

CXLII.

TORNATA DELL'11 LUGLIO 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MARZUCCI.

Sommario. — *Sunto di petizioni — Congedi e domanda del Senatore Di Pollone — Comunicazioni del Governo — Adozione delle proposte del Senatore Sclopis per un indirizzo al Re, e per l'incarico all'ufficio di Presidenza della riduzione del medesimo — Interpellanza del Senatore Menabrea al Ministro della marina — Risposta di questi — Discorso a difesa dell'amministrazione aruta dal Senatore Menabrea come Ministro della Marina e sua istanza per una inchiesta sulla medesima, non che per la stampa negli Atti del Senato di alcuni documenti da lui citati — Osservazioni del Ministro della marina e del Presidente del Consiglio — Ritiro dell'istanza d'inchiesta — Incidente in ordine alla stampa nei rendiconti dei documenti ad illustrazione del discorso del Senatore Menabrea — Parlano i Senatori Vigliani, Sclopis, Menabrea, Alferi e il Presidente del Consiglio — Proposta dell'ordine del giorno puro e semplice del Senatore Martinengo, combattuta dai Senatori Arrivabene, Lunzi e Sclopis, ed appoggiata dal Senatore Plesza — Ripresa dell'istanza per l'inchiesta — Reiezione dell'ordine del giorno puro e semplice — Parole del Senatore Sclopis e del Presidente del Consiglio — Delibrazione per la stampa negli Atti dei documenti ad illustrazione del discorso del Senatore Menabrea.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri della marina, degli esteri, dell'interno, d'agricoltura, industria e commercio, e più tardi intervengono anche i Ministri di grazia e giustizia, delle finanze e della guerra.

Il Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che viene approvato.

Legge pure il seguente

SUNTO DI PETIZIONI:

N. 3107. La Giunta municipale di Cerignola (Capitanata) ricorre al Senato onde ottenere che la ferrovia a costruirsi da Foggia a Barletta tocchi l'abitato di quel comune.

N. 3108. Parecchi abitanti di Cerignola, in numero di 258...

(Petizione identica alla precedente).

Presidente. Prego il Senatore segretario Arnulfo di dar lettura di alcune domande di congedo.

Il Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** dà lettura delle lettere dei Senatori Giorgini, Natoli e Roncalli Francesco, colle quali il primo per ragioni d'ufficio, e gli altri per motivi di famiglia chiedono un congedo che è loro dal Senato accordato.

Legge pure la seguente lettera del Senatore Di Pollone.

Torino, addì 11 di luglio 1862.

Onorevolissimo signor Presidente.

Ricorro alla ben nota cortesia di V. S. Ill.ma affinchè voglia presentare al Senato la mia domanda di un congedo.

Sono in vero dolente di dovermi assentare, mentre stanno per svilupparsi da questo ramo del Parlamento importanti lavori, ma ben mio malgrado trovomi costretto ad una tale determinazione. Molti degli onorevoli miei colleghi sanno come io ebbi da lottare durante i cinque mesi ora decorsi contro gravi e pertinaci disastri di salute, a prevenire il cui ritorno, secondo le fatte prescrizioni, debbo tentare l'uso dei bagni minerali; ond'è che io confido vorrà il Senato accogliere favorevolmente la mia domanda.

Confido egualmente, che il Senato non sarà per opporre difficoltà all'accoglimento di una seconda preghiera che per ragione della prolungata assenza in cui sto per inoltrarmi, e per altre considerazioni particolari, mi trovo nel caso di aver a soggiungergli, di essere

ciò esonerato dall'ufficio di suo questore, che se procurai di adempiere durante sette anni col maggior buon volere, non mi sentirei di più oltre sostenere.

Voglia la S. V. Ill.ma gradire gli atti, ecc.

Sott. A. N. DI POLLONE.

Presidente. Chi intende accordare il congedo chiesto dal Senatore Di Pollone, si alzi.

(Accordato)

COMUNICAZIONE DEL GOVERNO.

Ministro degli Esteri. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro degli Esteri. (*Movimento d'attenzione*). Provo una vera soddisfazione, signori Senatori, nell'aver l'onore di comunicare al Senato alcuni fatti, alcune notizie le quali spero saranno ricevute con molto favore da quest'Assemblea.

Il Senato non ignora che da circa due anni le nostre relazioni colla Russia erano compiutamente interrotte.

In seguito ai buoni uffizi dell'Imperatore dei Francesi, il quale non omette mai occasione veruna per vegliare agli interessi dell'Italia, in seguito, dico, a questi suoi buoni uffizi ci è giunta ieri mattina la notizia ufficiale di essere l'Imperatore di Russia disposto ad accogliere una missione straordinaria, la quale notificherebbe all'Imperatore di Russia la costituzione del nuovo Regno Italiano.

Compiuta che sia questa formalità le relazioni diplomatiche saranno immediatamente ristabilite sul piede regolare.

Questa condizione di cose non era identica a quella delle relazioni nostre colla Prussia.

Il Senato sa che le relazioni diplomatiche furono mantenute colla Prussia malgrado i grandi rivolgimenti dell'Italia dal 1859 in qua. Sa il Senato che in Berlino noi abbiamo una legazione compiuta, come ultimamente la Prussia manteneva in Torino una legazione ugualmente compiuta; soltanto circa le formalità, circa queste stesse relazioni vi era tra il Gabinetto di Prussia ed il nostro qualche irregolarità che era assolutamente conveniente di far scomparire, perchè implicava il non riconoscimento del Regno d'Italia.

Furono intavolate trattative già da qualche tempo fra il nostro Ministero e il conte Brassier de Saint Simon, il quale tutti i signori Senatori conoscono come persona che porta ed ha sempre portato, da moltissimi anni che vive fra noi, un vivissimo interesse all'Italia. Dopo queste trattative, dico, venne finalmente il momento in cui la Prussia credette conveniente di addiventare al riconoscimento del Regno d'Italia.

Tuttavia debbo soggiungere che questo riconoscimento non si può dire ancora un fatto interamente compiuto, ma un dispaccio che mi è arrivato testè mi annuncia e mi autorizza ad annunciare ufficialmente che il riconosci-

mento della Prussia è un fatto vicinissimo (*très prochain*).

Colgo anche questa occasione per dar comunicazione al Senato di un avvenimento il quale, non ne dubito, sarà accolto con molto favore ed è il prossimo matrimonio fra S. A. R. la Principessa Maria Pia con S. M. il Re di Portogallo.

Ben presto, o Signori Senatori, vi sarà presentato il progetto di legge che, secondo il tenore dello Statuto, avrete da approvare per la dotazione della Principessa Maria Pia.

Signori Senatori. Io non dubito che Voi riconoscerete facilmente l'importanza dei fatti che ho avuto l'onore di annunciarvi; Voi riconoscerete in essi quasi il suggello, la consacrazione della nostra nazionalità.

Io son persuaso che essi aiuteranno moltissimo la soluzione di quelle grandi questioni che rimangono ancora a trattarsi onde giungere finalmente all'incoronamento dell'edifizio dell'unità d'Italia (*Vivi applausi*).

Senatore Sclopis. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Sclopis. Io credo di rendermi interprete dei sentimenti dell'intero Senato nel proporre ai miei colleghi di voler votare un rispettoso indirizzo a S. M., onde congiuirsi colla M. S. del felice avvenimento che sta per compiersi per il matrimonio conchiuso tra S. A. R. la Principessa Maria Pia e S. M. il Re di Portogallo.

Tra noi le gioie della Reggia si confondono con quello della Nazione e il sentimento nazionale è un sentimento di famiglia si può dire in tutta l'Italia (*Bravo! Bene!*). Le gioie del nostro Re sono le gioie della nostra famiglia, le nostre speranze si confondono con le sue.

La Principessa chiamata a sedere sopra un trono illustre, ripiglierà la serie di quelle gloriose relazioni che sino da secoli remoti esistettero tra la Real Casa di Portogallo e la Real Casa di Savoia. La sua presenza servirà a congiungere vieppiù due popoli degni d'intendersi per la comunanza delle liberali istituzioni, e per la comunanza delle gloriose aspirazioni. Essa porterà infine su quel soglio quelle virtù angeliche che illustrarono la sua madre la Regina Maria Adelaide.

Io spero che il Senato vorrà accogliere la mia proposta (*Bravo! bravo! Applausi generali*).

Presidente (*Vivamente commosso*). L'accoglienza che hanno avuto le parole dell'onorevole Senatore Sclopis non lascia dubitare che il Senato. . . (*La commozione del Presidente è tale che non gli permette di finire la frase*).

Consulto il Senato se intende approvare la proposta del Senatore Sclopis.

Chi intende approvarla voglia alzarsi.

(Approvata all'unanimità).

Ora si tratterebbe di. . .

Senatore Sclopis. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Sclopis. Proporrei al Senato di pregare

l'onorevole Presidente di volersi incaricare della redazione di quest'indirizzo.

Presidente. A vece del presidente, proporrei che l'ufficio di presidenza resti incaricato della redazione dell'indirizzo, onde così non manchi nella redazione di esso la parola così efficace del Senatore Sclopis.

Domando al Senato se approva la proposta del Senatore Sclopis, modificata nel senso che resti incaricato l'ufficio di presidenza della redazione dell'indirizzo.

(Approvato).

Senatore Menabrea. Signori Senatori. In una precedente tornata della Camera dei Deputati, un onorevole membro di essa, parlando delle batterie corazzate, la *Terribile*, e la *Formidabile*, lasciava molto sospetto che quei bastimenti sui quali in caso di guerra, noi facevamo tanto conto, fossero forse in condizioni poco favorevoli, sia per attacco, che per difesa.

Siccome sotto il mio Ministero, il bastimento la *Terribile* fu consegnato alla Regia Marina, esso fu l'oggetto di attento esame per parte di una Commissione, a tal uopo incaricata; quindi io lo aveva spedito sotto il comando di abile ufficiale di marina nel golfo della Spezia, onde sottoporlo a varie esperienze, che valessero a far conoscere i suoi vantaggi ed i suoi difetti.

In seguito a questi esperimenti, furono proposte diverse modificazioni, le quali sottoposte al Consiglio d'ammiraglio, vennero poscia approvate dal Ministero; e quindi si è rimandato il bastimento alla Seyne, onde fosse modificato nel senso prescritto, come anche affinché si portassero alla *Formidabile* le medesime variazioni, proposte per la *Terribile*.

Io non so se si sia dato corso a questo mutamento, ma dalle parole che ho testè ricordate, sembrerebbe risultare che esse non furono efficaci.

In conseguenza io prego la cortesia del signor Ministro della marina a volermi dire se effettivamente le cose stanno in questi termini, oppure se quei due bastimenti, per i quali il Governo, lo Stato ha speso somme ragguardevoli, siano veramente meritevoli della confidenza che chi li ordinava riponeva in essi.

Aspetto la risposta.

Ministro della Marina. Domando scusa a questo consesso, se non potrò parlare ad alta voce, essendo moltissimo raffreddato.

Le batterie corazzate, su cui l'onorevole Senatore Menabrea m'interpellava, sono in condizioni atte a poter difendere con effetto i punti d'attacco, che noi potessimo per avventura aver a difendere. Ma per la loro costruzione non sono molto atte a mareggiare.

I miglioramenti fatti per disposizione ed ordine del Ministro mio predecessore, resero questi bastimenti migliori d'assai di ciò che erano in prima, perchè avendoli ridotti più leggieri col cambiamento della loro artiglieria, possono meglio sollevarsi sul mare, e poi avendo rialzato l'opera morta in giro, che prima era rasa, fu sì che il mare ha meno possesso di quello che aveva prima di cotal lavoro. Quindi è da spe-

rare che anche mareggiando, potranno, non in fortuali, ma con mare anche alquanto agitato, reggere abbastanza bene.

Ora nella tornata di cui l'onorevole Senatore tenne parola fu accagionata la mancanza dell'artiglieria, dicendosi che quella fu ordinata dietro calcoli di un capo di divisione, e quindi dal segretario generale sanzionata senza vedere quei calcoli.

Questo è erroneo, perchè così non è di fatto.

I cannoni portati da quel bastimento erano stati comandati al nostro Arsenal di Torino dietro il parere d'una Commissione e dietro i calcoli del nostro direttore d'artiglieria e questi poi erano cannoni rigati a tre righe che allora non si erano ancora sperimentati in guerra.

Fatta l'esperienza dei cannoni rigati a tre righe sotto Ancona, Gaeta, Messina ed in altre circostanze dove la marina ebbe a dare prove di sé, si trovò che quasi tutti i cannoni di cotale specie scoppiarono, quindi il sistema di cannoni che da noi si aveva fu giudicato non atto a servire sui legni, e questa è stata la ragione per cui fu cambiato il sistema e si venne ad un altro dietro calcoli di una Commissione d'ufficiali, di costruttori, e del direttore d'artiglieria.

Questi nuovi cannoni furono comandati; hanno un maggiore spessore di volata, e sono cerchiati nella culatta, ma non sono ancora in atto. Quindi non fu certo un capriccio quello che indusse a rinunciare all'uso dei primi cannoni di cui si è parlato, sì bene l'esperienza che dimostrò, che il sistema che si era adottato non era il migliore. Se ne adottò un altro, quello francese di una rigatura a sei linee.

Armate che siano le batterie galleggianti di cui si tratta di cannoni del nuovo sistema, ho fede che all'occorrenza soddisferanno all'aspettativa, ed all'onore della bandiera.

Senatore Menabrea. Io ringrazio l'onorevole signor Ministro delle spiegazioni che si è compiaciuto di dare intorno alle nostre batterie corazzate, ed in questo modo si risponde alle accuse, che furono dirette non nominalmente perchè non si pronunziò nome, ma indirettamente al conte Di Cavour che le ordinava ed a cui si rimproverava di non avere consultati gli uomini dell'arte.

Io credo che il conte Di Cavour in questa circostanza ebbe l'intuizione di ciò che ci voleva per la Marina, e fu un atto di grand'energia e perspicacia per parte sua di avere immediatamente accolto questi nuovi sistemi di costruzione che cambiano la faccia della marina, senza aspettare i consigli, che potevano ritardarne l'effettuazione; fu un grand'atto per parte sua l'aver preso sopra la sua responsabilità di indirizzarsi a distintissimi costruttori all'estero onde attuare il suo pensiero.

Avendo studiato tutta la questione posso dire che l'intendimento del Ministro Cavour non era di fare dei bastimenti, che potessero mareggiare e navigare, ma che lo scopo fu quello di fare delle batterie le quali fossero

atte a difendere il nostro litorale e forse in qualche occasione potessero condursi contro un punto d'attacco.

Io credo che queste batterie da quanto viene d'annunziare l'onorevole signor Ministro, hanno perfettamente raggiunto il loro scopo, e per conseguenza credo che si debba lode a quell'illustre Ministro di essersi affrettato d'aver fatto eseguire queste batterie, le quali nell'epoca in cui furono ordinate potevano presentare qualche dubbio sopra la loro efficacia.

In quanto alle artiglierie di cui erano provviste è esatto ciò che diceva l'onorevole signor Ministro, che quando vennero armate queste batterie lo furono con cannoni rigati secondo l'antico sistema, e cerchiati d'acciaio, e siccome questo sistema di rigatura dovette essere abbandonato, e come la cerchiatura si usava per la prima volta nel nostro paese, non è da maravigliarsi se queste artiglierie si dovessero cambiare.

Epperò io rinnovo i miei ringraziamenti all'onorevole signor Ministro. Se il Senato me lo permette, prenderò quest'occasione per esporre alcune cose che io credo di qualche importanza.

Nella tornata della Camera dei Deputati che ho rammentato, furono dirette importanti interpellanze all'onorevole signor Ministro: queste interpellanze si rivolgevano per così dire, meno all'amministrazione dell'onorevole signor Ministro, che alle amministrazioni antecedenti e particolarmente alla mia, o dico alla mia, perchè fui citato personalmente. Venne quindi proposta alla Camera dei Deputati un'inchiesta, sia parlamentare, sia amministrativa. Ma questa inchiesta fu respinta. Io dichiaro che se avessi appartenuto alla Camera dei Deputati avrei votato non per un'inchiesta sull'amministrazione dell'attuale Ministero, perchè io sono anzi tutto uomo di Governo, e credo che quando un Ministro è al potere, e che non ha ancora avuto atto di sfiducia del Parlamento, io credo, dico, che non sia azione buona di venire ad inceppare la sua amministrazione, perchè inceppando l'amministrazione, questo torna a danno meno della persona del Ministro, che a quello dello Stato; ma io avrei domandato un'inchiesta sull'amministrazione mia. Ciò non fu fatto, e mi sia lecito, o Signori, di venire ad esporre avanti a voi i miei atti principali, affinchè se qualche dubbio o qualche sinistra impressione fosse rimasta nell'animo vostro alla lettura dei rendiconti di quella discussione, le cose che sono per esporre servano almeno a dissiparle.

Mi si conceda di dire poche parole sull'onorevole conte Di Cavour, che anche fu tratto in scena in quella circostanza.

Signori, io non rammenterò lo stato della Marina, non dirò come la piccola Marina Sarda che per tanto tempo visse modesta, sorse tutto ad un tratto nelle nostre guerre e si mostrò degna della Nazione italiana, ma ricorderò soltanto che si deve attribuire al conte Di Cavour la vera costituzione della Marina italiana; imperocchè quel grande uomo di Stato ne sentì l'importanza, e bene s'avvide che nella marina doveva

esservi la salvaguardia ed il sostegno avvenire dell'indipendenza italiana. Infatti lo vediamo con mezzi amministrativi tuttochè imperfetti, spingere con alacrità la costruzione navale, lo vediamo studiare tutti i nuovi mezzi di perfezionamento che apparivano nelle varie Marine, e quando egli sventuratamente morì tutti gli sculi del nostro paese erano occupati da importanti costruzioni navali oltre quelle che erano ordinate all'estero; egli non volgeva la sua attenzione soltanto alla costituzione del naviglio, ma pensava altresì all'ordinamento dell'amministrazione, senza la quale non vi può essere Marina ben costituita.

E di fatti nel mese d'aprile 1861 coll'aiuto di uomini distintissimi, di cui uno siede in questo recinto, egli elaborò una serie di decreti i quali provvedevano all'ordinamento se non in tutto almeno in gran parte dei varii servizi della Marina.

Quando egli cessò di vivere, una parte soltanto di questi ordinamenti era messa ad esecuzione.

Chiamato a succedergli in questo importantissimo ufficio si affacciava a me di proseguire l'opera così bene cominciata dal conte Di Cavour, nello stesso tempo di compiere quelle cose che mancavano ancora a quell'ordinamento e di pensare anche alla ampliazione del nostro naviglio.

Confesso, o Signori, che quel peso sembravami grave assai. Giunto nuovo in un servizio che era per così dire a me ignoto, io dovetti circondarmi di tutti i lumi degli uomini più provetti in quelle materie. E debbo dire che all'esordire della mia amministrazione non mi mancarono i consigli, anzi ad ogni tratto mi pervenivano memorie, rapporti importantissimi di cui apprezzo tutto il valore, dietro i quali si sarebbe forse dovuto mutare completamente tutto il sistema che ora vige nella marina.

Ora stretto così da una parte dalla necessità di completare le cose, e d'altra parte spinto anche molto a innovare, io credetti più savio consiglio quello di seguire le norme già tracciate, e di compiere l'ordinamento iniziato fosse anche imperfetto, salvo a migliorarlo in seguito anzichè ritardarlo indefinitamente con gran detrimento dell'amministrazione che restava impossibile.

Così fu fatto. Io trovai in primo luogo, debbo dirlo, estrema cortesia nell'antica segreteria generale, il marchese Serra-Cassano che non poté restare con me al Ministero, ma che mi diè le informazioni più esatte sullo stato della Marina e mi godò di poterlo ringraziare altamente. Io trovai nel segretario generale che volle dividere meco il carico di quell'amministrazione, l'ammiraglio Pilo-Boyl, il concorso il più illuminato e zelante.

Debbo anche recar parole d'encomio agli uomini modesti che costituivano la così detta segreteria della Marina, coi quali io lavorava quotidianamente e che mi secondarono con uno zelo, una perseveranza che non saprei abbastanza lodare.

Io credo che questa giustizia sia loro dovuta. Questi uomini sono tutti tanto più benemeriti in quanto che non avevano ambizione di gloria personale, ma erano solo animati da un pensiero, quello di ben servire il paese.

Si è rimproverato alla precedente amministrazione di non avere un indirizzo, di essersi abbandonata alla prepotenza burocratica, di aver sciupato e mal governato i danari dello Stato.

Io spero, o Signori, di potere dileguare tutte queste ombre che si sono sparse sopra gli atti di quell'amministrazione.

Non è vero, o Signori, che tutto fosse abbandonato alla autorità della burocrazia. Nelle questioni tecniche e speciali non furono mai seguiti i suggerimenti degli impiegati di segreteria, ma furono sempre consultati gli uomini tecnici.

Io dirò che nell'ordinamento del Ministero di Marina che fu uno dei miei primi atti, io pensai di introdurre l'elemento tecnico, e dovetti principiare per quello che si riferisce ai fabbricati della Marina siccome quelli per cui v'era maggiore urgenza, perchè bisogna dire che questa parte dell'amministrazione apparteneva ancora al dicastero della guerra. Chiamai nell'ufficio della Marina giovani ufficiali distintissimi i quali studiavano tutte le questioni speciali che dovevano poi essere nuovamente esaminate e poscia sciolte da persone più elevate e quindi sottoposte al Ministro.

Io pensava già a chiamare ingegneri delle costruzioni navali nell'interno del Ministero come è stabilito in Francia; io stava per creare nel Ministero della marina anche una direzione generale di servizio di nautica, direzione importantissima che troviamo in tutte le grandi Marine, e che lamentiamo di non avere ancora in quella italiana; imperocchè, Signori, bisogna dire che in grazia delle divisioni in cui era ripartita l'Italia, studi di idrografia così importanti per la navigazione quasi non esistono, ed io annoverava fra i primi bisogni del nuovo ordinamento una direzione illuminata per il servizio di nautica, servizio pel quale la Marina francese, la Marina inglese e la Marina degli Stati Uniti spendono somme egregie. Perciò io aveva incaricato uno degli ufficiali che la Marina lamenta di non più vedere nei suoi ranghi, voglio dire il dotto ed intrepido contro ammiraglio Della Mantica il quale volle con raro disinteressamento sussidiarmi col concorso dei suoi lumi. Io lo avea pregato di studiare questa grande questione, e quando uscì dal Ministero potei lasciare al mio successore un regolamento su questo ramo di servizio, che spero non sarà senza qualche risultato.

Soggiungerò ancora che furono sempre consultati gli uomini speciali, come l'ispettore generale delle costruzioni, ed anche lo stesso signor Deputato Ricci. Furono continuamente consultati i comitati speciali tanto del comando generale di Genova come di Napoli, e feci intervenire al Ministero più volte gli ufficiali più distinti della Marina e fra gli altri l'ammiraglio Longo, uomo

per cui ho la più alta stima, non che l'egregio Direttore delle costruzioni navali signor De Luca che certamente è a nessuno secondo nell'arte sua. Debbo particolari grazie al nostro venerando collega l'ammiraglio Serra il quale sempre mi aiutò coi consigli e coll'opera sua in tutte le questioni sia amministrative, sia d'arte, ed al quale io ricorrevo assai spesso, forse con poca discrezione per parte mia. Lo stesso dico del Consiglio di ammiragliato.

