matériaux.

6. Le prix des bateaux est convenu à 175,000. par  
chaque bateau payable par papier sur Paris ou au comp-  
tant à la banque de M. Potin & Co au choix de  
l'Administration et par quarts: à savoir le premier quart  
dans six mois; le second dans neuf mois à dater de l'approba-  
tion du présent, par le Ministère des Travaux publics; le troisi-  
ème quart dans un an; la dernier, moitié à la livraison des bateaux,  
l'autre moitié après l'expiration de la garantie du troisième  
bateau.

La livraison se fera sur le lac majus à Bellone après  
lesquels, seront deux des bateaux à la fin d'Avril 1884, le  
troisième à la fin de Février 1885.

En cas de retard dans ces livraisons M. Echer demeurera  
redevable envers l'Administration d'une somme de 400. livres  
par semaine de retard à la dite livraison.

8. La présente Convention n'est valable qu'autant que  
elle sera approuvée par le Ministère des Travaux publics,  
et l'Administration donnera avis de cette approbation par



lettre à M<sup>r</sup> Ecker à son domicile selon l'adresse qu'il  
en fait à Curieu chez M<sup>r</sup> Bobineau jadis.

Les parties de cette notification commenceront à devancer  
les termes jadis.

Fait & passé à Curieu le jour jadis par double ori-  
ginal signé par les parties contractantes & par elles m<sup>es</sup>es.  
sans aucun frais de pache de M. Ecker.

signé à l'original } Borra  
Ecker M<sup>r</sup> La Haye Lacher

## Cahier des Charges pour la construction de trois bateaux à vapeur en fer de 64 chevaux de force nominale pour le service, sur le lac majeur / Rive suisse / Coque

### 1. Dimensions principales.

Longueur mesurée entre perpendiculaires	165. 0
Largueur au maître-coupe au fort	17. 6.
Profondeur	8. 3

Long<sup>eur</sup> en 3<sup>e</sup> d'après (Poids Jauge) 251.  $\frac{63}{94}$ .

2. La coque sera construite en tôles et cornières de fer de la  
meilleure qualité selon les règles de l'Art, les rivets seront  
posés à chaud, et le tout recouvert d'une couche de



peinture au minimum intérieurement et extérieurement.  
L'œuvre morte du navire sera en suite peinte au noir.

L'épaisseur des toles sera de  $\frac{5}{16}$  de ponce à côté de la quille, de  $\frac{1}{8}$  sur le fond, et ira en diminuant jusqu'à  $\frac{3}{16}$  pour les flancs.

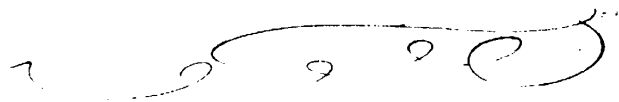
Le membrure sera en fer de première de  $3\frac{1}{2}$  à  $4\frac{1}{2}$  de ponce pieds courant, et l'espacement des couples sera de 1' 3" pour la chambre des machines et chaudières, et de 2' 3" pour le reste de la coque en moyenne. La chambre des machines et chaudières sera isolée par deux cloisons étanchées en tôle de  $\frac{1}{8}$  de ponce d'épaisseur.

La quille, l'étrave, et l'étambot seront en fer de 6" d'épaisseur sur  $4\frac{1}{2}$  de largeur.

La plate forme des machines et chaudières sera en fer ainsi que les traux du pont au dessus des machines et chaudières. Les cloisons de soutes à charbon seront pareillement en tôle.

3° Tous les ouvrages de charpente et menuiserie sont en bois de la meilleure qualité. Les traux du pont en mûlge de 16" d'épaisseur sur six ponce de largeur. Le bordage du pont en mûlge de 2 ponce d'épaisseur joint par des languettes en fer et calfeutré.

Le Bastingage sera en fût, et garni à l'avant de bancs à remorquer: il sera amovible dans la partie qui correspond aux coutilles des ponts à marchandises.



Les baux et alongs des Roues seront en chêne de la meilleure qualité, et les bords des tambours seront en tôle.

Escalier: d'a bordage amovibles - Passerelle de jayetaine d'un tambour à l'autre en bois de meulage avec pontelles garde corps et échelle en fer.

Les surbaux et barrots de toutes les cloutilles seront en chêne et dument chevillés sur les baux, avec chevilles en fer.

Les cloutilles au dessus des machines seront garnies de quilles de fer.

Toutes les boiseries à l'exception du pont seront peintes à l'huile.

#### 4. Disposition intérieure

A l'avant une première Cabine, boisée peinte à l'huile et vernie élégamment avec une glace au fond finie en verre double, parquet et corniches en bois dur, entouré de sofas à report et recouverts de velours en laine, une table ovale et une table carrée en bois de noyer, 12. Cabouets carrés de même bois et recouverts et recouverts comme le sofa.