Quando io fui al Ministero non mi contentai di consultare gli uomini tecnici, ma in tutte le cose legali o che toccavano la marina mercantile ebbi ricorso ai lumi di molti onorevoli cittadini e fra i quali citerò i nostri colleghi gli onorevoli Senatori Sclopis, Cibrario, Vigliani e Mameli. Questo sia detto adunque per togliere quel sospetto che tutto fosse abbandonato alla burocrazia.

Ciò posto, Signori, mi sia permesso di esporre brevemente quali siano stati gli atti principali del mio Ministero. Tutti sanno che dopo l'unione delle province meridionali fu decretata la fusione della Marina Sarda, Napolitana e Siciliana; quest'importante operazione fu fatta sotto il conte Di Cavour, in base a vari decreti che la regolarono.

Tale lavoro era quasi terminato quando giunsi al Ministero e rimaneva ancora a determinare l'anzianità effettiva degli ufficiali, anzianità che era stata soltanto fissata in modo provvisorio.

Fu detto, che questo regolamento d'anzianità definitivo, era stato fatto ad arbitrio, ciò non è vero.

Fu incaricata una Commissione composta del marchese Serra Cassano, del nostro collega l'ammiraglio Serra, del contr'ammiraglio Barone onde esaminare tutti i numerosi titoli e ricorsi che erano stati indirizzati al Ministero per stabilire definitivamente quest'anzianità.

Tale Commissione dopo attento esame presentò al Ministero un rapporto motivato in cui tutte queste anzianità erano regolate; in questo lavoro, la Commissione fu quasi unanime in tutte le questioni ed il Ministero presa ad esame nuovamente la cosa non ebbe che a sottoscrivere quanto aveva deciso la Commissione stessa.

Solo vi fu io credo un'eccezione per effetto di un semplice errore materiale che era occorso, e questa eccezione non diede luogo a riclami. Mancavano gli ufficiali: per armare tutti i legni della Marina o che erano per essere ultimati, io pensai di fare un appello, come ne era autorizzato dalla legge, ai capitani mercantili ed ai piloti sia dell'antica Marina Sarda, sia della Marina Napolitana affinchè prendessero degli esami per essere promossi nel Corpo degli equipaggi; molti sovra tutto fra i piloti risposero all'appello e io credo che la Marina abbia ad essere soddisfatta di averne fatto l'acquisto.

Si pensò all'ordinamento della fanteria di marina ed uno dei comandanti dei reggimenti attuali fu chiamato in Torino onde studiare l'ordinamento di quel Corpo per renderne l'amministrazione più semplice, l'istruzione

più acconcia e nel tempo stesso ottenere più mobilità direi, nella fanteria di Marina stessa.

Le scuole dei mozzi che erano state istituite dal Conte Di Cavour furono radunate alla Spezia sotto un comando unico; fu istituita la scuola dei cannonieri di marina temporariamente a bordo dell'*Euridice*; fu ordinata una squadra di evoluzione che sul principio si componeva di due fregate, il *Duca di Genova* ed il *Vittorio Emanuele*, alle quali dovevano unirsi l'*Italia* che si stava armando, il *Re Galantuomo* vascello napoletano, e la corvetta il *S. Giovanni*; fu anche studiata una scuola complementare unica per gli ufficiali di Marina.

In fine quando uscii dal Ministero io lasciai in corso di stampa un regolamento per il servizio di bordo, un altro per la tattica navale, compilato sulle basi di quello che è in uso attualmente in Francia.

Dimenticavo di dire anche un'altra cosa di cui si è occupato il Ministero ed è il progetto di codice penale militare il quale cominciato sotto il Conte Di Cavour, fu poi terminato sotto il mio Ministero per le cure intelligenti del conte Selopis e del commendatore Viziani.

Questo progetto di codice che è veramente adattato ai bisogni dei tempi e che è più in armonia con le altre leggi militari trovasi stampato, ed io ho speranza che il signor Ministro nella prossima sessione non ne vorrà ritardare la presentazione.

Passando ora alle cose che spettano alla Marina mercantile, furono estesi a tutte le province del Regno gli ordinamenti che erano in vigore nelle antiche province, quello dei consolati, quello dei porti; fu attuata la nuova legge sulle tasse marittime e quella sulla sanità marittima e compilati i regolamenti che determinavano quegli importanti servizi; di più si diede termine ad un lavoro essenziale quello cioè di un codice marittimo mercantile, opera che è desiderata da tutti ed è compilata secondo le norme dei progressi del diritto internazionale e dell'economia e che io credo sarà opera degna dell'Italia.

La compilazione di questo lavoro principata anche sotto il conte Di Cavour era stata affidata in Genova ad uomini distinti tanto nella giurisprudenza come nelle cose economiche, e quindi fu riveduta in Torino da una Commissione presieduta dal signor Senatore Mameli. Anche questo lavoro importante con tutte le relazioni ed i motivi che lo dettarono sono stampati e si trovano nelle mani del Ministro.

Direi anche della legge sulla leva marittima che era stata iniziata dal conte Di Cavour, e di cui io ebbi a sostenerne la discussione come Ministro sia in Senato, sia alla Camera dei Deputati.

Questa legge importantissima che è per così dire la base della nostra Marina militare presentava molte difficoltà nella sua attuazione a segno che un distinto Deputato il signor Biancheri molto versato in questa materia emetteva il dubbio in un suo discorso alla Camera dei Deputati che essa potesse essere attuata sul principio del 1862. Ebbene, Signori, in grazia del concorso

che ho trovato, questa legge essenziale con tutte le istruzioni relative, che sono assai voluminose, potè essere messa in attività nei primi mesi del 1862; e se certamente per la prima volta essa non avrà ancora prodotto quei risultati che se ne potrà ottenere quando la sua esecuzione sarà meglio regolata, pure io credo che abbia già reso servizio e procurato alla nostra Marina un numero competente di marinari. Soltanto era mia intenzione dopo l'operato dei Consigli di leva di mandare nelle varie province delle Commissioni onde rivedere queste medesime operazioni, come la legge ne faceva facoltà al Ministro. Non so se ciò sia stato fatto.

Veniamo attualmente ad una questione più grave la quale fu oggetto di critiche le più severe, voglio parlare del materiale della Marina.

Quando fui chiamato al Ministero io aveva già sentito più volte sussurrare dello stato in cui si trovava il materiale della Marina, a cui si aggiungevano molte cose sull'amministrazione principalmente nelle province meridionali. Bisogna dire, Signori, che in arguito alle immense costruzioni ed armamenti che furono fatti in questi ultimi anni si trovava qualche confusione nel materiale della Marina, dell'antica Marina Sarda.

In quanto all'amministrazione della Marina napoletana non si poteva dissimulare che ci fossero alcuni abusi. Compreso da questa opinione il mio primo pensiero nel giungere al Ministero fu quello di fare un'inchiesta che io direi ministeriale sullo stato del materiale della Marina. Ma mi si affacciavano molte difficoltà. La prima difficoltà era quella di avere un linguaggio per intendere. A Genova si chiamava un oggetto in modo, a Napoli si chiamava in un modo diverso. Dunque si dovette aspettare che fossero stampate le cosiddette *pandette* che non sono altro che la nomenclatura di varii materiali che si usano nella Marina, con la doppia dicitura in uso nella Marina sarda, e quella in uso nella Marina napoletana. Questo era il primo passo da farsi.

Pubblicate queste *pandette* era necessario di ordinare il materiale e di procedere al suo inventario. Il faro un inventario del materiale come quello della Marina era cosa seria: non sono materie che si possano muovere così facilmente, si tratta di legnami, ferramenta, ecc. Inoltre era necessario di provvedere i magazzini che difettavano a Genova, e che mancavano in gran parte a Napoli. Epperò si nominò una Commissione per procedere a questi ordinamenti ed inventari nei due arsenali.

Quelli di Genova, io credo, debbono essere ultimati; a quelli della Marina di Napoli si procede, e veggio che sono stati ordinati magazzini per ricoverare il suo materiale.

Affinchè abbiasi un'idea dell'importanza di questi movimenti, basti il dire che per riordinare il legname del cantiere di Genova ci vorrà una spesa di circa 20,000 franchi, se non erro.

Quando questi inventarii saranno compilati allora

si potrà procedere ad una inchiesta amministrativa per riconoscere i materiali introdotti, quelli esistenti e ricercare l'uso fatto del materiale uscito.

Senza queste due operazioni preliminari io credo che l'inchiesta amministrativa sarebbe del tutto impossibile.

Veniamo finalmente alle condizioni del nostro naviglio.

Nessuno ignora, o Signori, che nel 1859, nel 1860 e nel 1861 vi fu un movimento enorme dei nostri bastimenti che lavoravano senza posa.

Ora un bastimento, tanto più se a vapore, non può lavorare così indefinitamente senza che le sue macchine, le sue caldaie principalmente, si guastino; non è da meravigliarsi quindi se il nostro naviglio, alla metà del 1861, specialmente quello a vapore, fosse fuori di servizio e se si siano dovute cambiare le macchine ad alcuni e le caldaie ad un gran numero: questo richiede tempo e spesa: perciò per proseguire il servizio della marina militare noi abbiamo dovuto noleggiare, con gran dispendio, varii bastimenti del commercio, ed affinché il Senato veda di qual necessità era fare questi noleggi basta dire che in pochi mesi, in 7 od 8 mesi, vi fu per mare un movimento di truppe di oltre centomila uomini, compresi trentamila coscritti; oltre a ciò si doveva provvedere alla vigilanza sulle coste affinché non si facessero sbarchi, il che necessitò anche un gran movimento di bastimenti; somme enormi furono adunque impiegate per noli e per riparazioni senza che ciò si traduca in risultati visibili agli occhi di tutti.

Vi era una cosa alla quale era urgente di attendere, era l'approvvigionamento di carbone.

Io mi preoccupai, giunto al Ministero, del grande imbarazzo in cui si sarebbe trovata la Marina ove per caso fosse sorta qualche guerra che avesse impedito l'arrivo del carbone dall'Inghilterra in Italia.

Giudicai adunque cosa importante sia il fare depositi di carbone in tutti i principali scali tanto del continente che delle isole, sia il dare disposizioni in modo che vi fosse un approvvigionamento di carbone almeno per un anno.

E difatti furono dati ordini per la provvista di circa ottantadue mila tonnellate di carbone da ripartirsi nei varii porti.

Queste provviste furono generalmente fatte secondo le norme amministrative; tuttavia vi fu un'eccezione per una partita di circa 16 mila tonnellate, e questo all'epoca in cui minacciò la guerra tra l'America e l'Inghilterra in seguito all'affare del Trent.

Io aveva messo ad appalto 20 mila tonnellate di carbone a prezzi discreti. Speravo che questo appalto sarebbe stato accolto. Nessuno si presentò. Feci interpellare i provveditori soliti della Marina, e quelli invece di 44 franchi che era il prezzo stabilito per lo appalto mi domandarono 50 franchi per tonnellata.

Visto questo stato di cose, vista l'urgenza di provvedere a questo servizio mi indirizai direttamente ad un agente inglese che risiede a Newcastle e che da più

anni aveva servito lodevolmente la Marina, e potei ottenere da questo agente una provvista di carbone ad un prezzo medio di 42 a 43 franchi circa, con un economia di forse 7 franchi la tonnellata, e con un risparmio per lo Stato di circa 120 mila franchi, che io ottenni in questo modo.

Si doveva provvedere anche ai legnami da costruzione, specialmente pe' nuovi cantieri che io avevo intendimento di stabilire.

Furono dati o preparati appalti per circa 32 mila metri cubi di legname di quercia; altri 1700 metri cubi di legno Teack che entra per molto nella costruzione de' legni da guerra. Si ordinarono tagli nelle foreste d'Italia.

Non parlo dei metalli, delle tante altre provviste che occorrono per gli approvvigionamenti degli arsenali.

Vengo alle costruzioni; quelle già principiate si spinsero con grande alacrità; fu armato il *Duca di Genova*, furono terminate la *Terribile*, l'*Italia*, la *Regina*, il *S. Giovanni*, ma non si poterono tosto principiare nuove costruzioni nei nostri arsenali perchè mancavano gli scali; quello di Genova, quello di Castellammare eran occupati; il solo scalo incompleto che esiste a Livorno non era occupato. Quando giunsi al Ministero trovai delle trattative già molto inoltrate col costruttore americano signor Webb al quale il conte Di Cavour intendeva affidare la costruzione di due fregate corazzate; queste trattative erano per così dire ultimate, era già disteso il progetto di capitolato.

Non credei di poter assumere immediatamente su di me di sottoscrivere a questa trattativa quantunque essa già fosse stata studiata ed elaborata per cura del conte Di Cavour.

Stimai conveniente di radunare una Commissione la quale esaminasse nuovamente questo capitolato.

La Commissione composta d'uomini distintissimi si accinse all'opera; debbo dire che due di essi non credero conveniente di continuare a prestare l'opera loro in questo esame forse per riservarsi la loro libertà di opinione. Intanto gli altri che avevano cominciato il lavoro lo continuarono, e guidato dai loro consigli io credei di dover affidare la costruzione di queste fregate al signor Webb. Ma prima d'impegnarmi col sig. Webb intervenne una discussione alla Camera dei Deputati ed in seguito alla quale vi fu un ordine del giorno che autorizzava implicitamente il Ministro a concludere con quel costruttore.

Dirò che a quell'epoca non era ancora in ufficio il consiglio di ammiraglio il quale non poté principiare le sue operazioni che verso il mese di settembre, ma siccome i due personaggi che avevano abbandonato la commissione incaricata di esaminare il progetto di contratto delle due fregate avevano fatte alcune savie osservazioni nel nuovo contratto, ne fu tenuto conto e furono tolte varie condizioni che si censuravano nel primo progetto; inoltre quando tutto fu regolato io ottenni dallo stesso costruttore anche il ribasso non in-

differente del 2 per 0/0 sopra il prezzo totale delle fregate.

In questo io credo aver fatto bene, e certamente se avessi indugiato, chiesti nuovi consigli, siccome le opinioni erano talmente diverse intorno alle navi corazzate probabilmente queste fregate non sarebbero ancora principiate ed allora il nostro naviglio rimarrebbe ancora per lungo tempo privo di uno dei suoi più importanti elementi di forza.

Io non mi accontentai soltanto delle informazioni già avute intorno all'abilità del signor Webb, io interpellai varie autorevoli persone che avevano conoscenza di quel costruttore, io interpellai fino il signor Penn il più famoso costruttore di macchine in Inghilterra per sapere se il signor Webb era capace di somministrare macchine a vapore come vogliono essere adattate a navi corazzate.

La risposta del signor Penn fu che aveva visitato le macchine di un magnifico bastimento il *Great Admiral*, costruito dal signor Webb; che queste macchine erano eccellenti quantunque non migliori delle sue; ma non mi diceva che fossero inferiori. Ciò bastava a provare che anche il signor Webb era capace di provvedere macchine eccellenti.

Io seppi che la più bella costruzione di quell'ingegnere, cioè il *Great Admiral*, era venuta nelle acque del Mediterraneo; io mandai immediatamente uno dei nostri più distinti costruttori navali per visitare quel bastimento affinché si facesse un'idea della abilità del signor Webb; la risposta che ne ebbi fu del tutto favorevole.

Debbo dire che quando scoppiò la guerra civile negli Stati Uniti mi venne qualche apprensione circa la sorte di quei bastimenti. Io scrissi al nostro Ministro agli Stati Uniti onde sapesse dirmi se le nostre costruzioni corressero qualche rischio, e nel caso che qualche rischio ci fosse, io avrei provveduto in qualche modo a quel riguardo.

Ma quando io uscii dal Ministero, non aveva ancora ricevuto la risposta e credo che dessa sarà stata di continuare.

Tuttavia non furono trascurate neanche le costruzioni qui nel nostro paese, si pose mano alla costruzione di un avviso i cui elementi erano già stati preparati prima che io giungessi al Ministero. Ma ciò che mancava di più erano gli scali.

Epperò io pensai di provvedere il cantiere della Foce di due nuovi scali, e credo che attualmente sieno costruiti.

Questi scali erano destinati alla costruzione di due fregate corazzate i cui piani e disegni furono affidati all'egregio cavaliere Mattei, ispettore generale delle costruzioni navali.

Di più io pensai di far costruire nuovi scali a San Bartolomeo in vicinanza della Spezia, poichè era impossibile per quest'anno di poter costruire degli scali nel nuovo arsenale progettato visto che il terreno su

cui dovevano essere formati non era ancora preparato, giacchè i rialzi dovevano farsi con terre provenienti dagli scavi subacquei.

Diedi disposizioni per ampliare il cantiere di Livorno e veggio con piacere che il signor Ministro attuale ha seguito questo medesimo pensiero e che Livorno sarà anche fornito di una succursale di arsenale da costruire.

Pensai anche a Castellammare e ordinai un progetto per vedere qual partito si potesse trarre di quella località per stabilirvi nuovi scali; ma disgraziatamente un attento esame del luogo ha dimostrato che pochi sono gli scali che colà si possano costruire.

Intanto, o Signori, siccome in questi momenti la Marina era in istato di trasformazione, io credetti prudente, prima di adottare un sistema determinato, di mandare in Francia ed in Inghilterra due distinti ufficiali di Marina per studiare le modificazioni che subiva attualmente la Marina militare. Questi ufficiali mandarono rapporti molto importanti e credo che la loro gita in quei paesi sarà stata certamente utile per la Marina e che il loro lavoro gioverà per la composizione del nostro naviglio.

Ho sempre inteso menzionare nel Parlamento la necessità di un piano organico per la costituzione del nostro naviglio.

Io pensai anche a questo piano organico e certamente non mi credetti da tanto di poter farlo io stesso; ma in data dell'18 ottobre dell'anno scorso incaricai una commissione con istruzioni assai minute di formolare, non dirò un piano assoluto del naviglio nostro, ma di accennare le norme che si dovevano seguire nella costituzione del nostro naviglio di guerra.

Questa commissione corrispose al mio incarico con un rapporto dell'11 dicembre 1861; fece un'esposizione la quale potesse servire di norma anche al Ministro nelle varie proposte che egli era in caso di fare per costituire questo naviglio. Siccome questo documento è di qualche importanza e che potrà dare spiegazione di vari fatti che si riferiscono alla mia amministrazione, io pregherei il Senato a permettermi che fosse stampato in seguito al mio discorso al quale serve per così dire di corredo.

Si era pensato eziandio o Signori di far costruire bastimenti in Inghilterra, e questa idea mi sorrideva, ma io mi trovava al Ministero precisamente nell'epoca in cui si minacciava una guerra tra l'America e l'Inghilterra stessa.

Infine i tempi erano assai torbidi, ed era molto dubbio che le costruzioni principiate in Inghilterra potessero essere ultimate, prima che scoppiassero le ostilità in qualche luogo d'Europa od anche di America. Era consiglio di persone che conoscevano meglio il paese di non affidare a costruttori inglesi costruzioni importanti, perchè al momento del bisogno, v'era pericolo che questi bastimenti potessero non essere consegnati al nostro Stato, come avvenne, se non erro, del *Carlo Alberto* che dovette starsene in Inghilterra, perchè e-

rano succedute ostilità. In allora si pensò ad un altro sistema che fu suggerito dallo ispettore generale delle costruzioni navali, cioè di fare fabbricare in Inghilterra tutti i pezzi, per costruire navi corazzate nei nostri cantieri, evitando così gli accennati pericoli.

A ciò non contento, io feci consultare alcuni giureconsulti inglesi i quali confermarono che scoppiando una guerra dell'Inghilterra con qualche potenza, oppure una guerra fra noi e una potenza amica dell'Inghilterra l'uscita delle armi e de' bastimenti che vi avessimo ordinati sarebbe stata impedita. Si accennava che vi erano dei mezzi di eludere la legge, perchè anche in Inghilterra vi sono avvocati destri che sanno eludere la legge; ma io non so se questo sia mezzo prudente cui affidarsi, perchè quando gli inglesi vogliono che sieno eseguite le leggi sanno farle eseguire.

Non solamente la costruzione del nostro naviglio, richiedeva l'attenzione del Ministero, ma anche la provvista delle armi che debbono adoprarsi sulle nostre navi da guerra aveva d'uopo di speciale attenzione.

Il signor Ministro vi ha detto come i cannoni della batteria la *Terribile*, non fossero più adatti ai bisogni attuali; ed invero questo era stato riconosciuto non solamente dalla Marina, ma bensì dall'onorevole Ministro della guerra, ed io aveva concertato con lui di adottare un sistema unico di bocche da fuoco per la terra come per il mare; e per non aspettare i risultati d'esperienza istituiti dai comitati, risultati che possono farsi aspettare molto tempo, mentre era necessario provvedere con molta alacrità, fu determinato di adottare il sistema francese, siccome quello che essendo già stato sperimentato, dava risultati abbastanza appaganti e soddisfacenti.

Questo è il sistema che fu introdotto nella Marina militare.

Intanto si dovette provvedere all'acquisto di nuovi proiettili, perchè i proiettili antichi non servivano più; si ordinarono nuovi affusti; si pensò anche alle armi portatili.

Ordinai eziandio trecento cannoni in Svezia perchè si sa che il ferro della Svezia è il migliore e più acconcio per la fabbricazione dei cannoni; non credei di doverne comandare in Inghilterra sia per i motivi anzi accennati, sia perchè il ferro d'Inghilterra non presenta tutte quelle qualità necessarie che si richiede per le armi a fuoco.

Avrei ordinato un maggior numero di cannoni in Svezia se lo avessi potuto, ma mi fu dichiarato che più di trecento per quest'anno non si sarebbero potuti provvedere.

Nella seduta della Camera dei Deputati furono indrizzate assai vive interpellanze relativamente al porto d'Ancona, che si credeva del tutto abbandonato.

Ora mi basterà dire, che molto prima di queste interpellanze io aveva mandato l'ammiraglio Ceva ad esaminare quel porto e suggerire tutti i lavori di cui era suscettibile dal lato militare.

L'ammiraglio mi fece il suo rapporto assai particolareggiato ed io diedi gli ordini affinchè questi lavori fossero eseguiti.

Venute le interpellanze, volli sapere, se mai mi era ingannato e feci nominare una nuova commissione per esaminare ciò che vi era da fare, e questa concluse per le stesse cose suggerite dalla prima.

Ho visto che il signor Ministro ha ordinato di mettere nuovi corpi morti fuori del porto, ed aveva intenzione di togliere il bagno che si trova nell'arsenale per portarlo in città.

Questa intenzione io l'ebbi già ed aveva divisato di mandare l'ispettore generale dei bagni accompagnato da ufficiali del Genio per vedere di quali fabbricati potevasi disporre onde concentrare i condannati, e toglierli dove sono d'inciampo, come succede in Ancona.

Io debbo parlare della Spezia.

Io credo che lo stabilimento del nuovo arsenale marittimo della Spezia sia cosa di qualche importanza.

Non bastava emanare la legge che autorizzava la sua costruzione, bisognava provvedere all'appalto, e l'appalto d'opere di quella natura è cosa molto difficile. Prima conviene determinare le condizioni dell'appalto, e poi deliberarlo.

A questo proposito credo dover dare alcuni schiarimenti che molto contribuiranno a dilucidare le cose.

Era dalla legge lasciata facoltà al Ministero di non attenersi alle regole ordinarie per l'appalto di queste costruzioni; queste regole stabiliscono che l'appalto si dà sempre al miglior offerente.

Siccome si trattava qui di opere grandissime che richiedevano molti capitali e nello stesso tempo molta abilità in chi le doveva dirigere, era naturale che bisognava lasciare qualche latitudine al Ministero onde non attenersi al maggiore ribasso.

Fatto l'appalto si presentarono circa 12 compagnie per concorrere, tutte con ribassi diversi gli uni dagli altri. Molte di queste compagnie erano solide, e presentavano garanzie dal lato dell'abilità.

Io credetti di non prendere sopra di me di scegliere quella data impresa che era più appropriata per i lavori, ma nominai una commissione composta d'ingegneri distinti, e tolti in parte dal Parlamento, onde esaminare tutto quelle varie proposte.

La Commissione esaminata quelle proposte, non dirò unanime, ma a grandissima maggioranza, venne nella determinazione che l'appalto dovesse essere dato al miglior offerente cioè al signor Bollo abbenchè avesse fatto l'enorme ribasso del 17 e mezzo per cento circa, mentre quello degli altri si estendeva tutt'al più al 15 per cento, se non erro.

Io debbo confessare che nel principio fui spaventato da un così enorme ribasso, e non poteva immaginare che una Società seria volesse imprendere lavori di quella natura con un ribasso siffatto; laonde credetti cosa opportuna far rifare tutte le analisi dei prezzi portati nel calcolo per i lavori della Spezia, onde ac-

certarmi, se veramente un ribasso del 17 e mezzo per cento era possibile.

Questo lavoro fu fatto dal signor colonnello Chiodo, autore stesso del progetto, e colla scorta di documenti da non essere messi in dubbio, venni ad assicurarmi che sul prezzo totale del lavoro, si poteva fare in media un ribasso del 25 per cento, il che lasciava un beneficio netto di circa 7 e mezzo per cento alla Società, oltre quei maggiori lucri e guadagni che avrebbe potuto procurarsi con una buona direzione del suo lavoro.

Io volli rendermi ragione anche della diversità che passava fra i prezzi primitivamente stabiliti dal primo calcolo, e quelli che erano attualmente suggeriti dallo stesso signor Chiodo, e mi persuasi che l'errore commesso fu che, invece di esaminare quelli che dovevano operarsi alla Spezia, si era preso per norma lavori eseguiti in altri Stati e principalmente quelli di Marsiglia e quelli di Malta.

Ora tra i lavori che si fanno in un sito e in un altro corre grandissima diversità, specialmente relativamente alla difficoltà degli scavi subacquei per cui venni nella persuasione che i lavori della Spezia potevano eseguirsi egregiamente col ribasso presentato, il quale, come ho l'onore di dire, offriva ancora un largo margine ed un onesto lucro per parte dell'impresario.

Signori, con questo credo che dando l'appalto alla Società Bollo io avrei sufficientemente adempiuto al mio dovere, ma questo non mi bastò. Alla Spezia io credo che fu commesso un grandissimo errore per parte dei vari concorrenti all'appalto, i quali non vollero fare ribassi troppo considerevoli, e l'errore fu questo: cioè fecero confusione tra i lavori della Spezia e quelli che soglionsi affidare alle Società di costruzione delle strade ferrate. Per lo più quando una Società s'incarica della costruzione di una strada ferrata, il Governo che affida questa costruzione non dà ordinariamente denaro, solamente assicura un interesse, ma non somministra i fondi, per cui la Società deve essa stessa pensare a provvederli, sia con somministrazioni dirette, sia con omissione di obbligazioni; ma pel lavoro alla Spezia la quistione è tutta diversa.

Quando è impiantata l'impresa, quando si sono fatti quei primi approvvigionamenti che sono indispensabili per poter proseguire i lavori per 5 o 6 mesi, quando sono riuniti quei tali operai che sono necessari per attivare i lavori, quando sono fatte le spese occorrenti e per tutte queste cose, l'impresa non ha più niente da spendere; così basta un fondo non molto grande per poter principiare i lavori.

Quindi il banchiere dell'impresa non è altri che il Governo, perchè di mano in mano che si fanno i lavori si procede alla misura (non misura sempre definitiva ma provvisoria) e si danno degli acconti i quali corrispondono alla massima parte dei lavori eseguiti: dunque per la Spezia non è come per le strade ferrate, dove occorrono capitali importanti.

Il banchiere qui è il Governo: calcolai che per l'impresa bastava un primo fondo di due milioni; la società aveva dovuto versare un milione di garanzia nelle casse dello Stato, dunque sarebbe bastato un milione ancora per poter metter mano ai lavori, ma non mi sono contentato di un milione, ho chiesto tre milioni; dissi alla società: io non posso dare il mio consenso a quest'impresa se non venite con tre firme di tre solidi banchieri del paese, i quali vi assicurino un capitale di tre milioni: così fu fatto.

Il signor Bollo presentò le firme di questi tre banchieri i quali assicuravano al medesimo la somma di tre milioni che egli potrebbe erogare per principiare i lavori: feci esaminare tutte queste cose dall'avvocato patrimoniale per assicurarmi se tutto era in regola, ed è in seguito a tutte queste precauzioni che fu dato l'appalto della Spezia. Qui, o Signori, si è parlato del fallimento di un banchiere, uno degli individui che hanno preso parte a quest'impresa: primieramente io dirò che non è l'impresario principale, perchè il Governo non riconosce altro che il signor Bollo, ma il signor Barattelli col suo fallimento non può avere influenza nel risultato definitivo, poichè i tre milioni assicurati dall'impresa sono stati assicurati da banchieri che godono della massima fiducia nel commercio.

Signori. Nel breve tempo in cui io rimasi al Ministero della Marina, io mi sono convinto di una cosa, ed è che nelle faccende industriali, come in molte altre, bisogna che l'Italia procuri di fare da sè. Quando si dovevano armare i nostri legni e quelli che attualmente sono in costruzione, io mi rivolsi all'estero onde aver cannoni.

Era allora il momento in cui minacciava di scoppiare la guerra in Inghilterra, e là a quell'epoca era impossibile di trovarli. Dalla Svezia più di 300 cannoni non potei ottenere; in Francia offerivano cannoni ad epoche molto remote oppure cannoni vecchi; mandai in Germania, e anche colà tutto era occupato, per cui veramente quando ci erano tutte quelle minacce di guerra, mi trovai un momento sprovvisto e dissi: è l'istante in cui bisogna pensare veramente a fare da noi! I nostri arsenali avevano già troppe occupazioni, anche per provvedere ai bisogni dell'armata di terra, quantunque debbo dire che il Ministero della guerra in tutte le cose che si riferiscono all'artiglieria, mi secondò in un modo che non saprei riconoscere altrimenti che coll'esprimergli qui i miei ringraziamenti.

Ma anche l'armata di terra ha i suoi propri bisogni ed era necessario che l'armata di mare pensasse a sè.

Allora io aveva divisato di ricorrere all'industria privata. Non era il caso per noi di aprire fonderie di cannoni lo credo non convenga che un Governo si faccia industriale. Io avevo calcolato che fra tre anni saranno necessari circa 1,000 cannoni alla nostra Marina e mi stava molto a cuore che questi cannoni fossero fabbricati nel nostro paese. Ecco il motivo per cui fin dai

primi tempi in cui fui al Ministero, considerando alle gran risorse che si potevano trarre dalle nostre ferriere, io nominavo una commissione della quale l'egregio attuale Ministro delle finanze volle accettare di far parte, onde esaminare tutte le questioni che si riferiscono a questa importantissima industria.

Si venne allora a riconoscere che i nostri ferri potevano certamente stare a fronte di quei di Svezia per certe operazioni e specialmente per la fabbricazione di armi ed anche di lastre per corazzature; anzi devo dire che gli inglesi hanno fatto ricerche dei nostri ferri precisamente per quegli usi.

Epperò giudicai che sarebbe stato opportuno di aver ricorso all'industria privata per avere una fonderia alla quale si potesse affidare almeno la fabbricazione di mille cannoni. Notate, o Signori, che non si trattava di dare veruna privilegio o monopolio ad una sola casa ma si trattava di incoraggiare un'industria o almeno metterla in caso di non fare delle spese le quali fossero poi riuscite inutili. Perchè io credo che sia assai poco efficace il fare semplicemente appello all'industria e dire ad essa: venite coi tali e tali prodotti ed io ve li comprerò. Ma le industrie per farsi, cioè le industrie nuove, hanno bisogno di macchine, d'apparecchi, di capitali; certamente il nostro paese non è talmente abbondante di questi capitali, perchè dessi vogliono compromettersi senza avere qualche assicurazione che almeno le loro prime spese saranno coperte.

Con ciò non trattavo di dare privilegio, ma credevo che il partito più savio fosse quello di assicurare a chi si fosse presentato, la fabbricazione di un dato numero di cannoni o lastre corazzate, da farsi in un determinato numero di anni e con certe condizioni. Una di queste condizioni era che i cannoni non fossero di qualità inferiori a quelli di Svezia o che il costo fosse eguale ed anche inferiore a quello dei cannoni di Svezia, recati nel nostro paese; venendo a pagare alla nostra industria lo stesso prezzo dei cannoni che si paga all'estero, penso che ciò potesse essere proficuo per il Governo e proficuo per la nostra industria; questo era il mio divisamento, ed io aveva incaricato l'onorevole sig. Generale Cavalli, che è maestro in quella materia, di volere elaborare un progetto di convenzione, che intendeva stringere colla casa Ausaldi di Genova; furono operate trattative a questo riguardo, e sperava di giungere a qualche risultato utile.

Anche riguardo alle lastre corazzate io intendeva di trattare in ugual modo, ed ove queste lastre corazzate avessero presentate le medesime qualità che hanno le francesi, di accettarle però a prezzo non troppo superiore.

Questi, o Signori, sono come ve li esposi, forse con soverchia lunghezza, ma con piena sincerità, gli atti principali della mia amministrazione, e spero vedrete che non vi è stato nessun mal Governo, e che molto meno ancora si è sciupato il denaro dello Stato come venni accusato in altro recinto.

Il Deputato Ricci G. parlò di alcune spese così dette ridicole, non so se s'intende parlare degli adattamenti fatti alla casa Albani per istituire il Ministero della marina; ma io credo che quando si spende dalle 50 alla 60 mila lire per stabilire un'amministrazione che deve spendere all'anno 60 milioni, non vi sia una spesa soverchia, tanto più se questa si paragona con quanto si è fatto per altri Ministeri.

Se forse si vuole parlare di alcune spese che si sono fatte per debolezza, direi scienziatica, volendo dotare l'Italia come la Spagna, come anche l'Austria, di un almanacco nautico, mi confesso reo; io avevo pensato che le effemeridi di Milano utili per l'astronomia ma non appropriate ai bisogni della navigazione potessero essere utilmente trasformate, e mi indirizai alla direzione dell'osservatorio di Milano affinché queste effemeridi fossero adottate e corredate di tutti i dati necessari per la navigazione. Questo lavoro pel quale si spenderanno poche mille lire, deve essere diviso in due parti; una parte mutabile ogni anno, l'altra parte costante, contenente le formole e le informazioni più utili pei naviganti.

Si è accesi a parlare anche di una *Toilette*, che avrebbe costato l'ingente somma di tre mila lire!

Signori, io, che durante tutto il tempo della mia amministrazione mi era servito d'una *Toilette* che poteva valutarsi a sei franchi, fui meravigliato di tal cosa e volli sapere donde veniva questa spesa; vi spiegherò l'arcano; mi rivolsi immediatamente al signor cav. Peyron che aveva diretti i lavori dell'adattamento del Ministero, e domandai come accadeva che il Ministero avesse ordinato una *Toilette* del valore di 3 mila franchi.

Ecco quanto egli mi risponde in data dell'8 luglio:

« Stimatissimo sig. Generale.

« Non è a mia cognizione che durante il tempo in cui diretti i lavori del Ministero della marina si sia ordinata una *toilette* del valore di lire 3,000. Si ordinarono soltanto opere per la formazione ed adattamento d'un gabinetto che nel primo reparto dei locali si divideva adettere alla sala di studio del sig. Ministro, e al quale per specificarlo si diede il nome di gabinetto di vestiario o di toilette. Come ben sa la S. V. quest'opera venne del tutto sospesa. In ogni caso però l'importo totale di quest'opera, cioè per la formazione degli stibbi, del soffitto e adattamento delle pareti e per provvista di mobili era stato preventivamente convenuto e fissato nel suo complesso alla somma di lire 1,090 ».

Dunque il lavoro non fu effettuato, ma solo siccome lo stipettaio aveva cominciato qualche mobiglia, gli fu accordata una indennità.

Parimenti lo stesso deputato criticava i vascelli, il yacht ed anche i trasporti, se non mi inganno, che furono portati da me nel bilancio del 1862.

Io debbo anche giustificarmi per aver introdotto nel bilancio la spesa della costruzione di questi bastimenti che io veggio essere stata cancellata con una nuova legge presentata dal signor Ministro delle finanze.

E prima parlerò dei vascelli e del yacht.

Quando fu compilato il bilancio della marina si erano agitate molte questioni intorno alla convenienza di costruire vascelli; se io sentiva gli uffiziali di Marina quasi tutti propendevano per i vascelli e non volevano che le nuove fregate corazzate venissero ad escludere i vascelli perchè questi avevano qualità che non possono avere navi corazzate.

Sentendo dunque varie opinioni, e leggendo, perchè io leggeva molto ciò che si stampava su tal proposito, vedendo i giudizi fluttuanti, pregai, come dissi, una Commissione di ben voler esaminare tutte le questioni che si riferivano alle costruzioni della nostra Marina, e formulai una serie di quesiti ai quali quesiti venne risposto come già dissi.

Fra le altre cose si parlava dei vascelli. Ora ecco che cosa dichiarava questa Commissione:

« In conseguenza la Commissione attenendosi a generali indicazioni suggerisce di costruire vascelli a preferenza anche delle fregate, poichè l'esperienza dimostra come i grossi bastimenti abbiano troppo grande vantaggio sugli altri, talchè si può ritenere che un vascello bene armato e servito, varrà in linea di combattimento più che due o tre fregate, poichè queste ultime non hanno quella unità d'azione che si rinviene sul vascello il quale può arrecare grave danno anche prima che i bastimenti minori siansi portati in posizione ».

« Dal lato economico poi si osserva che ritenuta l'utilità di un vascello in confronto delle fregate, la spesa non è anche minore, giacchè il costo di un vascello sarà sempre minore di quello occorrente per la costruzione di un numero di bastimenti minori che in complesso possano avere egual grado di efficienza in artiglierie ».

« Inoltre noi vediamo che le grandi Nazioni non abbandonarono fin ora la costruzione dei vascelli, e le squadre navali non sono complete che di questo genere di bastimenti come nerbo principale, non essendo gli altri legni che accessori e parte secondaria. »

Ecco il giudizio che proferiva la Commissione: e notate che questa opinione è in data dell' 11 dicembre 1861.

In quanto al yacht, cioè al bastimento che io proponeva per uso del Re e della famiglia reale, io dichiaro che ero sommamente propenso a questa proposta e per sentimento di convenienza, ed anche per ragione politica, perchè credo che il Re d'Italia deve avere almeno a sua disposizione dei battelli come li hanno sovrani molto meno importanti di lui. Io credo poi sia conveniente e necessario che il sovrano del nostro paese possa comodamente e rapidamente andare a visitare le varie città delle sue province, le quali hanno spesso bisogno della visita delle persone Regie. Questa era la mia idea. Vediamo qual era quella della Commissione. Io poneva anche questo quesito sotto il n. 8.

« Per i servizi speciali di cui è cenno nel quesito n. 8 delle suaccennate istruzioni possono servire alcuni dei bastimenti esistenti, e solo rimarrà a costruire una o

due navi di forma uguale e marcia superiore, le quali in uno Stato quasi insulare potranno riuscire utilissime pel servizio della Famiglia Reale.

Sapete, o Signori, da chi fu compilato questo rapporto? Esso è firmato dall'onorevole Senatore vice-ammiraglio Serra, Presidente della Commissione, dal signor vice-ammiraglio Mantica e dal signor Deputato Ricci medesimo.

Io parlerò ora dei *gunboats* ossia cannoniere e dei trasporti.

Fino dal tempo in cui era segretario generale al Ministro degli affari esteri mi vennero molte lagnanze dai commercianti genovesi, per la poca protezione che il commercio nostro aveva nei mari di America.

Si eccettuava il Rio della Plata dove per ordinario stanziava un nostro bastimento per il che i nostri connazionali erano meglio protetti; ma nelle altre parti di America i nostri erano del tutto privi di protezione. Quando giunsi al Ministero della Marina varie persone attinenti al commercio mossero eguali lamenti, e parlavano della necessità d'estendere l'azione della nostra Marina non solo per le operazioni puramente militari, ma anche per poter somministrare al nostro commercio una efficace protezione. Quindi vi era l'altra questione importante, la questione della difesa delle nostre coste le quali sono estesissime, e che possono essere esposte non solo ai ladri di mare, ma anche ai tentativi degli antichi regnanti nei varii principati d'Italia i quali certamente non abbandoneranno così presto il pensiero di ricuperare i loro antichi domini e che potranno far sempre qualche tentativo.

In tal condizione di cose io mi proponeva questo problema: come avere un naviglio che possa servire bensì per la guerra, ma più specialmente a difendere le nostre coste, a proteggere il commercio, un naviglio che sia adatto a questo duplice ufficio che però non costi troppo?

Bisogna pensare che nella sola Plata abbiamo una colonia di circa 60 mila nazionali; ne abbiamo anche lungo altri fiumi d'America. Ora per poter portare la protezione in questi siti bisogna rimontare questi fiumi: i bastimenti che pescano troppo ossia richiedono una grande profondità d'acqua, non si possono adoperare in queste località. Dunque bisognava pensare ad un sistema il quale presentasse economia e nello stesso tempo fosse atto a questi varii servizi là dove è necessaria la protezione al nostro commercio.

Abbiamo bensì cannoniere costrutte dietro modelli inglesi, le quali non sembrano avere fatto molto buona prova. La colpa non ne è ai nostri costruttori, che non fecero certamente meno bene che gli inglesi. Ma questi ne costrussero altre più perfette, che ho designate sotto il nome di *Gun boat*.

Questi bastimenti hanno la proprietà di navigare assai bene a vela, e di più sono provvisti di una potente macchina a vapore, portano carbone per sette od

otto giorni, ed hanno una velocità di 10 miglia all'ora all'incirca.

Questi bastimenti ordinariamente navigano a vela, e quando occorre un bisogno straordinario, allora si fa uso della macchina. Mi fu proposto di adottare tali cannoniere.

Il progetto compilato dal direttore delle costruzioni navali di Genova, fu sottoposto al Consiglio d'ammiragliato il quale vi arrecò qualche non lieve modificazione ed anche importanti miglioramenti; in seguito a siffatto parere del Consiglio di ammiragliato si introdusse nel bilancio la somma per la costruzione di questi bastimenti e si prese accordo perchè fossero eseguiti dalla industria privata.

Ora Signori volete sapere quale è l'opinione degli inglesi intorno a quei bastimenti?

Nella seduta del Parlamento che ebbe luogo il 24 febbraio di quest'anno lord Paget, che credo sia il capo dello ammiragliato, così s'espressero:

« Nostra intenzione è di costruire 21 fregate di legno corazzate di ferro. Non pensiamo ad accrescere il numero dei nostri vascelli di linea; si è ai *Sloops* ed agli altri piccoli bastimenti che intendiamo dar tutta la nostra attenzione (ascoltate). Ciò che chiama maggiormente la nostra attenzione in questo momento sono i *Sloops* ed una classe superiore di cannoniere.

« Uno dei nostri onorevoli colleghi pretendeva che noi avevamo di questi piccoli bastimenti un numero superiore a tutti gli altri popoli insieme. Lungi che le cose siano in questo modo potrei dimostrarvi che non ne abbiamo una proporzione sufficiente per mantenere quella superiorità morale che dobbiamo avere a cuore di conservare in ogni categoria di navi ».

Mentre l'ammiragliato inglese rinunciando ai bastimenti di linea, portava la sua attenzione sulle grandi cannoniere, io credevo di non errare nell'adottare quei bastimenti giudicati così utili per la protezione del commercio.

Tornando ora sulla questione dei vascelli vedevo che quando si sarebbe discusso il bilancio, il sistema avrebbe potuto cambiare completamente, e perciò nel dare all'ispettore generale del genio navale l'incarico di studiare il progetto di questi vascelli io diceva:

« 12 gennaio 1862.

« È intenzione del Ministero di por mano alla costruzione di vascelli sia sui nuovi scali da costruirsi fra poco tanto a S. Bartolomeo (Spezia), quanto a Castellammare.

« Esso perciò si rivolge al signor ispettore generale del genio navale per la compilazione dei piani e specificazioni avvertendo che vascelli della portata di 90 cannoni con macchine da 1000 a 1200 cavalli gli sembrano i più adatti ai bisogni presenti della marina.

« Siccome però le costruzioni navali sono in via di trasformazione e le navi corazzate tendono a surrogarsi ai vascelli, sarà d'uopo combinare i progetti di vascelli in modo che, ove nell'intervallo di tempo delle loro

costruzioni l'arte progredisse in modo da riconoscere che i vascelli devono essere abbandonati per far luogo alle navi corazzate si potessero sempre le nuove costruzioni trasformare in navi corazzate come ora si pratica in Francia secondo il nuovo sistema che sembrava meritevole di riguardo », ecc.

Questo io avvertiva a quell'epoca ben sospettando che il sistema delle navi corazzate avrebbe trasformato il naviglio della guerra per cui io prevedeva, dico, che probabilmente si abbandonerebbero i vascelli; dunque posso dire che i quattro vascelli portati in bilancio lo erano certamente con quell'intendimento di trasformarli in navi corazzate.

Vengo ai trasporti.

La questione dei trasporti militari è molto importante per noi. Io accennava un momento fa che nel piccolo giro di alcuni mesi avevamo trasportato 100 mila uomini e che il nostro naviglio essendo insufficiente avevamo dovuto ricorrere al nolo di altri bastimenti. Le nostre navi di trasporto, dietro il calcolo di una commissione possono, qualora fossero tutte armate, trasportare circa 11 mila uomini; ma notate, o Signori, che tutti i bastimenti della Marina non possono sempre navigare, che un buon terzo almeno bisogna che sia negli arsenali per subire quelle riparazioni indispensabili per cui da questo numero di 11 mila bisogna detrarre almeno un terzo.

Abbiamo benissimo le nostre dieci fregate a ruote di secondo ordine che si potrebbero trasformare in trasporti, ma queste dieci fregate potrebbero somministrare i mezzi di trasportare tre o quattro mila uomini al più perchè sono assai piccole, epperò credo che anche indipendentemente dalle strade ferrate sia una condizione vitale per la difesa dello Stato l'aver molti trasporti per le nostre truppe.