Fig. 11 L'escalier en bois de chêne avec bandes et balustrade en laiton; parquet à l'entrée dans la première Cabine. Un cabinet pour dames avec glaces, parquet, et sofas, comme dans la grande Cabine et un cabinet pour le traiteur garni de tabliers. Deux Mâtures

*Fin*

A côté de la chaudière une table aux marchandises avec planches et escalier en bois de sapin.

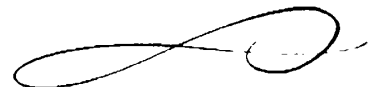
À proue. Une seconde cabine boisée et peinte à l'huile, planches en bois dur entouré de bancs à chaudières servant de réduits: quatre tables et douze tabourets en bois durs peints à l'huile.

L'escalier en bois dur avec bandes et balustrade en fer, planches à l'entrée dans la cabine du même bois. Un cabinet pour le traicteur, garni de tables et un autre pour le Mechaniste, avec Dortoir et armoire, tous les deux boisés et peints à l'huile. Une table aux marchandises comme à poupe.

Dortoir boisé pour l'équipage sur l'avant dr. bâten.

Dans la prolongation des tambours. Une cabine pour le Capitaine, une seconde pour le bureau, une troisième pour le bureau des postes, toutes les trois boisées et peintes à l'huile avec quelques tables et tabourets. Une cuisine, avec foyer en fer, et robinet dans le tambour. Deux retraites.

5. La Machine de la force collective de G. H. Prevost. Les pistons des cylindres auront une garniture métallique. Les machines seront à basse pression de 14 à 15. lit. par p<sup>o</sup> carré, à condensation, système d'action directe oscillant, pompes à air, pompes



alimentaire, pompe à vider le fond de Côle.  
et pompe à la main pour remplir la chaudière.  
Les cylindres à vapeur entourés de feutre.  
Deux roues à palettes articulées; chaudière tubulaire  
avec tubes en fer proportionnés à la force de la machine.  
garniture complète, et manomètre enveloppé de  
feutre; cheminee et manteau en tôle, tous les  
tuyaux de communication entre la machine, et la  
chaudière en cuivre, ceux conduisant la vapeur  
enveloppés de feutre. L'atelier en fer à l'entrée  
dans le compartiment de la machine, et les neces-  
saires pour les vis de la machine; barettes et vase  
pour le suif, un râble, un timonier, et une brosse  
pour nettoyer les tubes de la chaudière; outils  
pour la machine et une poutrelle pour pousser  
les pistons: quelques pièces de petit détail en résumé  
pour la machine, la chaudière et les roues, que les  
constructeurs font dans l'usage de fournir. Les  
chaudières seront éprouvées avant d'être installées  
à bord à une pression d'une atmosphère en plus de  
la pression normale en marche.

La distribution sera munie d'une détente variable.

### Équipement

6. Gouvernail en fer avec Drum en chaîne et poutrelles  
de retour en fer, avec roue en noyer garnie de laiton.



Un organeau / Windlass / avec bittes en chêne solidement fixés: Quins autres de 100. A 200. Kil. avec 80 brasses anglaises de chaîne de  $\frac{1}{2}$  pouce. Une bougeda, une charlotte en fer ou en bois de 15 pieds de longueur au minimum, A de 18 s'il est possible. Un banchot servant de poutre au cable pour équilibrer le navire. Une tente sur l'arrière avec chandeliers en fer et greement en cordage blanc, deux petites guës mobiles complètes. Deux tables et quatre bancs en bois peints à l'huile, et 12 plaques pour placer sur le pont.

7. La construction des coques et le montage des machines devra avoir lieu sur un point de la côte au choix des fabricants sur le territoire du Royaume.

Conditions pour la Course d'épreuve  
Chaque bateau devra faire une course d'épreuve d'Arona à Locarno, A revenir ensuite à Arona avec 25 tonnes de charge à bord et avec une vitesse de 20. Nœuds mesurés par le temps qui sera employé à faire la course complète aller et retour compris. Le combustible sera fourni par l'Administration: Les Constructeurs garantiront une consommation maximum de 5. Kilogrammes d'huile par cheval nominal A par heure.

Surveillance - L'Administration aura la faculté de faire surveiller les travaux de construction soit des bateaux, soit des machines par ses agents.



ou employés sans léser aucunement les droits que  
ils pourrout avoir sur les fabricants à l'époque  
de la réception finale des navires.

Garantie pour la solidité du Bateau pendant  
un an à dater de la remise, obligeant les Construc-  
teurs à réparer ou remplacer à leur frais toute  
pièce qui viendrait à se casser ou se montrer défec-  
teuse, soit par cause des matériaux employés, soit  
par vice de construction, sous condition que la  
machine soit conduite par un mécanicien pro-  
posé et approuvé par les Constructeurs. — )

Les trois Bateaux susdits devront être livrés à  
l'Administration complètement terminés et  
prêts à commencer leur service, quant aux deux  
premiers trois mois après la date du contrat,  
et quant au dernier seize mois après la même  
époque. Pour tout retard la livraison des  
bateaux susdits les fabricants auront à payer  
une amende qui sera déterminée en raison de  
25 100. par semaine et pour chaque bateau.

En cas de force majeure telle que guerre, insur-  
die, inondations sur les lieux

Certifié le 30. Jov. 1883.

Proposé par les Ingénieurs

signés G. Sommeiller. J. Grandis

Pour approbation = L'Intendant Général  
\_\_\_\_\_ signé Bossa

Pour acceptation = signé H. May-Escher,  
\_\_\_\_\_

Per copia conforme all'originale, ad uso d'ufficio,  
dichiarando, che la presente Sottomissione privata  
è stata approvata con R. Decreto del 17 genn  
1853.

\_\_\_\_\_   
M. Fiorina Leg. \_\_\_\_\_

## CAMERA DEI DEPUTATI

### RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

CADORNA CARLO, PEZZANI, MINOGLIO, CADORNA RAFFAELE,  
TORELLI, LANZA, SOMMEILLER

*sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici  
nella tornata del 18 aprile 1854*

**Convenzione colla Ditta Escher-Wyss per la costruzione di tre battelli a vapore  
per la navigazione del Lago Maggiore.**

**TORNATA DELLI 3 MAGGIO 1854**

SIGNORI,

- La Commissione Generale del Bilancio, sul riflesso che la legge 5 giugno dello scorso anno, prescriveva che il Governo avrebbe provveduto nel miglior modo che credeva opportuno per attivare una regolare navigazione sul Lago Maggiore, ma che il progetto di legge doveva sanzionarsi dal Parlamento, sospendeva la relativa categoria, ed invitava il signor Ministro a presentarvi l'analogo progetto. La Camera decideva nel senso esternato da quella Commissione, ed il Ministero vi si uniformava, presentandovi il medesimo nella tornata del 18 aprile scorso.

La vostra Commissione, esaminato questo progetto di legge, non disconobbe l'utilità della provvista dei tre battelli a vapore di cui trattasi. Diffatto, il Ministero appoggiandosi sopra un calcolo

(84-A)

presuntivo dei bisogni di quella navigazione, in corrispondenza colla strada ferrata da Genova ad Arona, nei primordi della sua attivazione, calcolo che parve alla stessa Commissione fondato sopra dati ragionevoli, si limitava appunto a soddisfare ai presunti bisogni in sul principio di quell'esercizio, senza aggravare per ora il bilancio oltre il necessario, eppur lasciando aperta la via ad aumentare in tempo i mezzi di navigazione, allorchè il successivo aumentarsi del movimento su quella linea lasciasse arguire tale necessità.

Limitandosi per ora al puro indispensabile, si è inoltre riservata la facoltà di rivolgersi ad un altro sistema di navigazione, ove l'esperienza lo consigliasse; mentrechè se avesse ora largheggiato con maggiori provviste di battelli a vapore, per molto tempo sarebbe stato pregiudicato qualunque altro sistema che fosse in seguito riputato migliore.

Col contratto stipulato si sarebbe pure ottenuta una tale velocità dei battelli, carichi di viaggiatori e merci, da scoraggiare ogni concorrenza senza troppo eccedere nella medesima, onde evitare da un altro lato una troppo grave spesa. Il numero ed importanza di quei battelli è pur tale, che in quella località non si corre il pericolo di venire sopraffatto da chicchessia sotto altri rispetti politici.

Riconosce infine la Commissione, che a fronte dei due partiti che si sono presentati, quello accettato dal Governo sia il migliore, dacchè il sig. Escher-Wyss ha già una conoscenza pratica del nostro Lago, pel quale ha già costruito varii battelli a vapore; e sul medesimo possiede fin d'ora cantieri e stabilimenti succursali; onde si potranno i battelli varare con maggiore sollecitudine, sarà più presto attivato il servizio, e le stesse riparazioni saranno più pronte, in ispecie pel tempo di prova e di garanzia: chè anzi si deliberò di stabilire un altro cantiere sul nostro territorio, dove sarà più facile la sorveglianza dei lavori.

Ma nel mentre che la Commissione riconobbe la convenienza economica dello stipulato contratto, prese anche ad esaminare il modo col quale si è proceduto, per rispetto alle leggi in vigore. Ed in primo luogo intorno all'obbligo di addivenire ai pubblici incanti, si riconobbe che il n.º 5 dell'art. 25 della legge 23 marzo

1853 sull'Amministrazione centrale, dà la facoltà di stipulare contratti a semplici partiti privati per le opere, macchine, oggetti d'arte e di precisione; alla cui prescrizione si potrebbe riferire il presente caso, ond'è che la legge sarebbe stata fin qui osservata.