Se il nostro naviglio attuale sussidiato da quello mercantile può bastare al trasporto di un dato numero di fanteria, è poi totalmente disadatto al trasporto dell'artiglieria o della cavalleria. Intorno a tal cosa dopo aver consultato il mio egregio e dotto collega, il Senatore Della Rovere allora Ministro della guerra, pensai che nell'interesse del nostro esercito era necessario che almeno avessimo sempre il mezzo di trasportare in un punto qualunque del litorale, almeno, dico, una divisione armata, una divisione composta di circa 12 mila uomini di fanteria, tre batterie di artiglieria e un reggimento di cavalleria. In conseguenza pensava che sarebbe stato necessario di avere almeno cinque trasporti, due per un reggimento di cavalleria e tre per le tre batterie d'artiglieria. Credo quindi che ogni ritardo in questo sistema compromette la sicurezza dello Stato, ed aggiungo che il giorno in cui noi avremo il mezzo di trasportare in un punto qualunque del Mediterraneo un corpo d'armata di 30 o 40 mila uomini, in quel giorno l'indipendenza d'Italia sarà assicurata per sempre.

In seguito a queste considerazioni io mi limitavo a domandare soltanto il mezzo di poter trasportare in un sito

qualunque d'Italia e delle sue isole 12 mila uomini; di poter fabbricare bastimenti atti al trasporto dei reggimenti di cavalleria che attualmente impiegano 60 giorni per recarsi dalle province settentrionali alle province meridionali, e almeno tre batterie d'artiglieria, coi quali mezzi in complesso, io ripeto credevo assicurata la difesa del litorale. Questo fu il sistema da me proposto, e nel portare in bilancio i cinque trasporti mi era attenuto ai nuovi progressi fatti in tale maniera.

Da principio si pensava che i trasporti, che si chiamavano navi onerarie, dovessero essere a vela e, siccome non erano destinate a combattere, che fossero provviste di macchine; si aggiunsero loro poscia delle macchine sussidiarie affinché, qualora il vento non bastasse, si avesse almeno modo per spingere il bastimento, ma le idee sono cambiate a questo riguardo; quando si hanno trasporti per trasportare una divisione, un corpo d'armata, è necessario che questi trasporti abbiano molta velocità da poter seguire i movimenti della flotta che li protegge; in conseguenza vediamo che in Francia ed in Inghilterra dove si comincia a pensare ai trasporti si è accresciuto di molto la potenza di queste macchine onde imprimere alle navi una velocità che non sia inferiore di 9 1/2 o 10 miglia all'ora.

Questo sistema si segue attualmente in Francia dove si fanno trasporti della forza di 500 cavalli. Anche in Spagna si sono ordinati trasporti di questa natura. Vedete dunque da che furono motivate tutte le mie proposte fatte nel bilancio e che mi vennero rimproverate alla Camera dei Deputati.

Tutte queste nuove costruzioni dovevano formare oggetto di legge speciale.

Debbo ancor dire qualche cosa dell'accusa che mi venne mossa intorno a una certa Commissione di nautica di cui si parlò alla Camera dei Deputati.

Ecco le parole del Deputato Bixio: « ho avuto l'alto onore di essere nominato dal Ministro a presiedere una Commissione.

« Il Ministro della marina ha messo egli stesso alcuni ufficiali dentro questa Commissione, ma dopo gli ha minacciati che se rimanevano nella Commissione non sarebbero mai stati promossi. Ciò fu fatto dal Ministro Menabrea.

« E poi dice: se chiedevamo una cosa, prima ci dicevano di sì e poi ci dicevano di no, il Ministro accordava ed il suo segretario rifiutava; prima promettevano il vapore e poi non si aveva..... » ecc. ecc.

Ecco quanto è succeduto. Dietro invito della Camera dei Deputati, fu nominata dal Ministro d'agricoltura, industria e commercio una Commissione la quale era incaricata di esaminare le condizioni dell'insegnamento nautico nell'Italia e di proporre al Ministero i mezzi per provvedere ad un ampio insegnamento che fosse corrispondente ai bisogni della Marina italiana.

Il Presidente di questa Commissione, composta di uomini egregi, era il generale Bixio. Io designai vari uf-

ficiali di Marina a far parte di questa Commissione, credo quattro.

La Commissione dopo di essersi radunata in Genova ed aver avuto alcune conferenze, giudicò opportuno di mandare una sotto Commissione a perlustrare il litorale e esaminare lo stato dell'insegnamento nelle scuole e la coltura intellettuale dei marinai su vari punti del litorale medesimo.

Trattandosi di una sotto Commissione la quale doveva esaminare lo stato delle sedici scuole che esistevano in Italia per l'insegnamento nautico e la di cui spesa in totale è portata in bilancio a 34,200 lire, io credevo nella mia ignoranza, che per questa sotto Commissione pochi mesi e 2 o 3 membri bastassero, e che questi viaggi si potessero fare coi mezzi ordinari che somministra il commercio e qualche volta anche il Governo.

Non entro a criticare gli atti della Commissione nè ciò che fu fatto. Ma la Commissione giudicò che era necessario di fare le cose più in grande, di avere uno stato maggiore, uomini speciali, e fino uno stenografo, se non erro. Di più non bastavano i mezzi ordinari, si volle un bastimento proprio; si diede l'*Incusa*, piccolo bastimento, ma disgraziatamente si venne a scoprire che la macchina era guasta; si ricondusse l'*Incusa* in un porto, e si provvide al nolo di un bastimento che fu il *Veloce*. Il Ministro d'agricoltura, industria e commercio non era pratico del nolo, non aveva somme per questo e ne incaricò quello della Marina.

Dunque noleggiai il bastimento, ma quando mi avvidi che le spese della Commissione toccavano le 100,000 lire, credetti la mia responsabilità troppo gravemente impegnata, e ne parlai in Consiglio dei Ministri, e debbo dire che io ed il Ministro Cordova andammo sempre d'accordo; vi fu qualche dissenso intorno a chi toccasse il provvedere alla spesa del nolo. Vinse il parere del Ministro della Marina, il quale opinava che a quello di agricoltura, industria e commercio toccasse il sopprimerli.

Riguardo alle minacce che fossero fatte agli ufficiali che facevano parte della Commissione, di non avere avanzamenti, dirò che bisogna non essere al fatto dei regolamenti in vigore per emettere una tale asserzione. Un ufficiale va dove gli si ordina di andare, e chi era comandato per far parte della Commissione, vi doveva stare.

Dunque non spettava loro di vedere se volevano o no starvi: Quanto poi alla questione dell'avanzamento, non sta nell'arbitrio dei Ministri di avanzare chicchessia o no come loro piace, vi è la legge.

Nell'armata di terra per l'avanzamento da un grado all'altro si richiede, oltre l'idoneità, di cui non è qui il caso di parlare, un certo tempo di servizio attivo sotto le bandiere. Ma nella Marina si richiede inoltre un determinato tempo di servizio a bordo.

Quindi è naturale che chi ha da essere promosso deve prima aver dato praticamente prova di sapere esercitare il proprio mestiere.

Ora trattavasi di ufficiali che aspiravano ad essere nominati capitani di fregata in secondo, grado a cui corrispondeva quello di capitano di corvetta.

Ora l'art. 15 della legge dice: « nessuno potrà essere nominato capitano di corvetta se non avrà servito almeno quattro anni nel grado di luogotenente di vascello due dei quali imbarcato ivi inclusi sei mesi come ufficiale incaricato del dettaglio a bordo di una fregata o corvetta ».

Ora che cosa si pretendeva?

Si pretendeva che a quegli ufficiali imbarcati sul *Veloce* come semplici passeggeri questo tempo fosse loro computato come tempo di servizio a bordo.

Domando se ciò era possibile?

Io dunque non feci minacce di sorta; solo dissi che avrei applicata la legge rigorosamente, non solo a questi ma a tutti gli altri ufficiali. Soggiungeva ancora per quanto mi ricordo, che la Commissione, non potendo durare a lungo, quegli ufficiali avrebbero potuto essere tosto imbarcati sulle navi dello Stato per raggiungere il tempo d'imbarco richiesto per essere promossi.

E con ciò io non feci altro che spiegare i termini della legge.

Questo, o Signori, vi darà un'idea della esattezza degli appunti che furono fatti alla mia amministrazione.

Signori, io spero d'avervi convinti, che le amministrazioni che hanno preceduto la presente non furono così corrive nello spendere malamente il danaro dello Stato: che vi è stato un indirizzo fermo e costante: che l'amministrazione non è stata abbandonata alla supremazia burocratica, anzi furono sempre chiamati a consiglio nelle quistioni importanti e speciali gli uomini più distinti del paese.

E qui dovrei terminare il mio discorso perchè la Camera dei Deputati non volle istituire un'inchiesta sull'operato della precedente amministrazione.

Ma Signori, vi ha una parola, che non posso lasciare passare inavvertita e questa è la parola di *eredità*.

Si è detto, che il Ministero attuale non doveva assumere l'eredità del suo predecessore.

La mia eredità, Signori, io pretendo che nessuno la assuma; la responsabilità de' miei atti la voglio tutta per me, e mi vanto di averli compiuti, perchè non ho pretesa d'abilità, ma so di essere onesto (*bravo*).

Tutto ciò, che ho fatto, fu sempre guidato da un gran pensiero, quello di contribuire a fare l'Italia, avendo per guida la probità ed il rispetto dello Statuto che io considero come la pietra fondamentale della unità italiana.

In conseguenza, Signori, in principio del mio discorso ho detto che avrei respinto l'inchiesta contro il Ministero attuale, perchè sono uomo di Governo, e non so inceppare l'azione di chi governa. Ma il Ministro, che ha cessato le sue funzioni appartiene ancora al paese e si deve sottoporre al suo giudizio.

Io domando adunque che il Senato dichiari che i

documenti che si riferiscono nella mia amministrazione siano stampati, quindi che il Senato proceda all'inchiesta, e giudichi (*sensazione*).

Ciò che propongo vorrei che fosse sempre fatto dai Ministri che cadono, cioè che ogni Ministro venisse innanzi al tribunale comune a rendere conto del suo operato (*Bene*).

Io credo, o Signori, che in questo modo si verrebbero a togliere le intempestive recriminazioni sul passato, e si metterebbe un freno a quella febbre di portafogli, che è flagello dei Governi costituzionali (*bravo, bravo*).

Ho detto.

Ministro della Marina. Io mi associo pienamente alle parole dette dall'onorevole Senatore Menabrea che riguardano l'illustre conte Di Cavour, che fu il Ministro che mi ha accordato la più ampia fiducia sia militare, sia politica, e per cui conservo, non solo alta stima, ma venerazione, ed ammirazione. Il mio cuore sente grande riconoscenza per quell'uomo, e certo non sarò mai io che disconosca il bene che ha fatto alla Marina.

È mio sentimento certo di seguire le cose bene iniziate dal Ministro cui ho avuto l'onore di succedere. Trattasi solamente del modo di vedere nel mandarle ad effetto.

Nello stato eccezionale in cui versa l'Italia vi sono cose che bisogna fare prima e altre dopo: non è quindi che in ciò che forse non ho pienamente seguito la via segnata dal mio predecessore, ma non ho certo depresso l'idea di seguirla nell'avvenire, perocchè la conosco degna di essere continuata.

In quanto all'inchiesta, è mio intendimento di sottoporre al Consiglio dei Ministri, che un'inchiesta sia fatta, per l'appunto perchè sono persuaso che essa non può tornare a disdoro di nessuno e massime di chi mi ha preceduto. E che fatta la luce, egli risplenderà maggiormente (*Bene*).

Presidente. Se il signor Senatore Menabrea fa una domanda speciale al Senato, io lo prego di presentare al banco della Presidenza i termini in cui vuole che sia fatta l'inchiesta.

Ministro della Marina. La farò io stesso.

Senatore Menabrea. Io debbo dire che un'inchiesta del Ministero non l'accetto; accetto quella del Senato; e dimando che siano stampati tutti i documenti principali relativi agli atti della mia amministrazione, perchè questo debbe precedere l'inchiesta: io voglio la luce e la verità, e non altro.

Presidente del Consiglio. Non può esservi nessuna difficoltà al certo quanto alla pubblicazione dei documenti, ed io applaudo al divisamento dell'onorevole Senatore Menabrea che desidera che i medesimi siano pubblicati.

Ma quanto all'inchiesta mi permetta che gli faccia un'osservazione.

L'inchiesta era stata proposta dalla Camera dei Deputati dove taluno aveva accusato la sua amministra-

zione: ma nell'assemblea stessa dove si era fatta quest'accusa, la proposta dell'inchiesta fu all'unanimità respinta.

Ciò dimostra che se qualche membro di quell'assemblea ha creduto di poter muovere censure contro la sua amministrazione, l'assemblea non la tenne per buona e non credette che fosse il caso nemmeno di ordinare una inchiesta per conoscere se avesse o non fondamento di verità.

Ora vuol egli il signor Senatore Menabrea che in questo recinto dove niuno sorse contro l'amministrazione di lui, dove da ogni lato si applaude a quanto egli accennava, si faccia un'inchiesta per rispondere ad una accusa che non esiste?

Ove egli credesse che qui taluno volesse muovergli censure, allora comprenderei, che insistesse affinché il Senato delegasse una Commissione per riconoscere i fatti; ma dacché non si fanno accuse, non credo nemmeno che sia il caso di instituir un giudizio con fare un'inchiesta; perciò pregherei l'onorevole Senatore Menabrea di abbandonare quest'idea e limitarsi alla semplice pubblicazione dei documenti.

Senatore Menabrea. Io sono agli ordini del Senato.

Ciò che ricerco è la verità: si faccia la pubblicazione dei documenti, da cui scaturirà la luce, onde cessino così una volta per sempre quelle accuse che mi sono intollerabili.

Io ho domandato la stampa dei principali documenti che si riferiscono alla mia amministrazione: se il Senato crede per ora di limitarsi alla semplice pubblicazione di essi, io vi acconsento, riservandomi anche di riprendere la mia proposta d'inchiesta ove sorga il meno dubbio sulla rettitudine delle mie intenzioni e sulla mia amministrazione.

Presidente. Metto ai voti la sua domanda che in questo momento è ristretta alla sola pubblicazione degli atti principali della sua amministrazione. I signori Senatori i quali intenderanno che debba essere accolta questa domanda del Senatore Menabrea, cioè che si stampino negli atti del Senato i documenti relativi alla sua amministrazione vogliano alzarsi.

Senatore Menabrea. (*interrompendo*). Non dirò tutti i documenti, ma i principali per poter quindi procedere ad un'inchiesta.

Senatore Vigilanti. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Vigilanti. Per poter procedere ad un'inchiesta, è necessario che si determini la natura degli atti che si vogliono pubblicare in una materia così essenziale, massime che molti sono d'ordine pubblico.

Io non credo che il Senatore Menabrea abbia intenzione di fare una seconda edizione di quegli atti che fece pubblicare nella qualità di Ministro, ma di voler rendere pubblici quegli atti soltanto che possono di lor natura spargere maggior luce sopra la sua amministrazione e dileguare i sospetti e le accuse che potessero per avventura esistere sulla medesima o che come fu benis-

simo osservato, e come generalmente si crede, furono interamente dissipate.

Quindi mi pare che sia della massima importanza che ci intendiamo circa la natura e la qualità degli atti che debbono essere pubblicati. Quanto agli atti da lui fatti come Ministro, io credo di esser nel vero osservando che molti di essi non possono essere pubblicati, e che non è nel dovere e credo nemmeno nel potere del Ministero di dar loro pubblicità, perchè quando egli cessa di esser Ministro non sono più suoi, ma appartengono all'amministrazione, alla quale spetta il giudicare se siano di tal natura che possano ricevere pubblicità. Ve ne hanno in fatti di quelli che non la possono ricevere, ve ne sono di molto delicati, epperò esigono che si proceda con molta circospezione nella pubblicazione dei medesimi.

Quindi pare a me che, quando il Senato voglia accogliere la domanda di pubblicazione di questi atti (che io dal mio canto credo superflua perchè ritengo che il sig. Menabrea è abbastanza giustificato), quando, dico, si voglia accogliere questa domanda, io pregherei che fosse bene inteso di che si tratta, e che la deliberazione relativa a tale pubblicazione si prendesse sopra termini precisi, e si formulassero chiaramente quegli atti che per la loro natura possano raggiungere lo scopo che si propone e ad un tempo ricevere questa pubblicità.

Senatore Menabrea. Io capisco benissimo ciò che vuol dire l'onorevole Senatore Vigilanti, che cioè tutti gli atti di un Ministro non possono essere pubblicati; ma io ho esposto una serie di fatti che costituiscono gli atti principali della mia amministrazione.

Parmi quindi che la natura dei documenti di cui io domando la pubblicazione, resti ben definita quando si dica: quei documenti relativi alle cose da me oggi svolte nel Senato. Certamente io non intendo che siano nuovamente riprodotti colle stampe quei documenti che sono già stati stampati. Sarebbe cosa ridicola! Ma vi sono certi atti che non si conoscono dal pubblico, e la cui pubblicazione può grandemente influire sul giudizio che si può fare di un'amministrazione; e questi domando che sieno pubblicati.

Presidente. Ripeto all'onorevole Senatore Menabrea l'invito testè fattogli di formulare per iscritto la sua domanda.

Ordinariamente le interpellanze si chiudono con un ordine del giorno, ora non conoscendosi altra forma per la domanda del Senatore Menabrea, io lo prego di deporlo in iscritto sul banco della Presidenza.

Senatore Sclopis. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Sclopis. La domanda fatta dal sig. Senatore Menabrea mi pare che vesta il carattere di una dilucidazione di fatti di un ramo d'amministrazione pubblica nel tempo in cui egli presiedeva al medesimo.

Non è una giustificazione solamente di persone, è una giustificazione di operato ministeriale, ed in questa parte

io credo che l'onorevole Senatore Menabrea, come si pratica in tutti gli altri Parlamenti, ha diritto di domandare che la luce si faccia.

Ora questa pubblicazione di tutti i documenti come si presenta?

Si presenta come un corredo del discorso tenuto oggi dal Senatore Menabrea. Esso è un'ampliamento diremo così, un complemento, di quello che ha accennato. Sarà necessario per questo di fare un ordine del giorno?

Io nol credo: credo bensì che basti una semplice deliberazione del Senato con cui esso permetta, che in appendice del discorso fatto dal Senatore proponente, si pubblicino questi documenti negli atti suoi, e con ciò io sono d'avviso che si compia il desiderio del Senatore Menabrea e si porti la luce in quel ramo d'amministrazione per quei fatti che formarono oggetto di considerazioni in altro recinto; così non si viene ad un atto, che direi quasi sindacatorio per parte del Senato, quando si formulassero nei termini di un ordine del giorno.

Mi sembra per conseguenza, che quando si mettesse semplicemente in votazione che il Senato approva, che a corredo del discorso tenuto oggi dal Senatore Menabrea si stamperanno nei suoi atti quei documenti che egli crede siano necessari a schiarimento del suo assunto, rimarrebbe perfettamente compiuto il desiderio del Senato, e del Senatore proponente.

Presidente del Consiglio. Il Senato può ordinare quella forma di votazione che meglio stima: su questo il Ministero è indifferente. Io debbo però prima di tutto domandare una spiegazione al Senatore Menabrea. Quando ho dichiarato anche a nome del mio collega, che non vi era difficoltà che si facesse la pubblicazione dei documenti, io credevo che si trattasse di documenti che il signor Senatore Menabrea ritenesse presso di sé; non casendovi in questo caso veruna difficoltà, che egli, avendo questi documenti in mano, li faccia pubblicare col mezzo della stampa, ed anche pregare il Senato di farli stampare nei suoi atti.

Ma se il Senatore Menabrea non limita la sua domanda alla semplice pubblicazione di quei documenti che ritiene, ma vuole pur anche si pubblicino dal Ministero tutti quelli che si possono riferire agli atti accennati nel suo discorso, in questo caso credo, che prima di tutto sarebbe conveniente conoscere quali essi siano, perchè potrebbe accadere che mentre questi documenti si riferiscono ad atti dell'amministrazione Menabrea, colpiscano anche pratiche in corso, per conseguenza non convenga ancora di farne la pubblicazione.

Per tale motivo pregherei l'onorevole proponente d'indicare prima di tutto, quali siano questi documenti, affinché il Ministero possa deliberare, se sia o no opportuna la loro pubblicazione, e se convenga che il Senato ne ordini l'inserzione negli atti suoi.

Senatore **Menabrea.** Rispondendo al signor Presidente del Consiglio dirò, che alcuni di questi docu-

menti li possiedo, molti altri mi mancano, e li ho solamente accennati nel mio discorso perchè mi vennero alla memoria, sarebbe perciò necessario di farne ricerca nel Ministero. Limitando la mia domanda a che siano pubblicati quei documenti che si riferiscono alle cose svolte nel mio discorso, non credo di commettere indiscrezione, tanto più che io non vorrei compromettere quelle pratiche che fossero in corso.

Presidente del Consiglio. Mi scusi, è un'espressione un po' vaga il dire gli atti che si riferiscono alle cose accennate nel suo discorso, perchè ripeto vi possono essere documenti di cui Ella fece cenno e che tuttavia non convenga per ora di pubblicare; converrebbe almeno che Ella si concertasse con il Ministro della Marina per vedere di quali documenti sia conveniente fare la pubblicazione.

Senatore **Menabrea.** Io non dissento di aggiungere alla formulata mia proposta le parole *previo concerto col Ministero.*

Presidente. Ecco in quali termini è formulata la domanda del Senatore Menabrea:

« Il Senato delibera che siano inseriti e pubblicati, previo concerto col Ministero, i documenti principali, non ancora stampati, che vengono in appoggio dei fatti esposti dal Senatore Menabrea.

Senatore **Alfieri.** Io pregherei il signor Senatore proponente, trattandosi massimamente di cosa che credo sia unica nella storia nostra parlamentare, di dire, chi, nel suo intendimento avrà autorità per giudicare i documenti che si devono pubblicare, se sarà il proponente od una Commissione del Senato; io dico che è una cosa affatto nuova, e quindi bisogna pensare all'avvenire acciò di questo fatto non si possa poi fare abuso.

Io pregherei il Senato di volervi riflettere, e regolare in conseguenza la sua deliberazione.

Senatore **Menabrea.** Siccome è detto che questi documenti vengono in appoggio del discorso che ho pronunziato, è naturale che debbano essere inseriti negli atti del Senato.

È una conseguenza del discorso stesso.

Senatore **Alfieri.** Perdoni; conseguenza del discorso sarebbe stata che facendo l'esposizione dell'opera sua durante il suo Ministero, ella l'avesse corredata da tutti quei documenti che potevano provare il giudizio che ne portava; ma che il Senato intervenga per raccogliere le prove, non so se sia regolare; ben volentieri mi associerei a quella istanza mentre non faccio opposizione alle idee manifestate dall'onorevole Senatore Menabrea, io solamente desidero che il Senato rifletta con qualche maturità a quello che fa, perchè ripeto, è un esempio nuovo che si dà, ed io non vorrei essere mallevadore che di questo esempio non si venisse poi ad abusare.