(84-A)

Ha parimenti acconsentito che s'intendesse avere soddisfatto il Governo al prescritto dalla legge che voleva preventivamente comunicato al Consiglio di Stato tale contratto pel suo parere, inquantochè sarebbe stato presentato al Consiglio speciale delle Strade Ferrate, il quale a mente dell'art. 4 delle Lettere Patenti 13 febbraio 1845, tien luogo dello stesso Consiglio di Stato per quanto si riferisce a quelle strade. E siccome la nuova legge sull'Amministrazione centrale non sarebbe stata in vigore che al 1.º del corrente anno, posteriormente cioè al detto contratto; così è d'avviso la Commissione che il Ministero si uniformava anche sotto questo aspetto alle vigenti leggi.

L'articolo 4.º della legge 5 giugno 1853 prescrive che il sistema di navigazione a vapore venga stabilito dal Governo in quel modo che crederà più conveniente agl'interessi del Commercio e dell'amministrazione, ed approvato per legge. Evidentemente il Parlamento non intendeva in forza di quell'articolo di autorizzare il Governo a deliberare, perchè venisse poscia la Camera a sanzionare un fatto compiuto quand'anche non giudicasse opportuno lo stipulato contratto; ond'è, che sebbene la vostra Commissione abbia premessa la convenienza economica di quello che è ora sottoposto alla vostra deliberazione, reputa che non siasi qui osservata la legge in vigore. Oppone il Governo che a tenore dell'art. 25 della legge più volte citata sull'Amministrazione centrale, le trattative col signor Escher-Wyss avendolo condotto sino ad ottobre, epoca in cui non era aperta la sessione del Parlamento, e non potendo il medesimo somministrare i battelli prima di 16 mesi, avrebbe nonostante soddisfatto alla legge pel caso di urgenza.

Ma il citato articolo prescrive in quei casi, che gli assegnamenti di fondi vengano autorizzati per R. Decreto, preceduti da deliberazione del Consiglio dei Ministri, controsegnato da quello di Finanze, vidimato da quello cui l'eccedenza riguarda, inserto nel giornale ufficiale; e che nella successiva Sessione del Parlamento,

(84-A)

il Ministro delle Finanze presenti un progetto collettivo per la conversione in legge di tutti i Decreti di questa natura.

Per contro il Ministero se ha comunicato alla vostra Commissione il relativo Decreto, essa non lo vidde preceduto nè susseguito dalle diverse disposizioni accennate; se si eccettui quella di esser vidimato dal Ministro, cui l'eccedenza riguarda.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, altronde anche a fronte dell'art. 4 della legge 5 giugno 1853 già citata, non presentava il relativo progetto di legge che dietro l'eccitamento della Camera, adducendo ch'egli credeva sufficiente l'iscrizione del fondo sul bilancio.

La Commissione osserva inoltre che a tenore dello stesso art. 4 sopra citato la legge da presentarsi al Parlamento rifletteva pure il sistema di navigazione per rispetto all'amministrazione ed al commercio; che se la medesima non dissente per le ragioni ampiamente svolte dal Ministero nella sua relazione, che anche questa navigazione debba procedere per ora a conto della R. Amministrazione, non è men vero che il medesimo progetto dovevasi al Parlamento presentare anche sotto questo aspetto.

Ciò posto, la vostra Commissione vi propone bensì l'adozione del presente progetto di legge, perchè lo reputa conveniente sotto l'aspetto economico, e crederebbe di danneggiare gl'interessi dello Stato ove se ne ritardasse o solo venisse incagliata la provvista dei battelli in discorso; ma ricorda al Ministero che il vero principio conservatore sta nell'osservanza delle leggi, e che male s'ispira il rispetto alla medesima, se chi è delegato a tutelarla la infrange pel primo.

**RAFFAELE CADORNA** *Relatore*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

Art. 1.

È approvata la convenzione che per l'esecuzione della legge 5 giugno 1853 si è passata dalla cessata Azienda delle Strade Ferrate li 30 ottobre 1853 col ~~signor~~ Federico May Escher, quale rappresentante della casa Escher-Wyss di Zurigo per la costruzione che la Casa stessa si è obbligata di fare di tre battelli a vapore per la navigazione del Lago Maggiore, ai prezzi ed alle condizioni di cui nella convenzione medesima.

Art. 2.

Per l'effetto di tal convenzione è autorizzata una spesa di L. 525,000, la quale verrà stanziata nel Bilancio del corrente anno 1854 del Ministero dei Lavori Pubblici per la concorrente di L. 450,000, e per le rimanenti L. 75,000 su quello del 1855.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

(84-A)

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

*Approvato nella seduta del 8. Maggio 1855.*

*Pillati*