Senatore **Menabrea.** Io non poteva presentare tutti questi documenti al Senato, perchè io non li aveva, perchè non poteva prevedere che sorgesse una discus-

sione di questa natura. È cosa tutt'affatto naturale che siano stampati negli atti del Senato questi documenti, perchè non sono che annotazioni per provare ciò che io ho asserito.

Presidente. Rileggo dunque la proposta del Senatore Menabrea; « Il Senato delibera che siano inseriti e pubblicati previo accordo... »

Molte voci. Insetti nei suoi atti, ecc.

Presidente. Si aggiungerà nei suoi atti.

Il Senato delibera che sieno inseriti nei suoi atti ecc. (V. sopra).

Senatore **Martinengo.** Domando se questo è un'ordine del giorno, o una proposta. Se è un ordine del giorno, io propongo l'ordine del giorno puro e semplice, in quanto che mi pare che il Senato sarebbe condotto a giudicare di cosa che egli non ha veramente promossa; e questo sarebbe un esame di fatti, e di cose che sono state dette nell'altro ramo del Parlamento e che sono estranee a questo. Non vorrei dunque che col rendersi noi giudici di questi atti, e di questi documenti che si devono stampare, sollevassimo una questione che non è stata promossa. . . .

Per questi motivi propongo l'ordine del giorno puro e semplice.

Senatore **Arrivabene.** Mi sembra che il Senato in questa occasione dà una prova di stima all'onorevole Senatore Menabrea; dunque mi sembra che possa prender parte a questo atto con quella moderazione e con quella calma che sono state suggerite dal Presidente del Consiglio; vale a dire che si faccia la cosa d'accordo col Ministero.

Il Senatore Menabrea ha detto che come uomo di Governo non vuole che si pubblicino atti che tornino a pregiudizio dell'amministrazione. Appoggio perciò la fatta proposta.

Presidente. L'ordine del giorno puro e semplice dovrebbe avere la preferenza. Se il signor Senatore Martinengo insiste....

Senatore **Martinengo.** Persisto per l'ordine del giorno puro e semplice.

Senatore **Lauzi.** Prego non so con quanta speranza di successo, il mio onorevole amico il Senatore Martinengo a ritirare la proposta dell'ordine del giorno puro e semplice. Ammetterei che questa proposta potesse essere fatta quando il Senatore Menabrea avesse persistito a voler la stampa di questi documenti per servir di base ad una futura inchiesta, la quale non avrei potuto approvare, che fu respinta nell'altro ramo del Parlamento, e che in quest'aula nessuno sicuramente pensa a proporre. Ma quando si riduca alla domanda come venne formulata con molta perspicuità dall'onorevole Senatore Sclopis, di stampare cioè documenti che servano d'illustrazione al discorso fatto, in questo caso credo che non si possa negare l'approvazione.

Senatore **Martinengo.** Mi duole occupare ancora il Senato persistendo nell'ordine del giorno puro e semplice in quanto che divido anch'io l'opinione dell'ono-

revole Senatore Arrivabene; noi tutti siamo perfettamente persuasi della rettitudine dell'amministrazione passata, e non abbiamo bisogno di queste giustificazioni, ma ripeto, credo che il Senato debbe rimanere estraneo ad una questione promossa nell'altro ramo del Parlamento.

Qualunque sia la sorte che possa avere l'ordine del giorno puro e semplice da me proposto io insisto.

Senatore **Sclopis.** La proposta dell'ordine del giorno puro e semplice del Senatore Martinengo equivarrebbe al rifiuto della proposta deliberazione. Se è in questo senso mi permetto di far osservare al Senato, rispondendo alle osservazioni del Senatore Martinengo che non è nuovo negli usi parlamentari che un membro di un'assemblea che ha preso una gran parte nell'amministrazione dello Stato, quando viene assalito o in altro recinto, o in pubblico, dal recinto dell'assemblea di cui fa parte, davanti ai suoi giudici naturali faccia constare di tutto ciò che crede onde giustificare la propria condotta ed illuminare il paese su quel ramo di amministrazione.

Dunque sotto questo aspetto credo che la domanda del Senatore Menabrea non sia per nulla né contraria agli usi parlamentari né alle convenienze del nostro Senato, in cui non si è ancora presentato questo fatto, ma sicuramente non possa produrre verun pericolo, ed anzi possa giovare non solamente a giustificare il Senatore Menabrea, se pure avrà bisogno di giustificazione, del che non credo, ma a chiarire la vera condizione delle cose in quella misura che è necessaria pel buon andamento degli atti governativi, garantito dall'accordo preventivo col Ministero.

Per conseguenza credo che l'ordine del giorno puro e semplice proposto dal Senatore Martinengo andrebbe al di là di quanto è necessario per cautelare una misura la quale per sé non ha nulla di pericoloso, e può anzi riputarsi essere necessaria in questo momento in cui uno dei nostri colleghi s'è accinto a dare spiegazioni definitive sopra i fatti del suo ministero, della sua vita politica.

Presidente. Io non posso non mettere ai voti l'ordine del giorno puro e semplice.

Senatore **Piazza.** Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Piazza.** Io appoggio l'ordine del giorno puro e semplice per questo motivo.

Credo che l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Senatore Menabrea non raggiunge niente affatto il suo scopo, ed è perfettamente inutile; e fa che il Senato prenda una parte e dia un giudizio senza avere sufficientemente esaminata la cosa, mentre egli non deve prendere parte se non dopo avere fatta un'inchiesta.

Dissi che l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Menabrea fa prendere parte al Senato in modo affatto superficiale e leggero

E infatti che cosa dice il suo ordine del giorno?

Dice di stampare i documenti che gli sono favorevoli; ma che cosa diranno i suoi avversari?

Diranno, se fossimo stati sentiti anche noi, forse ne avremmo trovato di quelli che non valgono al suo scopo, che gli sono anzi contrarii ed i quali in forza dell'ordine del giorno non si stampano, non si possono, non si debbono stampare, perchè se si vota l'ordine del giorno come è proposto, si debbono stampare solo i documenti che giovano all'intento dell'onorevole Menabrea e ciò con parzialità manifesta.

Dunque quell'ordine del giorno non gli giova che presso i suoi amici: i suoi nemici naturalmente diranno che egli ha fatto stampare solo i documenti che convenivano, e che in tal modo non si è niente affatto giustificato.

Perciò dico che se vogliamo veramente giovare all'intento del Senatore Menabrea, io niente affatto mi oppongo, anzi desidero che ogni membro del Senato trovi appoggio nel medesimo quando ha bisogno di difendersi da accuse ingiuste: ma mi pare che lo si deve fare con quella gravità con cui deve agire un corpo come è il Senato; si deve fare in modo che giovi all'accusato; in modo che si veda più lo scopo di far la luce per amore di giustizia e del bene pubblico che quello di far piacere o parzialità ad un privato.

Si dovrebbe per esaminare la questione, di cui si tratta, nominare una Commissione che ricerchi tutti i documenti, e faccia stampare tanto quelli che gli sono favorevoli, che quelli (che credo non ve ne saranno) che gli fossero contrarii: tutti insomma i documenti che ponno sparger luce imparziale sui punti delle accuse, in questo modo troverebbe l'accusato un vero appoggio nel Senato, allora nel risultato troverebbe quella difesa che egli cerca e che ha diritto di ottenere.

Senatore **Menabrea**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Menabrea**. Dopo le parole benevolmente dette dall'onorevole signor Senatore Plezza, io mi induco a rinnovare la mia domanda di una inchiesta: le parole dette dall'onorevole Senatore dimostrano che il partito cui io mi era appigliato secondo i suggerimenti di diversi miei amici non sarà sufficiente per giustificare tutta la mia condotta. Dunque dimando l'inchiesta, e prego il Senato di voler ammettere tale mia proposta.

Presidente. Debbo mettere ai voti prima l'ordine del giorno puro e semplice.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Non è approvato).

Ora verrebbe la proposta dell'inchiesta. Insisto il signor Senatore Menabrea?

Voci. No, no.

Senatore **Menabrea**. Insisto.

Siccome dopo le parole del signor Senatore Plezza la pubblicazione de' documenti, ripeto, non otterrebbe più quello scopo che io mi prefiggeva, credè debito mio di insistere e di essere coerente al mio proposito.

Senatore **Sclopis**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Sclopis**. Se ho ben ritenuto le parole dette

dall'onorevole Senatore Plezza, egli ha fatto cenno di una Commissione senatoria.

Io non so veramente a che scopo si voglia fare questa Commissione senatoria. Credo che questa idea dell'onorevole Senatore Plezza non sia stata forse ancora sufficientemente svolta. Frattanto v'è un'altra proposta che mi pare più semplice, la quale raggiungerebbe in gran parte lo scopo.

Il signor Senatore Plezza ha accennato che si sarebbero pubblicati tutti i documenti pro' e contro, ma ognuno vede quante difficoltà e quanta sconvenevolezza vi sarebbe che in quest'affare si mischiassero una Commissione senatoria; ma non ce n'è nessuna nel pubblicare d'accordo col Ministero quei documenti i quali valgono a dar luce e peso al discorso dell'onorevole Menabrea.

Prego dunque il signor Presidente a voler mettere ai voti la semplice deliberazione, che non è un ordine del giorno, ma è una semplice autorizzazione di pubblicare quei documenti in appendice ad un discorso.

Presidente. Era quello che intendevo di fare, ma bisogna che il signor Senatore Menabrea dichiari di non insistere nella domanda d'inchiesta.

Senatore **Menabrea**. Dichiaro anzi che insisto, bisogna che si faccia la luce.

Presidente del Consiglio. Mi pare che l'onorevole Senatore Menabrea non dovrebbe insistere; perchè la sua insistenza non ha più alcun scopo dal momento che non si è fatta alcuna accusa contro di lui.

Osservo poi a ciò che diceva l'onorevole Senatore Plezza; che cioè se pubblicate i documenti che credete favorevoli, i vostri avversari diranno che vi sono altri documenti che possono nuocere alla vostra fama. Il Senatore Menabrea rispondendo alle accuse che sono state fatte, adduce i documenti che crede siano sufficienti per distruggere queste accuse: se i suoi avversari faranno altri appunti, se verranno fuori con altri documenti allora il Senatore Menabrea avrà altri atti da addurre in suo favore, ma intanto egli crede che sia sufficiente alla sua giustificazione la pubblicazione di questi documenti. Non è quindi il caso di darsi cura di ciò che potrà farsi in appresso.

Presidente. Dunque non insiste il Senatore Menabrea?

Voci. Si rimette al Senato.

Presidente. Rileggo la sua proposta: « Il Senato delibera che siano inseriti e pubblicati nei suoi atti, previo concerto col Ministero, i documenti principali non ancora stampati che vengono in appoggio dei fatti esposti dal Senatore Menabrea. »

Chi intende approvare questa deliberazione si alzi.
(Approvato)

Voci. A domani, a domani.

Presidente. Vi sarebbero ancora delle interpellanze.
Vci. A domani, a domani.

Presidente. Allora per domani alle ore due ci sarà seduta pubblica per la continuazione della discussione del progetto di legge per l'affrancamento delle enfiteusi, censi, canoni, livelli ed altre prestazioni territoriali.

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).

DOCUMENTI

a corredo del Discorso pronunciato dal Senatore MENABREA nella seduta dell'11 luglio 1862, che si decretava consegnarsi alla stampa con apposito ordine del giorno votato nella stessa seduta.

Norme generali per lo studio di un piano di composizione del naviglio da guerra, cui procederà una speciale Commissione.

18 ottobre 1861.

Dovendosi costituire la marina militare del Regno di Italia, ragion vuole che si proceda nelle nuove costruzioni navali secondo un sistema preconcepito, e consentaneo ai vari bisogni del servizio. Occorre perciò di stabilire anzitutto la composizione normale del nostro naviglio militare. Certamente non è facile il determinare in proposito una precisa regola, tanto più in questi momenti di transizione e di trasformazione delle armi e delle navi che tendono continuamente a diventare, queste più resistenti, quelle più potenti. Ma intanto l'urgenza della costituzione d'un naviglio facendosi sentire ogni giorno più, conviene in qualunque modo di provvedere alla formazione di un piano benchè soggetto a variare a seconda dei progressi dell'arte, dei dettami dell'esperienza e delle esigenze del commercio e della difesa nazionale.

A quest'effetto è d'uopo partire dalla considerazione dei vari servizi, ai quali la marineria militare è chiamata a provvedere e che sono i seguenti:

1. Protezione di commercio marittimo in tempo di pace;
2. Custodia dei porti e delle coste italiane in tempo di pace;
3. Protezione del commercio in tempo di guerra;
4. Difesa delle coste in tempo di guerra;
5. Offensiva in tempo di guerra;
6. Trasporto di truppe e di materiali da guerra;
7. Esercizi, scuole, lavori idrografici;
8. Servizi speciali.

Gioverà esaminare rapidamente le esigenze di quei singoli servizi.

1. Protezione del commercio in tempo di pace.

La sede principale del nostro commercio marittimo è nel Mediterraneo e nel mar Nero: s'estende però ugualmente agli altri mari di Europa ed all'Atlantico, specialmente al Rio della Plata, dove l'Italia conta numerosi nazionali che su quelle rive formarono importanti stabilimenti. Le nostre navi mercantili frequentano pure i porti americani sul Pacifico, e cominciano ad avviarsi alla Cina ed alle Indie: altre fanno il commercio delle coste d'Africa occidentali. Rari però sono ancora i bastimenti italiani che visitino l'Australia.

Dietro questi cenni si possono stabilire le stazioni navali, destinate a tutelare il nostro commercio, e potrebbero essere le seguenti:

- a) Stazione del Levante, con un piroscalo - avviso a Costantinopoli;
- b) Stazione del Rio della Plata e del Brasile;
- c) Stazione del Pacifico, composta di sole due navi.

Una o più navi da guerra dovrebbero poi visitare di tempo in tempo le Antille, il golfo del Messico, gli Stati Uniti e le coste occidentali d'Africa.

2. Custodia dei porti e delle coste italiane in tempo di pace.

Oltre le navi destinate alla polizia dei porti principali, come Genova e Napoli, conviene destinare un naviglio alla vigilanza delle coste del continente e delle isole, tanto per premunirle contro ogni atto di pirateria, quanto per evitare le sorprese, che i partiti avversi all'ordine attuale di cose non mancherebbero di tentare durante alcuni anni ancora. Per siffatto servizio bastano piccoli bastimenti, che saranno però distinti da quelli che la finanza deve impiegare a reprimere il contrabbando.

3. Protezione del commercio in tempo di guerra.

Oltre alle disposizioni che si noteranno nell'articolo seguente converrà rinforzare le nostre stazioni navali negli altri mari, e riunire ove d'uopo i bastimenti acciò possano presentare resistenza maggiore.

4. Difesa del litorale in tempo di guerra.

Indipendentemente dalla difesa delle coste che deve essere affidata all'armata di terra, è necessario di avere squadre, onde impedire gli sbarchi, e combattere le flotte nemiche.

Quali proporzioni debbano avere tali squadre è cosa che non si potrebbe determinare in modo assoluto. Ma ove si ponga per base che la nostra flotta non debba tentare di rivaleggiare con quelle d'Inghilterra e di Francia, ma bensì pretendere di non essere seconda a quelle di qualsivoglia altra potenza marittima del Mediterraneo, si verrà a concludere che mediante due

squadre ben costituite si debbono tenere in freno le forze navali della Spagna e dell'Austria.

Queste squadre sarebbero distribuite l'una nel Mediterraneo, l'altra nell'Adriatico.

La composizione loro formerà oggetto degli studi della Commissione.

5. *Offensiva in tempo di guerra.*

Gioverà inoltre di provvedere all'offensiva, quando sia consigliata dagli avvenimenti: epperò alla flotta sarà necessario di aggiungere batterie galleggianti, piro-cannoniere, bastimenti da sbarco ecc.

Per fissare le idee potrebbesi prendere per oggetto l'attacco d'una posizione determinata, e dietro questa base stabilire il numero e la qualità delle navi.

Si lascia alla sagacia della Commissione di studiare le varie ipotesi più probabili che si possano presentare.

6. *Trasporto di truppe e di materiali da guerra.*

Il numero e la qualità delle navi da trasporto dovrebbe essere regolato sulle basi d'un'intera divisione d'armata sul piede di guerra da trasportarsi con uomini, cavalli, carri e munizioni.

Sarà necessario di provvedere la nostra marina di trasporti speciali per scuderie e per batterie complete d'artiglieria cogli occorrenti battelli da sbarco, tanto pel materiale, che per il personale.

I relativi tipi francesi sembrano assai bene studiati.

7. *Esercizi, scuole, lavori idrografici.*

Questa parte di servizio comprende:

- a) Squadra di evoluzione per istruzione degli ufficiali e dei marinai nelle grandi manovre di squadra.
- b) Flottiglia per le scuole dei novizi e mozzi.
- c) Bastimenti-scuola per i marinai cannonieri.
- d) Una nave, sulla quale verrà stabilita la scuola complementare militare per gli ufficiali di vascello.
- e) Piccoli piroscafi ed imbarcazioni per i lavori idrografici.

8. *Servizi speciali.*

Per i servizi speciali occorrono:

- a) Una nave per la campagna annuale d'istruzione pratica per gli allievi delle regie scuole di marina.
- b) Una nave a vapore di grande velocità (yacht) pel trasporto di persone reali e di alti funzionari dello Stato.
- c) Piroscafi-avviso pel servizio di corrispondenza.

Nello stabilire la specie ed il numero delle navi che debbono comporre la nostra flotta, la Commissione studierà la convenienza di introdurre i vascelli, o se debbasi dare la preferenza alle fregate corazzate, oppure se si debbano avere gli uni e le altre.

In considerazione dell'ingente spesa che importano le fregate corazzate, si studierà se non sia più conveniente allo scopo, cui deve mirare la nostra marina, d'avere bastimenti più piccoli corazzati con pochi can-

noni, ma meglio riparati, come v'è già tendenza a ciò fare in Inghilterra.

La Commissione accennerà anche le navi per le quali è preferibile lo scafo di ferro. Togliere ad esame la questione delle piro-cannoniere, studiando il modello degno di preferenza, e giudicherà sulla utilità di costruire legni sottili ad elice (Gun Boats) atti alla navigazione fluviale. Indicherà eziandio l'ordine d'importanza delle costruzioni navali da eseguirsi tenendo conto del materiale che esiste attualmente.

Esprimerà in ultimo il proprio avviso intorno alla entità dei depositi di materiali ed alla riserva di navi, che dovrebbe possedere la nostra marina.

Il Ministero non si dissimula le difficoltà di rispondere in modo preciso ai diversi quesiti da lui fatti: ma fu assegnamento sulla perspicacia e sull'esperienza dei singoli membri della Commissione.

Il Ministro
MENABREA.

Processo verbale redatto dalla Commissione incaricata dello studio di un piano di composizione del naviglio da guerra della Marina Italiana.

Sono presenti i signori:

- Vice-Ammiraglio, Vice-Presidente del Consiglio d'ammiragliato, Senatore del Regno, signor conte **Serra** Francesco. *Presidente.*
- Contro Ammiraglio in ritiro, cav. **Mantica**. *Membro.*
- Capitano di Vascello in ritiro, sig. marchese **Ricci**, Deputato *Membro.*

Il signor Presidente dà lettura del Disp. N. 2725 di Gabinetto in data 18 ottobre p. p., col quale il Ministero trasmette alcune istruzioni e norme generali da seguirsi dalla Commissione nello studio di cui è incaricata, e quindi apertasi la discussione vengono in fine approvate le seguenti considerazioni:

Per quanto la Commissione sia disposta a soddisfare nel suo miglior modo possibile all'onorevole incarico avuto, e si faccia onore di rispondere a tutti i quesiti del Ministero esposti nell'ossequiato suo memoriale, tuttavia è necessità confessare che il suo mandato si rende vieppiù difficile in queste circostanze, in cui le recenti innovazioni fatte nella costruzione dei bastimenti e delle macchine, nonché nelle artiglierie, non ebbero ancora la consacrazione dell'esperienza, e tuttodì si verifica nelle più cospicue marine incertezza ed indecisione sui migliori sistemi da adottarsi.

Seguendo la storia delle principali marine estere, chiaramente appare, come esse andarono formando le loro forze navali, adoperandosi senza posa a costruire grossi legni da guerra sui migliori modelli che la scienza additava, e quindi seguendo i bisogni del momento costruirono legni di diversa natura (*Bastimenti d'opportunità*), ovvero modificarono le loro costruzioni o adattarono i legni esistenti secondochè le prevedute politiche esigenze consigliavano.

Così nel 1840, nell'epoca in cui la Francia si preparava a nuova guerra nel Rio della Plata, preparò bastimenti appositi di poca pescazione ed atti a tale navigazione.

Così l'Inghilterra e la Francia nell'ultima guerra contro la Russia, e così ancora la Francia nel 1859 volendo attaccar l'Austria sulle coste dell'Adriatico, unì alle sue squadre bastimenti appositi.

Provvedere i legnami ed i materiali in abbondanza, svolgere le risorse del paese per renderlo atto a fornire da sé la sua marina, incoraggiare i costruttori, creare cantieri e bacini per costruire e raddobbare bastimenti, promuovere l'impianto di stabilimenti metallurgici per costruire e riparare le macchine, questo fu il primo pensiero dei reggitori di quelle marine.

Per tal modo possedendo i mezzi di riparare le loro squadre e di surrogare i loro bastimenti colle nuove costruzioni che di mano in mano si andavano compiendo sui cantieri del paese, e potendo in urgenti circostanze mettere in breve tempo in mare quel numero di bastimenti d'opportunità, che per la specialità del caso occorre, mantengono mai sempre la marina a quel grado di potenza che la situazione del paese esige.

Così la marina italiana non potrà mai costruirsi e mantenersi forte, se prima non si porrà ogni studio per formare cantieri, bacini e stabilimenti metallurgici, ove si possa non solo provvedere alle riparazioni dei legni e delle macchine, ma anche alle nuove costruzioni sia in surrogazione dei bastimenti, che in aumento della forza navale.

Qui la Commissione non si estenderà a dimostrare quanto possa essere dannoso e fatale di ricorrere ai cantieri esteri per costruire o riparare i bastimenti dello Stato, poichè, se questo sistema è assai dispendioso ed impolitico, non sempre può essere attuabile ed opportuno, quando i bisogni di un paese saranno maggiori, tanto più questo mezzo gli verrà a mancare.

Ora posta la necessità d'altronde ovvia, che la marina italiana debba al più presto possibile trovar modo di provvedere in paese a' suoi bisogni, considerato che attualmente le costruzioni in ferro e la navigazione a vapore sono cause per cui buona parte del naviglio abbia continuamente bisogno di riparazioni; considerato lo stato attuale del nostro naviglio, e visto che molti bastimenti debbono rimanere inoperosi per mancanza di stabilimenti, ove possano essere riparati, conviene anzitutto occuparsi del modo di provvedere a sì urgente bisogno.

Alla Spezia, ancorchè fossero tosto intrapresi ed attivati i lavori, non si riuscirà mai a formare tali stabilimenti che bastino a tutti i bisogni della crescente marina, e d'altronde non sarebbe opportuno di concentrare in un sol punto tutti i lavori, poichè ciò (precludendo da altre considerazioni) ingenererebbe confusione nei lavori stessi e gravi difficoltà per il reclutamento degli operai.

Ciò posto, la Commissione sarebbe di parere che il Governo portasse la sua attenzione sullo stabilimento di Pietr'Arsa (in Napoli) dove consta esservi un assai ben inteso complesso di macchine ed officine da poter rendere alla marina utilissimi servizi, quando fosse posto sotto la sua dipendenza immediata e si procedesse tosto a perfezionarlo ed ingrandirlo.

Così pure a Genova, oltre l'attuale arsenale (da ridarsi però con quelle officine più appropriate ai bisogni eventuali dei legni da guerra) sarebbe indispensabile di avere uno stabilimento metallurgico di qualche importanza, e qui la Commissione non può a meno di avere in vista nelle sue proposte lo stabilimento Ansaldo in S. Pier d'Arena, il quale collocato qual'è in eccellenti condizioni e ben avviato, può servire al bisogno.

Finalmente nel dipartimento dell'Adriatico, e propriamente in Ancona, occorrerà fare studi per l'impianto di qualche stabilimento per avere così su vari punti, a seconda delle circostanze, i mezzi di provvedere al mantenimento in buono stato del nostro naviglio attuale ed al suo ampliamento mediante nuove costruzioni.

Venendo ora a trattare della nostra marina in senso del programma tracciato dal Ministero, la Commissione esaminerà anzitutto le condizioni attuali del nostro naviglio per riconoscere a quali esigenze esso possa sopportare ed a quali altre resti a provvedere.

Tenuto calcolo dei bastimenti in riparazione di quelli in costruzione la marina verrebbe a possedere;

- N. 10 Fregate a vapore di 1° rango ad elice.
- » 10 Navi (così dette fregate di 2° rango a ruote).
- » 4 Corvette ad elice di 1° rango.
- » 4 » a ruote di 2° rango.
- » 10 Battelli a vapore a ruote.
- » 6 detti trasporti ad elice.
- » 7 detti trasporti a ruote.
- » 8 detti avviso.
- » 14 Cannoniere, sei delle quali sul lago di Garda.

Fra i bastimenti a vele si contano:

- N. 2 Fregate.
- » 4 Corvette.
- » 7 Brigantini, i quali sono di qualche utilità specialmente per le scuole dei guardiamarina, ed allievi nonché dei novizi e mozzi.

I rimanenti legni a vela, meno il De Geneys e l'Aurora possono essere di poca o niuna utilità.

Con questi bastimenti la Commissione è di parere che si possa provvedere in tempo di pace ai bisogni previsti dal Ministero nei numeri 1, 2, 7 ed 8 delle succitate sue istruzioni, con che però questi legni fossero tutti efficienti, rendendosi atti alla navigazione tutti quelli che oggidì rimangono inoperosi, sia per essenziali imperfezioni che per essere bisognosi di riparazioni.

In ordine al trasporto di truppe e di materiali da guerra, di cui è cenno al N. 6, la Commissione considera che in epoca non remota l'Italia dovrà possedere

una rete di strade ferrate, che congiunga i vari punti della penisola per cui si riconoscerà maggiore convenienza di eseguire per via di terra grandi trasporti di truppa e di artiglierie, ma tuttavia convenendo sulla necessità che la marina abbia i mezzi di trasportare all'occorrenza una divisione completa secondo il cenno fattone dal Ministero, ha fatto calcolo che una divisione si componga presso a poco come segue:

- N. 500 Uffiziali.
- » 14.000 Individui di bassa forza.
- » 1.500 Cavalli.

Ora tenuto conto che al seguito dei 1,500 cavalli debbano rimanere altrettanti uomini, il trasporto del personale che rimane, potrebbe essere eseguito come segue:

Battello trasporto.	<i>Vittorio</i>	N.	1,600 uomini
Id.	<i>C. Cavour</i>	»	1,200 »
Id.	<i>Voltorno</i>	»	1,200 »
Id.	<i>Dora</i>	»	800 »
Id.	<i>Tanaro</i>	»	800 »
Id.	<i>Whashington</i>	»	600 »
Id.	<i>Cambria</i>	»	1,600 »
Id.	<i>Plebiscito</i>	»	500 »
Id.	<i>Rosolino Pilo</i>	»	800 »
Id.	<i>Indipendenza</i>	»	400 »
Id.	<i>Franklin</i>	»	600 »
Id.	<i>Piemonte</i>	»	400 »

Totale N. 11,100 uomini

Se dunque i 13 battelli trasporto fossero tutti in stato di navigabilità, sarebbero capaci di trasportare undicimila uomini circa.

Ora, sebbene non si voglia che i bastimenti da guerra siano ingombri pel trasporto di truppe, tuttavia si crede che essi possano all'occorrenza trasportare almeno 2,000 soldati, poichè ne abbiamo esempi recenti nella Francia la quale eseguì coi suoi vascelli gran parte del trasporto delle truppe, che sbarcarono in Siria ed ultimamente in Italia, e quindi ne risulta che coi mezzi esistenti si potrebbe eseguire il trasporto di 13,000 uomini.

Anche i carri, smontandone le ruote, e le munizioni e bagagli, potrebbero trovar posto ripartitamente su tutti i bastimenti di cui alcuni posseggono stive assai estese.

Resterebbe dunque a provvedere pel trasporto dei cavalli.

Per tale servizio il Governo potrà valersi di alcuni dei vapori esistenti, come ad esempio il *Tanaro* e *Dora* i quali potrebbero facilmente ridursi tuttochè non siano capaci che di 100 cavalli caduno all'incirca, ma sarà anche mestieri che per eseguire convenientemente il trasporto di 1,500 cavalli, costruisca appositi bastimenti cogli occorrenti battelli da sbarco, seguendo i modelli adottati presso le grandi Nazioni marittime.

Pei servizi speciali, di cui è cenno nel quesito N. 8 delle suaccennate istruzioni, possono servire alcuni dei bastimenti esistenti, e solo rimarrà a costruire una o due navi di forma eguali a marcia superiore, le quali

in uno stato quasi insulare potranno riuscire utilissime pel servizio della famiglia Reale.

Da quanto precede sembrerebbe stabilito che, quando si costruissero legni atti al trasporto di cavalli, il naviglio attuale coll'aggiunta delle costruzioni in corso sarebbe sufficiente per provvedere pressochè a tutti i servizi in tempo di pace, con che però tutti gli accennati bastimenti fossero efficienti e tutti in perfetto stato di navigazione; ma è regola generale che circa 1/3 dei medesimi sia costantemente in riparazione, e quindi per coprire agevolmente tutti i servizi in tempo di pace, si può ritenere che il nostro naviglio debba essere aumentato della metà della esistente.

Trattandosi di rimpiazzare i bastimenti fuori di servizio per servire alle scuole degli allievi e guardie marina, nonché dei novizi e mozzi, converrà ritenere che sono assai più atte a tale servizio le piccole corvette a vela, ove, meglio che sulle fregate, i giovani si avvezzano alla vita di mare e si fanno abili al maneggio delle manovre.

Così pure sarà necessario di aver sempre qualche nave oneraria a vela per materiali ed oggetti, il cui trasporto non richieda somma premura, ed inoltre parrebbe anche utile che si avesse qualche nave a vela con un motore ad elico di poca forza per le lunghe navigazioni, poichè servendosi del carbone solamente nelle calme, si otterrà molta economia principalmente nelle navigazioni in quei paraggi, ove difficile riesce trovar carbone salvochè a prezzi elevatissimi.

E qui cade in acconcio osservare come nelle remote regioni, ove si voglia tenere stazioni ordinarie di qualche importanza, conviene mantenere depositi di carbone ed altri materiali per fornirne i bastimenti che vi approdano o stazionano, ad esempio di quanto si pratica a tale proposito dalle primarie estere marine, poichè diversamente i legni stazionari potrebbero in date ricorrenze riuscire poco utili allo scopo, tanto più quando si tratti di piroscafi.

In fine quando si abbiano ad acquistare o costruire grossi trasporti converrà por mente che questi possano capire nei bacini che il Governo od il commercio possiede nello Stato, affinchè possano all'occorrenza esservi riparati.

Del resto la Commissione non si estenderà più a lungo su tale argomento, poichè nutre fiducia che, se il Governo userà qualche previdenza nel concedere diritti a Società private sia nell'ordinamento dei servizi postali che nello impianto di nuovi stabilimenti, troverà un potente ausiliario nel commercio al quale potrà sempre ricorrere per servizi di trasporto od altri consimili, poichè quando la marina mercantile italiana sarà pur essa costituita sotto un Governo forte e rispettato, è sperabile popolerà il litorale di stabilimenti e bastimenti, e quindi si arricchirà al pari delle marine inglese e francese di grosse navi, di cui il Governo potrà valersi in urgenti circostanze.

Rimane ora a trattare dei bisogni della marina in tempo di guerra.

La Commissione occupandosi di rispondere al quesito N. 5 nel quale si trovano contemplati i quesiti numeri 3 e 4, si formò la convinzione che attualmente quasi non esista un'armata navale, non possedendosi i così detti bastimenti di linea, poichè le due batterie corazzate esistenti saranno utili bensì in tempo di guerra, ma non in date speciali emergenze, nè si può per ora dar giudizio sull'efficienza delle altre due fregate di cui venne ordinata la costruzione in America.

Questa armata navale, che bisogna formare nel più breve termine possibile, vorrà essere costituita di vascelli, fregate, ed altri legni minori, per poter essere divisa in due squadre, cioè l'una nel Mediterraneo e l'altra nell'Adriatico, tenendo conto che sarà indispensabile una squadra di riserva.

Determinare in astratto il numero e la specie dei vascelli, fregate ed altri legni minori di cui vorrebbero essere composte queste squadre, segnare una norma invariabile da seguirsi nelle nuove costruzioni, accennare i migliori modelli, è questo un assunto che la Commissione ravvisa, se non impossibile, inutile affatto.

Invero noi sappiamo come non siano per anco compiuti gli esperimenti sui vari sistemi di corazzatura delle fregate e delle batterie galleggianti che già altri se ne propongono, e sappiamo pure come stiasi ora studiando sul sistema di artiglieria da adottarsi, dopo alcuni recenti esperimenti fatti, in cui parve rilevarsi che cannoni di minore calibro ottennero risultati i più soddisfacenti, ragione per cui le opinioni dei marinai sono contraddittorie su tale scibile e più che mai indecise.

Inoltre i cantieri dello Stato sono tutti occupati per le intraprese costruzioni, nè è presumibile si possano in brevissimo tempo stabilire altri cantieri o condurre a termine i bastimenti incominciati, per cui sia reso urgente di decidere fin d'ora quale modello si abbia ad adottare per le nuove costruzioni, mentre si vede tuttodì che pei continui rapidi progressi della scienza, i bastimenti posti in cantiere, anche su tipi modelli, debbono prima del loro varo subire grandiose modificazioni per essere posti a livello delle nuove scoperte.

In conseguenza la Commissione attenendosi a generali indicazioni suggerisce di costruire vascelli a preferenza anche delle fregate, poichè l'esperienza dimostra come i grossi bastimenti abbiano troppo grande vantaggio sugli altri, talchè si può ritenere, che un vascello bene armato e servito varrà in linea di combattimento più che due o tre fregate, poichè queste ultime non hanno quella unità di azione che si rinvia sul vascello, il quale può arrecare grave danno anche prima che i bastimenti minori siasi portati in posizione.

Dal lato economico poi si osserva che, ritenuta la utilità di un vascello in confronto delle fregate, la

spesa ne è anche minore, giacchè il costo di un vascello sarà sempre minore di quello occorrente per la costruzione di un numero di bastimenti minori, che in complesso possono avere egual grado di efficienza in artiglierie.

Inoltre noi vediamo che le grandi nazioni non abbandonarono finora la costruzione dei vascelli, e le squadre navali non sono complete che di questo genere di bastimenti come nerbo principale, non essendo gli altri legni che accessori e parte secondaria.

In quanto alle fregate corazzate, si conviene di proseguire in tali costruzioni ad esempio di quanto si pratica presso le altre nazioni marittime procurando di studiare i migliori modelli che saranno segnalati dalla scienza all'epoca in cui si metteranno in cantiere, poichè in sostanza una nazione marittima deve sforzarsi di possedere i mezzi che sono in uso presso le altre marine quando non ne rinvenga dei migliori.

Infine il Ministero domanda, se convenga maggiormente attenersi alle costruzioni in ferro od a quelle in legno.

A questo proposito la Commissione osserva che, se si tratta di trasporti, converrà seguire quel sistema di costruzione che sarà meno dispendioso, e certamente se si apriranno nuove comunicazioni nell'interno dell'Italia meridionale e si renderà facile di utilizzare il legname, che in abbondanza si trova in quelle foreste, ove per lungo tempo fu proibita l'esportazione di tal genere, sarà sommo vantaggio servirsi del legname, seminando il danaro in quelle province, anzichè del ferro che è forza trarre per la massima parte dall'estero, a meno che non venissero a fondarsi in paese tali stabilimenti, per cui le costruzioni in ferro potessero compiersi coi nostri prodotti. Se poi si tratti di bastimenti da guerra, converrà continuare (come poc'anzi si disse) la costruzione dei bastimenti corazzati, e sebbene sia noto alla Commissione che si stanno costruendo fregate di ferro sul sistema del Warrior, ove il legname non entra che come parte accessoria, tuttavia non potrebbe emettere fondato parere in proposito, non essendo ancora fatto esperienze definitive su tal genere di costruzione.

In ultimo la Commissione esprime il parere che il Governo debba rendere, al più presto possibile, efficienti tutti i bastimenti che si posseggono, attivare il compimento delle costruzioni intraprese, ed intanto formando nuovi cantieri e provvedendo in abbondanza il legname ed i materiali, metter mano con tutta alacrità ad altre costruzioni, procurando di attenersi a quei tipi di vascelli, fregate e corvette che l'esperienza delle grandi marine suggerisce, ed eliminando quelli antichi e disusati per il servizio di guerra.

Siccome poi sarebbe minor pregio di una marina quando ella avesse molte navi senza possedere i mezzi di conservarle e ripararle, così è d'avviso la Commissione che il Governo debba fare qualunque sacrificio per costruire bacini di carenaggio, dei quali si ha

maggior difetto, debba studiarsi di svolgere per quanto possibile le risorse del paese, procurando di trar profitto dei suoi prodotti e principalmente dei legnami, dei quali le estere marine fanno continua esportazione, e finalmente debba estendere su vasta scala e su vari punti gli stabilimenti metallurgici, ove non solo si possano riparare, ma anche costruire bastimenti in ferro e macchine per la nostra marina.

In conclusione la marina italiana, in vista del litorale estesissimo che possiede a cavallo di due mari si trova in tale posizione strategica importantissima da non poter rimanere estranea agli sconvolgimenti politici europei.

In conseguenza conviene lasciare il campo delle astrazioni per venire tosto all'attuazione di una forza navale proporzionata a' suoi bisogni.

Per ottenere tale intento la Commissione ravvisa urgente:

1. Di affidare alla Marina lo stabilimento di Pietr'Arso (Napoli);
2. Aggregare esclusivamente alla Marina lo stabilimento metallurgico Ansaldo in San Pier d'Arena per la costruzione delle macchine marine, delle ancore e delle catene;
3. Ampliare il numero dei cantieri a Castellammare ed a Genova;
4. Attivare colla massima sollecitudine i lavori alla Spezia, specialmente per ciò che concerne i bacini da carenaggio, dei quali si ha maggior difetto;
5. Ritenuto il minimo numero di fregate efficienti che attualmente possiede la Marina, procurare di non esporle pei servizi ordinari governativi in tempo di pace, per poterle avere pronte ed efficienti in occasione di guerra, fino a che il loro numero non sia ampliato talmente che si possa provvedere indifferentemente a tutte le esigenze;
6. Approvvigionare sollecitamente, e su larga scala, i cantieri tutti di legname da costruzione delle varie specie e qualità assortite sia per vascelli che per fregate;
7. Ampliare per quanto è possibile la Marina, avendo in vista nell'ordinare le costruzioni, di mettere sempre sugli scali qualche piccolo legno contemporaneamente ai vascelli ed alle fregate per utilizzare nel corso dei lavori quei legnami che riescono meno adatti alle grandi costruzioni;
8. Finalmente tanto in ordine agli approvvigionamenti di legnami che di materiale procurare di trar profitto dei prodotti del paese onde diminuire per quanto possibile la esportazione del numerario e sviluppare la industria nazionale.

Torino, 11 dicembre 1861.

I membri
GIO. RICCI. MANTICA.

Il Presidente
SENNA.

Copia del dispaccio del Ministero di Marina, in data 12 gennaio 1862, N. 5620, diretto al signor Ispettore generale del Genio navale in Torino.

È intenzione del Ministero di por mano alla costruzione di vascelli sia sui nuovi scali da costruirsi fra poco tanto a S. Bartolomeo, Spezia, quanto a Castellammare.

Esso perciò si rivolge al signor Ispettore generale del Genio navale per la compilazione dei piani e specificazioni, avvertendo che vascelli della portata di 90 cannoni con macchine da 1000 a 1200 cavalli gli sembrano i più adatti ai bisogni presenti della marina.

Siccome però le costruzioni navali sono in via di trasformazione, e le navi corazzate tendono a surrogarsi ai vascelli, sarà d'uopo combinare i progetti di vascelli in modo che, ove nell'intervallo di tempo della loro costruzione, l'arte progredisse in modo da riconoscere che i vascelli debbono essere abbandonati per far luogo esclusivamente a navi corazzate, si potessero sempre le nuove costruzioni trasformarsi in navi corazzate come ora si pratica in Francia secondo un nuovo sistema che sembra meriti esser preso in considerazione. Si lascia però al prelodato signor Ispettore generale di dare i suggerimenti che crederà più opportuni.

Desiderando imprendere questi lavori entro la prima metà dell'anno corrente, si prega il signor Ispettore generale di attivare la compilazione di progetti occorrenti. Egli esaminerà anche il modo di procedere alla costruzione di cui si tratta, specialmente per S. Bartolomeo, dove forse, stante la deficienza di una maestranza alla Spezia, sarà più conveniente ricorrere all'industria privata, nel qual caso occorrerà vedere quali spedienti sarebbero da adottare.

Il Ministro
MENABREA.

CIRCOLARE AI COMANDI GENERALI, ECC.

Torino, 19 settembre 1861.

Importando conoscere fin d'ora la condizione del materiale raccolto nei magazzini della marina militare e di accertare l'impiego di quello che ne usci, onde stabilire un punto di partenza per le ispezioni, che in avvenire debbono farsi a mente dei nuovi regolamenti, il Ministero ha determinato di nominare in ciaschedun Dipartimento Commissioni speciali per procedere a tali ricognizioni.

Per ora sono create in cadun Dipartimento due Commissioni esclusivamente incaricate di riconoscere l'una i quantitativi di legname e l'altra quelli del carbone accertando l'impiego fatto di quei materiali usciti dai magazzini sino al inclusivamente.

Le Commissioni del Dipartimento settentrionale estenderanno le loro ispezioni al Dipartimento dell'Adriatico.

I Membri delle medesime saranno sciolti da ogni altro incarico per attendere unicamente ai detti rispettivi uffici.

Il Ministro
MENABREA.

AL COMANDO GENERALE ECC.

GENOVA.

Torino, 21 agosto 1861.

Porgendo distinti ringraziamenti a codesto Generale Comando della trasmissione che col pregiato suo foglio 19 volgente N. 2603 vien fatta del modello delle nuove pandette dei magazzini non che di copia di lettera del Presidente della Commissione ad esse relativa, e del progetto di istruzioni per l'inventario dei detti magazzini occorrenti per l'impianto delle nuove contabilità pel 1 gennaio p. v. il Ministero approva il formato proposto per la stampa di essa pandetta non che il numero di 300 esemplari da aversene per cadauna, e brama che la stessa Commissione attenda a tale stampa, onde riesca il più possibilmente perfetta, fornando in prima un calcolo della spesa che sarà da incontrarsi per ciò, seguito da condizioni da eseguirsi dalla tipografia che assumerà l'impresa.

Ricevuto tale calcolo, il Ministero commetterà al Commissariato Generale di praticare una licitazione fra i tipografi di questa città per deliberare la provvista.

In quanto al progetto di istruzioni per l'inventario, nulla avrebbe lo scrivente a ridirvi. In tempi normali sarebbe conveniente cominciar tosto le operazioni, affinché al 1 gennaio 1862 potessero essere impiantate le nuove contabilità, ma nelle attuali circostanze di continuo movimento di quasi tutti i R. legni riuscirebbe impossibile.

Per altra parte è necessario anzitutto pensare ad aver pronti i locali per allogarvi i materiali di ogni contabilità, e non è a dissimularsi la difficoltà di trovare questi locali, trattandosi dell'impianto di tre distinti uffici dei contabili e dei rispettivi ufficiali di controllo.

Poichè pertanto si hanno ancora 4 mesi per disporre al riguardo, il Ministero prega V. S. Ill.ma a compiacersi di disporre, al più presto che sarà possibile, di concerto col Commissariato Generale e colla Direzione del Genio militare, se sarà creduto opportuno, sul più conveniente riparto dei locali disponibili fra i tre contabili dell'Arsenale, affinché possa il contabile unico attuale far trasportare in caduno d'essi quei materiali ed oggetti che debbono poi restarvi in senso appunto di quanto la Commissione ha proposto; il che agevolerà moltissimo l'operazione di inventario, e l'esercizio delle nuove contabilità.

Il Ministero gradirà di sentire da codesto Generale Comando, se tale divisamento sia, a parer suo, attuabile

per la indicata epoca del 1 gennaio 1862 senza troppo gravi difficoltà.

Si ritornano le pandette comunicate per servire alla stampa giusta la richiesta fattane dalla Commissione.

Il Ministro
MENABREA.

Signor contro-ammiraglio Ceva, Marchese di Nuceto, membro del Consiglio d'ammiragliato.

Torino, 26 ottobre 1861.

Inerentemente al disposto dell'art. 15 del R. D. 21 febbraio 1861, la S. V. Ill.ma venne dallo scrivente prescelta a passare una straordinaria ispezione nel Dipartimento dell'Adriatico.

Ella si recherà pertanto ad Ancona, e quivi, previe le opportune intelligenze con quel Comandante generale, si accerterà dello stato tanto del materiale che del personale in generale, e vedrà quali disposizioni sarebbero a darsi, onde raccogliere in quel punto tutto quanto può occorrere ad una squadra, che dovesse nella prossima primavera soggiornare nell'Adriatico compresi i piccoli raddoppi pei quali non si richiede l'entrata delle navi in bacino.

Esaminerà specialmente i depositi del carbone e si accerterà del regolare impiego di tale combustibile; offerendosele l'occasione, la S. V. potrà estendere la sua ispezione ai depositi esistenti in Manfredonia, Bari e Brindisi.

Procurerà ella infine di sollecitare la definizione della questione relativa all'arsenale, studierà le condizioni dei fabbricati e degli stabilimenti marittimi, ragguagliando di ogni cosa il Ministero.

Il Ministro
MENABREA.

AL COMANDO GENERALE ECC.

ANCONA.

Torino, 27 ottobre 1861.

Nello intento di avvisare in tempo ai mezzi di porre codesta sede principale di dipartimento in grado di poter sopperire ai bisogni d'una squadra che dovesse nella prossima primavera soggiornare nell'Adriatico, lo scrivente ha creduto utile di inviare costì uno dei membri del Consiglio d'ammiragliato, il contro-ammiraglio signor marchese Ceva, con incarico di esaminare sul luogo, di concerto colla S. V. Ill.ma, lo stato del materiale e del personale e di riferire quindi a questo ministero per quelle disposizioni che fossero giudicate meglio atte a raggiungere lo scopo sovra accennato.

È intenzione di chi scrive che la squadra suddetta possa rifornirsi in codesto porto delle vettovaglie e di tutti gli oggetti, di cui fosse per abbisognare, ed eseguirvi pure quei raddoppi pei quali non si richiede la entrata delle navi in bacino.

I depositi del carbone dovranno formare oggetto di speciale attenzione per parte del prefato ufficiale generale, il quale, ove gliene sia porta l'occasione, potrà pure visitare quelli di Manfredonia, di Brindisi e di Bari, previe anche su questo punto le opportune intelligenze colla S. V. Ill.ma.

Avrà egli inoltre ad occuparsi della vertenza relativa all'arsenale, vertenza che interessa sia prontamente definita.

Si rende di quanto precede informata la S. V. Ill.ma per opportuna sua norma.

Il Ministro
MENABREA.

Determinazioni del Ministro.

13 novembre 1861.

Il Ministero accetta in massima tutte le proposte relative ad Ancona contenute nei rapporti dei signori contro-ammiraglio Chretien e Cova, eccettuate quelle relative a Rimini, che il Ministero si riserva di maggiormente esaminare.

Per i depositi di carbone, in conformità di quanto venne osservato dalla Commissione recatasi a Tolone ultimamente, il Ministero è di parere che si debba prescindere dalle tettoie, limitandosi a circondare di convenienti steccati o muri di cinta i luoghi di deposito. Intanto si prenderanno le disposizioni seguenti:

1. Domandare al Ministero delle Finanze che vengano senza ritardo ceduti alla marina militare i locali dell'arsenale di Ancona tuttora ritenuti dalla Camera di Commercio sotto la dipendenza del Demanio.

2. Che sia ceduta la tettoia ora occupata da un privato vicino allo scalo dell'arsenale, mediante opportuni compensi, ove occorra.

3. Che siano fatte le occorrenti pratiche perchè il convento di S. Primiano sia ceduto alla marina dalla Cassa ecclesiastica, mediante i necessari compensi.

4. Sia invitata la direzione del Genio militare a fare i calcoli delle spese occorrenti per i diversi adattamenti dei detti locali, e a vedere se per maggior speditezza non sarebbe più conveniente affidarli alla impresa triennale della piazza.

Converrà poi ripartirli in modo che i pagamenti possano effettuarsi senza aver ricorso ad una legge, onde guadagnar tempo.

5. Spedire in Ancona un ingegnere navale, onde faccia il progetto delle costruzioni delle varie imbarcazioni richieste e proponga il modo più speditivo e più conveniente di averlo.

6. Si provveda presso il dipartimento settentrionale od altrimenti per l'invio delle macchine ed ordigni richiesti, facendo prima conoscere l'ammontare della spesa.

7. Provvedere per l'invio in tempo opportuno del personale richiesto.

8. Provvedere per l'invio od incetta dei materiali ed oggetti diversi richiesti.

AL COMANDO GENERALE, ecc.

ANCONA.

Torino, 24 febbraio 1862.

Codesto generale Comando già ebbe a conoscere quali siano le intenzioni di questo Ministero relativamente al porto d'Ancona, nel quale si vorrebbe formare una stazione navale militare capace di provvedere ai più imperiosi bisogni d'una flotta che avesse a stanziare nell'Adriatico. Perchè si possano progettare ed attuare le opere che ancor rimangono a fare per quello scopo, il Ministero crede necessaria la convocazione di una Commissione, il cui precipuo mandato sia di determinare colla maggior precisione possibile quale parte del porto si debba più specialmente riservare alla marina militare, e quale s'abbia a lasciare al commercio.

Lo scrivente prega la S. V. illustrissima a volere assumere la presidenza di una tale Commissione, di cui saranno membri il direttore del Genio militare e l'ingegnere capo del servizio tecnico del porto di Ancona, al quale ultimo vennero già date le opportune istruzioni dal dicastero dei lavori pubblici.

Come sopra si è detto, sarà anzitutto incarico della Commissione di stabilire il riparto del porto e dei locali che vi sono attigui fra la marina militare ed il commercio; in seguito del che verranno determinati i siti, in cui sieno da intraprendersi gli scavi di affondamento, non che quelle altre opere di sicurezza e di adattamento che occorreranno pel servizio della marina militare.

La predetta Commissione passerà quindi agli studi pel collocamento degli ormeggi e per la approvazione sui moli e sulle banchine delle macchine e degli ordigni necessari poi bisogni del medesimo servizio, e farà quelle altre proposte che crederà del caso, in conclusione cogli intendimenti di sopra enunciat.

Lo scrivente si ripromette da un tale lavoro, che la S. V. illustrissima vorrà dirigere con lo zelo e le cognizioni che ben la distinguono, tutti i dati atti a condurre all'attuazione di quelle opere che possano far sì che il porto d'Ancona, senza aspirare ad essere un arsenale principale di costruzione, diventi fra breve una stazione militare sufficientemente ben fornita, da bastare ai bisogni prevedibili in quelle acque.

Ella si compiacerà di dare direttamente, appena il crederà, avviso di convocazione al direttore del Genio militare ed all'ingegnere capo del servizio tecnico del porto, ai quali si manda contemporaneamente partecipazione delle summentovate disposizioni.

Il sottoscritto sta in attesa del risultato e dei verbali della suddetta Commissione.

Il Ministro
MENABREA.

AL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

Torino, 22 luglio 1861.

Informato lo scrivente che dal Ministero dei lavori pubblici sarebbe stata istituita una Commissione per lo studio delle condizioni attuali e di quelle avvenire dei porti dell'Italia meridionale, stima conveniente di proporre all'onorevole suo collega di nominar membri di detta Commissione alcuni uffiziali della marina militare che si riserva a designare, e ciò allo scopo che, utilizzate le cognizioni di tutti i membri della Commissione, mentre che questa visiterà i porti di commercio e di rifugio, si possano altresì indicare quelli idonei allo stabilimento di stazioni navali militari.

Qualora piaccia al Ministro dei Lavori pubblici di accogliere favorevolmente questa proposta, non rimarrà che di procedere di concerto alla nomina dei membri della Commissione anzidetta.

Si riserva però lo scrivente di fare oggetto di studi speciali la ricerca della posizione più acconcia per lo stabilimento di un arsenale marittimo delle province meridionali.

Il Ministro
MENABREA.

ALLO STESSO.

Torino, 13 agosto 1861.

In proseguimento della sua nota 22 luglio p. p. relativa alla istituzione di Commissioni per lo studio delle condizioni attuali e di quelle avvenire dei porti dell'Italia meridionale, lo scrivente si pregia di far le seguenti proposte all'onorevole suo collega, Ministro per i lavori pubblici.

Istituire due distinte Commissioni per lo studio dei porti, l'una delle province napoletane, l'altra delle siciliane, composta ciascuna Commissione d'un ufficiale di marina, d'un ufficiale del genio militare e d'un ingegnere del genio civile.

Nominare alla presidenza di dette Commissioni per le province napoletane il contro-ammiraglio cav. Pucci, per l'isola di Sicilia il contro-ammiraglio conte Albini.

Se l'onorevole suo collega non dissente da tali proposte, lo scrivente darà tosto le disposizioni occorrenti.

Il Ministro
MENABREA.

All'Illustrissimo signore

MARCHESE DI CEVA

TORINO.

Torino, li 2 dicembre 1861.

Nella legge sanzionata da S. M. il 28 luglio 1861 per l'autorizzazione di una spesa straordinaria per la costruzione di un arsenale marittimo della Spezia « è » data facoltà al Governo di concedere per trattativa

» privata a quelle Società nazionali od estere che offrano maggiore sicurezza di capacità e di credito finanziario la esecuzione di tutti od alcuni fra i lavori » relativi alla costruzione dell'arsenale, pubblicando » però per le stampe i quaderni d'oneri nel termine » non minore di un mese prima della concessione. »

Egli è in conseguenza di tale facoltazione che questo Ministero faceva compilare il capitolato per la concessione di tutti i lavori di costruzione riguardanti quell'arsenale, e li pubblicava fin dalla seconda metà dello scorso mese di ottobre dando tempo agli accorrenti sino al giorno 30 novembre ultimo scorso per fare le offerte, che devono appunto essere sottoposte all'esame della Commissione.

Il detto capitolato d'appalto, di cui una copia è qui unita, stabilisce che gli aspiranti alla impresa nell'offrire un ribasso sui prezzi indicati nel medesimo, debbano:

1. Far constare che possiedono i mezzi pecuniari necessari per compiere i lavori nei limiti di tempo prefissi.

2. Giustificare che saranno forniti di quelle macchine od attrezzi che sono necessari al più pronto e migliore esequimento delle varie opere.

3. Infine provare di avere essi stessi già condotto lodevolmente a termine altre imprese di grandi opere pubbliche di egual natura, oppure di avere con loro uomini di nota ed sperimentata abilità per l'eseguimento di simili opere.

Da ciò risulta che è inclusivamente inteso nelle condizioni, che il ribasso d'appalto non sia nè solo nè principale argomento nella definizione di convenienza delle offerte, ma anzitutto si debba essenzialmente avere riguardo alle guarentigie, che le società concorrenti presentano circa i mezzi di cui dispongono, la qualità e comprovata attitudine delle persone proposte per dirigere i lavori, nonchè l'impegno che per la propria posizione esse debbano mettere a che le opere siano convenientemente eseguite.

Anzi converrà notare che i prezzi essendo stati stabiliti dietro accurate analisi, essi non sarebbero in generale suscettibili di considerevole diminuzione senza detrimento del lavoro stesso, e quindi il paragone del ribasso non dovrebbe aver luogo che fra le offerte che presentano altrimenti tutte le suindicate guarentigie.

Siccome è di sommo interesse l'aver principalmente di mira la pronta e buona esecuzione dei lavori, così si dovranno allontanare, per quanto possibile, le persone litigiose, o che abbiano in altre imprese dato prova di mollezza ed inattività.

La Commissione favorirà di ponderare questi diversi elementi e dar loro quel valore relativo che le estese conoscenze dei membri che la compongono, e la pratica degli affari le suggeriranno, ed esternerà quindi il suo avviso motivato sull'ordine di preferenza da darsi alle varie offerte.

Sicuro ch'ella troverà nei membri che compongono

quella Commissione tutto il concorso necessario alla soddisfazione di sì importante incarico, lo scrivente si pregia di prevenire la S. V. illustrissima che una sala di questo Ministero di Marina sarà messa a disposizione della medesima, i cui membri riceveranno dall'Ufficio di presidenza l'avviso di convocazione.

Il Ministro
MENABREA.

Nota dei membri componenti la Commissione nominata per emettere parere sulle proposte per i lavori di costruzione dell'arsenale marittimo di Spezia.

Presidente.

Contro-ammiraglio marchese Di-Ceva, membro del Consiglio d'Ammiragliato.

Membri.

Cavaliere Sobrero Candido, maggior generale del Genio militare — Torino.

- » Mattei, ispettore generale del Genio navale e deputato al Parlamento nazionale — Torino.
- » Parodi, ispettore dei porti e spiagge — Genova.
- » Picasso, capitano di vascello e direttore delle macchine — Genova.
- » Pozzo, colonnello del Genio militare — Torino.
- » Pescetto, colonnello del Genio militare e deputato al Parlamento nazionale — Torino.
- » Cini, deputato al Parlamento nazionale — Torino.
- » Chioldo, colonnello del Genio militare — Spezia.
- » Biancheri, ispettore capo di divisione al Ministero dei lavori pubblici — Torino.
- » Penco, capo di divisione presso il Ministero della marina — Torino.

Segretario.

Signor Savina, commissario del Genio militare, comandato presso il Ministero della marina.

Nel calcolare i prezzi dei vari lavori occorrenti per la erezione dell'arsenale militare marittimo di Spezia si tenne conto :

1. Dell'incarimento della mano d'opera che sarebbe stata conseguenza dell'agglomeramento di un grandissimo numero d'operai in quel dato punto ;
2. Dei considerevoli mezzi meccanici ed altri materiali di cui l'impresa avrebbe dovuto provvedersi per eseguire in un tempo così limitato quei lavori ;
3. Delle difficoltà eventuali che si sarebbero incontrate nell'eseguimento delle opere idrauliche ed in ispecial modo dei bacini di carenaggio ; le quali difficoltà erano lasciate a carico dell'impresa ;

4. Di quel maggior lucro che si credeva conveniente di offrire per ottenere il concorso delle più accreditate ed abili imprese.

Dall'epoca, nella quale vennero calcolati i prezzi indicati nell'elenco, essendosi però potuti eseguire altri maggiori studi, e particolarmente nel sito, ove devono costruirsi i bacini di carenaggio, si ebbe così agio di riconoscere la possibilità non solo, ma ben anche la facilità di costruire all'asciutto i bacini e gran parte delle altre principali opere idrauliche ; e questa circostanza rese più considerevole quel beneficio che, in vista di eventuali e maggiori difficoltà, era stato compreso fin da principio nei prezzi delle citate opere. Così pure gli scavi subacquei erano stati calcolati, come gli scavi simili eseguiti in altre località ; ma un primo esperimento che si poté effettuare in questi ultimi giorni alla Spezia, addimostrò chiaramente, che, sia per la natura del fondo di quel golfo, che per la maggiore forza delle macchine state provviste, non dovea considerarsi come esagerato quanto veniva indicato dai costruttori di quegli apparecchi stessi ; cioè che coi medesimi si sarebbe potuto ottenere mediamente uno scavo di mille metri cubi per ogni 10 ore di lavoro ; mentre basandosi sui risultati conosciuti ottenutisi collè macchine comunemente usate, questo scavo era stato limitato nelle analisi istituitesi a soli 500 metri cubi per ogni 10 ore di lavoro.

Per questi motivi pertanto con un'impresa che già posseda una parte dell'occorrente materiale, e principalmente degli sperimentati operai per simili lavori, e che sappia inoltre trar partito di tutte quelle facilità che presenta quella località, sia per le provviste dei materiali tutti di pietra, che delle calci, i quali possono ricavarsi dal sito stesso ed in gran parte dagli scavi che devono eseguirsi sull'arsenale, si ritiene che possa, accontentandosi di un minor lucro, offrire anche un notevole ribasso sui prezzi calcolati.

E perchè si possa conoscere fino a qual punto possa giungersi con un ragionato ribasso, si accennano qui altre nuove analisi fatte, come pure un confronto tra i prezzi dell'elenco del nuovo arsenale e quelli di simili opere stabiliti nei contratti dei lavori in corso alla Spezia, sui quali ultimi si ottennero altresì dei ribassi di una certa considerazione.

Escavazioni subacquee per mezzo dei cavafunjo a vapore.

Prezzo stabilito nell'elenco pel detto lavoro ogni M. C. L. 1 15.

Questo prezzo venne calcolato nella ipotesi che lo scavo medio per ogni giorno di lavoro di 10 ore non fosse maggiore di M. C. 500, e che si facesse uso del carbone inglese : e questo risultato corrisponde al caso nel quale s'impieghino macchine di forza comune.

Da un primo esperimento però eseguitosi alla Spezia con un cavafunjo a vapore che già trovavasi colà, si ottennero i seguenti risultati :

TORNATA DELL'11 LUGLIO 1862.

1. In un' ora di lavoro si scavarono M. C. 130 consumando pel cavafango (carbone Newcastle) tonnellate 0,160;

2. Per trasportar queste materie fuori del golfo il battello trasporto impiegò due ore tra andata e ritorno consumando nel tragitto, del suddetto carbone, tonnellate 0,490.

Lo scavo si effettuò da 3^m.50 a 7^m.00 di profondità e così per ogni chilogramma di carbone si elevarono col cavafango ad un metro di altezza M. C. 4,265.

Ritenendo pertanto che lo scavo deve effettuarsi fino a 10 metri di profondità ed in media a metri 7, ne risulterà che il consumo medio di carbone per escavare ed elevare un metro cubo di fango alla detta altezza, sarà di chilogrammi 1,641.

E perciò per ogni giornata di lavoro di 10 ore:*

1. Il consumo di carbone pel cavafango non sarà maggiore di Tonn. 1,641
più per scaldare l'acqua a principio » 0,159

Totale . Tonn. 1,800 — 1,800

2. Per un battello trasporto Tonn 2,450
» id. » 2,450

Totale del carbone per ogni giorno Tonn 6,700

La spesa del personale può calcolarsi come segue:

1. Pel cavafango

Patrone	Stipendio annuo L.	2,000 —
Macchinista	»	» 3,000 —
Fuochisti N. 2 a L. 1,000	»	» 2,000 —
Marinai 12 a 800	»	» 9,600 —
	Totale	L. 16,600 —

2. Per un batello trasporto.

Patrone	L.	2,000 —
Macchinista	»	» 3,000 —
Fuochisti N. 2	»	» 2,000 —
Marinai N. 6	»	» 4,800 —
	Totale	L. 11,800 —

E così:

Pel cavafango L. 16 600 —
Per un battello trasporto » 11,800 —
Per altro id. » 11,800 —

Totale . L. 40,200 —

Ora calcolando che si lavora solamente 200 giorni in un anno, la quale supposizione è certamente al di sotto del vero:

1. La spesa del personale per ogni giorno di lavoro sarà di L. 201 —

2. La spesa del carbone sarà per tonno 6,700 a L. 50 » 335 —
L. 536 —

3. Calcolando il 5 p. 0/0 per gli olii, i grassi, le riparazioni e manutenzioni annue delle macchine » 134 —

Totale delle spese giornaliere . L. 670 —

In 10 ore di lavoro, lo scavo dallo esperimento fatto, risulterebbe di M. C. 1,000 circa elevato a 7^m mediamente, ma anche volendo tener conto della maggiore tenacità che il fondo del mare può presentare in quei punti, ove gli interrimenti sono più antichi, non che delle perdite di tempo che occorrono in simili lavori, si ritiene, che, riducendo la detta quantità a soli 800 M. C., che è quanto si ottenne mediamente negli scavi simili eseguiti nella rada di Tolone, con macchine meno forti, si sarà piuttosto alquanto al disotto del vero; ed in questa supposizione il prezzo del metro cubo di scavo risulterebbe di L. 0,837. Per cui il beneficio che potrà ottenersi sul prezzo portato in contratto non dovrà mai riuscire inferiore al 27, 17 p. 0/0.

E questo beneficio sarebbe anche molto maggiore, quando si facesse uso della *Lignite* di Sarzanello, la quale sia pella sua potenza calorifera, già stata sperimentata, che pel suo tenue prezzo, sarebbe convenientissima pel detto lavoro; e ciò tanto più in quanto che dalle analisi istituite si risultò che la stessa *Lignite* contiene soltanto una piccolissima quantità di zolfo minore di quella contenuta in altre *Lignite* conosciute ed usate per le macchine a vapore.

E questo beneficio riuscirà poi certamente anche di molto maggiore per quella parte di scavo che è pagata a L. 1 80 il metro cubo, e che si calcola a circa due milioni di metri cubi; per cui il beneficio medio, che si otterrà sui prezzi stabiliti in contratto, si è d'avviso che non dovrebbe risultare inferiore al 30 p. 0/0.

Scogliere — Il prezzo medio del metro cubo di pietre impiegate nelle scogliere risulta dall'elenco di L. 6.

Il prezzo del metro cubo di pietre impiegate pel prolungamento del molo nuovo di Genova risulta di L. 5 33.

E pertanto il prezzo portato nell'elenco della Spezia presenta un beneficio maggiore di quello portato nell'elenco di Genova dell'11, 16 p. 0/0, sul quale prezzo di Genova si ottenne anche un ribasso di qualche considerazione.

Il beneficio poi che presenta il prezzo dello elenco di Spezia è molto più ragguardevole, quando si ponga mente che a Genova le pietre maggiori oltrepassano le 80 tonnellate, mentre alla Spezia non dovranno pesare di più di 5 a 6 tonnellate.

Confrontando poi i prezzi delle varie opere che sono portati nei contratti attualmente in corso d'esecuzione alla Spezia, pei lavori delle fortificazioni e del Varignano, con quei dell'elenco del nuovo arsenale, si ottengono i risultati qui sotto indicati.

INDICAZIONE DELLE OPERE	Prezzi dei contratti in corso	Prezzi dello Elenco dell' Arsenal	ANNOTAZIONI
Escavazioni subacquee fatte col mezzo del cavafango a vapore	»	1, 15	Beneficio che ne risulta non minore al 30 p. 0/0.
Scogliere prezzo medio	»	6 »	Maggior beneficio sul prezzo portato per le scogliere di Genova dell'11, 16 p. 0/0.
Calcestruzzo fatto con malta di pozzolana	19, 50	26, 40	Beneficio magg. del 26, 13 p. 0/0
Muro di pietrame e malta di pozzolana	9, 50	14 »	Id. del 32, 14 p. 0/0.
Pietra da taglio del Tino e Palmaria	45 »	50 »	Id. del 10 p. 0/0.
Pietra arenaria	80 »	100 »	Id. del 20 p. 0/0.
Muro di pietrame e malta comune	8 »	10 »	Id. del 20 p. 0/0.
Volte fatte con muratura di pietrame	12 »	14 »	Id. del 14, 28 p. 0/0.

NB. Gli altri prezzi poi sono poco differenti da quelli dei contratti in corso.

Il prezzo del legname è tale che non consentirebbe in vero un sensibile ribasso, ma come le armature di ogni genere si eseguiranno generalmente in ferro, egli è facile dedurne che la quantità di legname occorrente non sarà considerevole.

Il prezzo del ferro acconsente poi un maggior ribasso tanto è più grande la quantità che ne occorre, potendo allora rivolgersi direttamente le richieste ai principali stabilimenti industriali, dai quali se ne ottengono considerevoli diminuzioni di prezzo. E dalle informazioni prese pare che sulle ferramenta potrebbe ottenersi un ribasso di oltre il 20 per 0/0.

Ciò premesso si crede utile accennare altresì le seguenti cifre approssimative dell'importo presuntivo delle principali opere:

1. Gli scavi subacquei sono calcolati per una spesa di circa L. 7,000,000
2. Le scogliere, id » 2,000,000
3. Il calcestruzzo sia per fondazioni che per massi artificiali » 4,000,000
4. La muratura di pietrame con malta di pozzolana » 3,000,000
5. Le pietre da taglio del Tino e Palmaria » 1,000,000
6. Le pietre da taglio di arenaria. » 2,000,000
7. Il muro di pietrame fatto con malta comune » 4,000,000
8. Le ferramenta per oltre » 3,000,000

Torino, li 23 dicembre 1861.

Il colonnello del genio militare.
D. CHIDO.

AL COMANDO GENERALE ecc.
GENOVA.

Torino, 2 febbraio 1862.

Direzione della Scuola dei Marinai cannonieri e di quella navale dei Novizi e Mozzi.

Nell'intendimento di sopravegliare egli stesso all'andamento della scuola dei marinai cannonieri stabilita sull'*Euridice*, e di quella dei novizi e mozzi istituita sulla flottiglia che sta per essere tutta riunita nel golfo della Spezia, il sottoscritto è venuto nella determinazione di disporre che il Capitano di Vascello conte De Viry, il quale ha il comando della scuola dei cannonieri, e la soprintendenza di quella dei novizi e mozzi, corrisponda direttamente col Ministero per quanto riguarda:

- I principii generali che devono regolare l'istruzione teorico-pratica impartita nelle due scuole;
- Il modo con cui procede il servizio;
- I buoni risultamenti che s'ottengono, gli inconve-

nienti che sono riconosciuti, ed i rimedi che sarebbero acconci.

Il predetto comandante rimane per ogni altra cosa sotto la dipendenza disciplinale ed amministrativa di codesto Generale Comando.

Giova notare che per una parte la importanza della nuova istituzione della scuola dei cannonieri, per l'altra la considerazione che i bastimenti, de' quali è composta la flottiglia dei novizi e mozzi, appartengono a tre diversi dipartimenti, consigliavano l'adozione di questa misura, del resto quasi normale presso dei Ministeri della marina inglese e francese.

Dove fosse poi in seguito radunata nel golfo della Spezia una squadra a divisione, il comandante superiore d'essa avrà pure autorità disciplinale sulle due scuole dianzi accennate, ma il conte De Viry conserverà la immediata direzione d'entrambe e la corrispondenza col Ministero.

Resta pure inteso che i comandanti delle navi ascritte al dipartimento meridionale corrispondranno col rispettivo Comando generale per quanto riflette l'amministrazione, i movimenti del personale ecc.

Piacchia a codesto Generale Comando di significare la presente disposizione al conte De Viry ed all'occorrenza, al comandante di lui più anziano che può trovarsi in appresso colla sua nave a stazionare nel golfo della Spezia.

Il Ministro
MENABREA.

AL MAGGIOR GENERALE D'ARTIGLIERIA
CAV. CAVALLI.

Torino, 16 gennaio 1862.

Fra le questioni che danno maggior preoccupazione per lo apprestamento d'una flotta condegna alla grandezza della missione, a cui deve essere chiamata la Regia marina, quella della provvista delle artiglierie è tale che presenta le maggiori difficoltà a sciogliersi coi mezzi che attualmente esistono in Italia, e perchè più da vicino si riannoda ad interessi di politica e d'industria nazionale.

Finora la Regia marina provvede all'armamento dei suoi legni, ricorrendo per lo più alle fonderie estere, ed attualmente ancora deve ricorrere a quelli stabilimenti, se vuole veder provveduto all'immediato armamento de' suoi legni.

Ma, appunto perchè in questi momenti la necessità è legge, importa vedere se non sarebbe il caso di dotare il nostro paese, non povero di metalli, di stabilimenti industriali capaci di provvedere a così importante bisogno.

Le ferriere d'Italia, e più specialmente quelle del Bresciano, dell'isola d'Elba potrebbero a dovizia sopporre all'alimento d'una fonderia di cannoni, che fosse per essere impiantata in qualche paese d'Italia che più potesse convenire allo scopo.

Trattasi dunque di studiare, quali siano gli stabilimenti metallurgici dei nostri paesi che, presentando già una garanzia per impianto d'officine o per validità finanziaria, potessero di preferenza esser chiamati a fornire alla Regia marina quel materiale d'artiglieria che, ora e col decorrere degli anni, le potesse abbisognare.

Senza dubbio la S. V. Ill. è più di chicchessia al fatto di materia così importante mercè li indefessi studi fatti in proposito; egli è perciò che lo scrivente si rivolge alla S. V. perchè, nell'interesse del paese e della marina, voglia iniziare le opportune ricerche, affinchè venga elaborato un progetto di fonderia di cannoni, progetto che Ella vorrà compiacersi di trasmettere a questo Ministero per la sua approvazione.

Perchè la S. V. possa avere una traccia che la diriga nelle ricerche che sta per intraprendere, le si rassegna per sommi capi il divisamento del Ministero nell'addiventare ad una così importante determinazione.

« Trattasi adunque di verificare quali stabilimenti della Liguria e più particolarmente di Genova siano in grado di sistemare una fonderia di cannoni di ferraccio. »

« Esaminare in seguito i mezzi che cotali stabilimenti posseggono in oggi, e quali mezzi meccanici o di impianto si dovrebbero provvedere allo scopo di ottenere il bramato intento. »

« Indicare infine i prezzi di fondita delle artiglierie, le condizioni di tempo, le garanzie da prendersi per le qualità del metallo e per la fabbricazione delle bocche a fuoco, accennando le prove, alle quali dovranno essere sottoposte. »

A codesta traccia generale che per sua norma le si rassegna, il Ministero allo scopo di accelerare, per quant'è possibile, l'attuamento del progetto, consiglierebbe che, senza tralasciare di fare le più minute indagini e ricerche altrove, si studiasse in particolar modo lo stabilimento del sig. Ansaldo in Sampierdarena, che già riunisce molti vantaggi sia per estensione d'officine, sia per perizia di esecuzione, e che già diede alla Regia marina dei prodotti che fanno bene arguire del suo prospero avvenire.

Esso possiede attualmente due forni che potrebbero venire utilizzati.

Converrebbe dunque trattare subito per la loro immediata utilizzazione per conto della Regia marina, e regolare poscia di comune accordo le condizioni per la costruzione di nuovi forni, che possano sopperire alle eventualità cui può essere esposta la Regia marina in vista delle molte ed imminenti costruzioni navali.

In quattro anni la Regia marina dovrà contare almeno 6 vascelli, 2 o più fregate corazzate ed un numero indeterminato di legni minori, trasporti, cannoniere ecc., al cui armamento necessiterà circa un migliaio di cannoni.

Conviene dunque stabilire la nuova fonderia, di cui trattasi, su basi di impianto tale, che possa fornire almeno 200 cannoni all'anno.

Il sig. Ansaldi potrà egli solo trattare per la somministrazione di questi 1000 cannoni di vario genere da consegnarsi nel termine di 4 anni, e sarà utile cosa che la S. V. inizi le opportune pratiche, perchè, non appena concluso ed approvato il progetto di fonderia, si possa por mano immediatamente alla fundita.

Le ricerche e gli studi che la S. V. è chiamata ad imprendere, non dovranno estendersi per ora che al dipartimento settentrionale, essendo intenzione dello scrivente di pregarla d'estenderli anche a quello meridionale, quando si manifesti ciò necessario allo scopo prefisso.

Il Ministro
MENABREA.

AL MINISTERO DELLA MARINA

Torino, 22 ottobre 1861.

Il presidente della Commissione Reale per lo insegnamento nautico nel rispondere alla comunicazione fattagli dallo scrivente della Nota di codesto Ministero, in data 8 corrente, espone che il sig. Ministro della marina con altra sua Nota del 5 dello stesso mese, datata da Firenze, aveva senz'altro prestata la propria adesione a che il capitano di fregata sig. Bucchia, membro della Commissione, continuasse a prendere parte ai lavori della medesima sino al loro termine.

Ciò premesso, esprime le vive preoccupazioni in cui è posta la Commissione per l'equivoca posizione che vien fatta agli ufficiali di marina che ne fanno parte, in seguito alle considerazioni emesse nella posteriore Nota del 10 stesso mese, che gli venne in copia comunicata.

Per tale motivo, ove codesto Ministero non sia per trovare una maniera per riconoscere come utilmente e senza restrizioni computabili nella loro carriera i servizi che gli ufficiali di marina prestano presso quella Commissione, egli ne prevede intempestivo scioglimento per la ragione che alla Commissione stessa mancherebbe il più valido appoggio, restando priva del concorso degli ufficiali stessi, i quali per causa dell'alternativa in cui vengono posti, o di sacrificare il loro avvenire o di rinunciare all'ufficio di membri d'una Commissione Reale, preferiranno certamente di cessare da questo secondo ufficio.

Il sottoscritto si pregia di trasmettere con preghiera di restituzione qui unita all'onorevole suo collega della Marina la lettera del predetto sig. Presidente e lo interessa a volerlo mettere in grado di dare al medesimo un'analoga risposta.

Si limita poi ad esprimergli il desiderio che le preoccupazioni della Commissione Reale possano essere dissipate, mediante tale interpretazione conciliativa della legge sugli avanzamenti degli ufficiali della marina militare, che non abbiano a temere che il servizio, al quale sono chiamati come membri della Commissione

suddetta, anzichè giovar loro, debba in occasione di avanzamenti recar pregiudizio.

Il Ministro
CORDOVA.

AL MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA
E COMMERCIO.

Torino, 23 ottobre 1862.

Restituendo all'onorevole suo collega Ministro d'agricoltura, industria e commercio la lettera del Presidente della Commissione per l'insegnamento nautico comunicatagli colla Nota in data di ieri, lo scrivente si pregia di dichiarare:

Che l'assegnazione ai dipartimenti degli ufficiali di marina, membri della suddetta Commissione, è misura amministrativa, indispensabile alla regolare tenuta della contabilità, ma che non impedisce che gli ufficiali medesimi possano ricevere missioni di servizio fuori del dipartimento.

Che il capitano di fregata sig. Bucchia ed il luogotenente di vascello sig. Baio sono definitivamente destinati presso della suddetta Commissione, intorno alla quale destinazione lo scrivente ha già espresso colla Nota N. 2640 il proprio avviso, che se dovesse durare lungo tempo, sarebbe pregiudizievole agli stessi ufficiali, mentre è impossibile di derogare al disposto della legge 4 dicembre 1858 intorno al tempo di navigazione e di comando richiesti per ottenere avanzamento, cioè 2 anni di navigazione e 6 mesi di imbarco come ufficiale del dettaglio per il passaggio dai luogotenenti di vascello al grado di capitano di fregata, e 4 anni di comando (a partire dal grado di luogotenente di vascello) per il passaggio di capitani di fregata al grado di capitani di vascello (art. 15, 16, 17 della citata legge).

Nutre però lo scrivente fiducia che l'incarico dato ai sigg. Bucchia e Baio non sarà di tal durata da riuscir di nocimento ai medesimi; che, se fosse altrimenti, il Ministero dovrebbe provvedere dopo qualche tempo alla loro surrogazione con altri ufficiali della R. Marina.

Che, in quanto al luogotenente colonnello del Genio cav. Chiodo, ed al direttore delle costruzioni navali cav. De Luca, essendo il primo incaricato della direzione dei lavori dello stabilimento del nuovo arsenale alla Spezia, ed il secondo della direzione delle nuove costruzioni e dei raddoppi delle navi dello Stato a Genova, non occorre di dimostrare l'impossibilità di distoglierli dalle gravissime loro occupazioni.

Così pure il cav. Di Monale capitano di vascello, membro della predetta Commissione, ebbe ordine di recarsi al dipartimento meridionale, dove è necessaria la sua presenza.

Ma ciò non toglie che, quando la Commissione la quale ora è in viaggio allo scopo di raccogliere dati statistici ed altre informazioni, si radunerà al ritorno

per compilare la relazione che sarà il risultato degli studi e delle ricerche fatte, i predetti sigg. Chioldo, De Luca e Monale, possano essere chiamati a prender parte ai lavori della Commissione predetta, previo esame dei documenti che gli altri membri avranno raccolto.

Il Ministro
MENABREA.

AL MINISTERO DELLA MARINA.

4 novembre 1861.

La Commissione Reale per l'insegnamento nautico, a cui il sottoscritto comunicò il dispaccio di codesto Ministero segnato al N. 2872, replica adesso la nota della quale va unita alla presente una copia.

Non vuole astenersi ancor questa volta chi scrive di interessare la compiacenza dell'onorevole suo collega per la Marina a voler trovar modo di conciliare gli interessi del servizio allo stesso affidati con quelli dei suoi dipendenti che fanno parte della Commissione suindicata, e col bisogno della cooperazione di questi ultimi agli studi per l'insegnamento del quale è parola.

Il Ministro
CORDOVA.

Copia di lettera del Presidente della R. Commissione per l'insegnamento nautico.

Portoferraio, 30 ottobre 1861.

In risposta alla nota del Ministero della Marina, 23 corrente, comunicata colla pregiata lettera di V. E. 26 corrente, il sottoscritto si sente in debito di dichiarare che la Commissione non potrebbe ancora acquietarsi alle dichiarazioni ripetute in quella nota, e nemmeno condividere la fiduciosa interpretazione che l'E. V. le volle dare.

L'onorevole Ministro della marina attesta di non poter lasciare più lungo tempo i suoi ufficiali a disposizione della Commissione, senza che essi corrano pericolo di vedersi per tale permanenza danneggiati nei loro interessi.

In questo caso resta a espersi quale sia secondo la mente dell'onorevole Ministro il termine ultimo concesso agli ufficiali predetti, perchè possano continuare a far parte della Commissione senza detrimento del loro avvenire e della loro carriera.

Quel termine non può certamente essere prefisso dalla nostra Commissione, ma è in pieno arbitrio del Ministero di determinarlo.

Se non cho, alla nostra Commissione giova il conoscerlo precedentemente per sapere fino a quando potrà contare sulla efficace cooperazione de' suoi ufficiali di marina, come è giusto che gli ufficiali di marina ne siano non vagamente, ma precisamente istruiti per vivere nella certezza che tutto il tempo da essi occupato

nella Commissione, non è per essi tempo perduto, nè carriera interrotta.

Ora, non essendo nemmeno possibile alla nostra Commissione l'accertare fino a che epoca dureranno i suoi lavori, e quindi il bisogno della cooperazione degli ufficiali di marina, il Ministro della marina non può nemmeno aspettarsi che la Commissione gli indichi alcun termine approssimativo, ma dovrà egli stesso dichiarare per quanto tempo potrà lasciare i predetti ufficiali nella Commissione tanto per quelli che ne fanno parte al presente, come per quelli che vorrà loro surrogare in appresso,

La Commissione, in una parola, per discarico di responsabilità abbandona al Ministero della marina l'ufficio di lasciare o richiamare gli ufficiali di marina, la cui perdita non cesserà perciò di lamentare, desiderando soltanto, e parendole equo, che il Ministro medesimo dichiari che, finchè vi restano, e non li revoca, sono considerati nella identica posizione di quegli ufficiali della Regia marina che stanno a disposizione del Ministero, attendendone l'ordine d'imbarco.

Rispetto al luogotenente di vascello sig. Baio si presenterebbe un caso speciale, essendo egli stato destinato altra volta al comando dell'*Ichusa*, comando che non assunse e che il Ministero gli permise non assumere, per essere egli membro della Commissione.

Ora il sig. Baio patirà detrimento per questa, direi quasi, non navigazione, oppure la revoca dell'ordine datogli lo indennizza pienamente? E se pel passato, lo indennizza anche per l'avvenire, o gli è necessario entrare tostamente in navigazione e fors'anche richiederla?

Questi quesiti hanno bisogno di una soluzione, come hanno bisogno di risposta le dichiarazioni di sopra manifestate.

A. V. E. è affidato ancora il perorare questa causa presso il Ministero della marina dal quale noi aspettiamo un provvedimento che sgravi la Commissione dalla delicata responsabilità che le si vuole adossare, e gli ufficiali di marina dalle giuste apprensioni, a cui le sue note hanno dato motivo.

Rinnovo a V. E. i sensi della più distinta considerazione.

Il Presidente
NINO BIXIO.

AL MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA
E COMMERCIO

Torino, 8 novembre 1861.

Lo scrivente credeva di essere stato abbastanza esplicito nella risposta che egli faceva all'onorevole suo collega il Ministro d'agricoltura, industria e commercio con la sua Nota del 23 ottobre p. p. intorno alla posizione degli uffiziali del R. Corpo di marina applicati alla Commissione per l'insegnamento nautico. Ma

poichè il presidente di detta Commissione fa nuove interpellanze in proposito, il sottoscritto non ha difficoltà di nuovamente dichiarare che gli anzidetti uffiziali sono considerati come in servizio effettivo ed attivo a mente del N. 2 dell'art. 5 della legge 25 maggio 1852 sullo stato degli uffiziali. Ma per essere promossi a gradi superiori sono necessari oltre il servizio effettivo l'imbarco sopra navi dello Stato e l'esercizio di un comando durante tempi determinati dagli articoli 13, 14, 15, 16, 17 e 18 della legge 4 dicembre 1858 sull'avanzamento, modificata con altra legge dell'8 luglio 1860.

Ora, non è in arbitrio del Ministro di potere cambiare tali disposizioni fondamentali della legge; in conseguenza i signori capitano di fregata cav. Bucchia e il luogotenente di vascello Baio dovranno anch'essi soddisfare alle condizioni prescritte per essere promossi.

Ma siccome la maggior parte dei bastimenti da guerra trovansi ora in disponibilità od in disarmo per poter subire le riparazioni convenienti, onde essere pronti in questa prossima primavera, difficilmente per ora i signori Bucchia e Baio potrebbero avere un imbarco od un comando. Per ciò non v'è inconveniente per loro che seguitino a far parte della Commissione. Se questa si restringerà nei limiti del suo mandato, non vede il sottoscritto che possa durare a lungo, ed allora è probabile che avrà terminato il compito suo prima che occorra di armare la nostra flotta, ed in questo caso i prelodati uffiziali non ne soffrirebbero detrimento veruno. Se al contrario la Commissione protraesse oltre le sue indagini, sarebbe lo scrivente obbligato, come già dichiarò in altra Nota, di richiamarli, onde non fossero pregiudicati nella loro carriera.

Il Ministro
MENABREA.

AL MINISTERO DELLA MARINA

Torino, 14 febbraio 1862.

Per dare agli studii sopra l'insegnamento nautico tutta quella estensione che lo stato delle cognizioni moderne e l'importanza della materia richiedono, la Commissione Reale per lo insegnamento nautico ha nominato nel suo seno una Giunta che incaricata di visitare i grandi istituti tecnici della Francia, dell'Inghilterra, del Belgio e più specialmente la scuola del genio marittimo di Parigi, e gli istituti telegrafici della Francia e dell'Inghilterra fra breve dovrebbe intraprendere il suo viaggio, la durata del quale non sarà maggiore di tre mesi.

Compongono la detta Giunta il prof. Gerolamo Boccardo, il conte Tommaso Bucchia ed il prof. Placido Tardy; ma questi due ultimi non potrebbero nè allontanarsi nè associarsi ai lavori della Commissione, senza avere precedentemente ottenuta da codesto Ministero la necessaria licenza.

Ed è per questo che il sottoscritto si pregia di dar notizia di quanto sopra all'onorevole Ministro della marina per quelle disposizioni che stimerà di dare.

Il Ministro
CORDOVA.

AL MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA
E COMMERCIO.

Torino, 17 febbraio 1862.

A pronto riscontro della pregiata nota di codesto Dicastero del 14 volgente, il sottoscritto deve osservargli che il signor Tardy, oltre alla carica di direttore degli studi del collegio di marina di Genova, essendo anche incaricato dell'insegnamento di geometria analitica, non potrebbe attualmente venir distratto da tali occupazioni senza recar danno all'istruzione degli allievi, e all'andamento della scuola in generale.

Quando sia intenzione però del prefato Dicastero che la Giunta, di cui nella citata nota, abbia a visitare i grandi istituti tecnici della Francia, dell'Inghilterra e del Belgio, converrebbe che essa ritardasse la sua partenza fino al mese di luglio p. v., in cui, cominciando le vacanze annuali, il signor Tardy si troverebbe sciolto da ogni incombenza, ed avrebbe appunto tempo di compire tale missione prima della riapertura delle scuole.

Lo scrivente crede pure suo debito di significare a codesto Dicastero che vari uffiziali di vascello in missione in Francia ed in Inghilterra furono da lui incaricati di studiare gli ordinamenti che si riferiscono alle scuole dipendenti dalla marina, per cui occorrerà siano meglio definite le attribuzioni della Commissione proposta dall'onorevole signor Dixio, acciò non vengano fatte inutilmente doppie ricerche sopra lo stesso argomento.

Il Ministro
MENABREA.

AL MINISTERO DELLA MARINA

Torino, 22 febbraio 1862.

Giusta i desiderii espressi nella nota del 6 febbraio corrente segnata di N. 141 della Commissione Reale per l'insegnamento nautico, il sottoscritto ne trasmette a codesto Ministero una copia.

Il Ministro
CORDOVA.

Copia di lettera della Commissione Reale
per l'insegnamento nautico
in data 6 febbraio 1862 da Ancona.

Nello studiare le condizioni dell'industria marittima del porto di Ancona la Commissione nostra ripeteva sovente a se stessa il quesito e dove potrebbe la ma-

rina dell'Adriatico trovare il punto più acconcio e conveniente per le costruzioni navali. » Questo quesito era pure rivolto a quanti costruttori, armatori e marinai si venivano interrogando, e da tutti si otteneva la stessa risposta; nessuna parte della costa ritenevasi idonea alle costruzioni, tranne la spiaggia di Recanati a 15 miglia Sud-Est di Ancona.

La Commissione però ritenne suo dovere l'accertarsene, e in una escursione intrapresa in questi ultimi giorni ebbe la occasione di convincersi non solo della verità di questo asserito, ma ancora di altri fatti che stimò di gran momento per sottoporli alla attenzione del Governo.

A cento metri circa dalla marina di Ancona, dove finisce quell'irta e dirupata costiera tracciata dalle rocce del Conero comincia una spiaggia piana, scoperta, indifesa, non sottile, né diffusa nel mare, come la sua natura indicherebbe, ma profonda, sicura, e per conseguenza del più facile approdo.

Nel tratto che corre specialmente dalla foce del Musone a quella del Potenza, questo tratto è ancora più rimarchevole, e sotto due punti di vista diversi degno del massimo interesse.

In questa zona d'acqua i navigli di qualunque dimensione possono avvicinarsi alla terra; e del pari legni di qualunque portata possono dal facile scalo essere varati in mare.

Qui adunque la costa si presenta sotto due singolari aspetti; da prima come uno scalo agiatissimo e naturale che ha terra e acqua per il varo di qualsiasi legno; quindi come un punto massimamente accessibile, dove un'intera flotta nemica potrebbe in poche ore e colla massima facilità e dal punto più prossimo alla costa compiere uno sbarco senza incontrare ostacoli senza ombra di pericolo alcuno.

Ora la nostra Commissione, senza presumere di volere addentrarsi in questioni che non sono di sua spettanza, e soltanto quale annotatrice scrupolosa dei fatti, non può a meno in questa circostanza di eccitare per mezzo della E. V. l'attenzione dei Ministri dei lavori pubblici, della guerra e della marina, sopra quei punti che singolarmente riguardano gli interessi da loro tutelati.

Il Ministero dei lavori pubblici si sarà facilmente accorto quanto nuocerebbe il violare la provvida disposizione di quella spiaggia, segnatamente a Recanati, a trasformarsi in ampi cantieri di costruzione, e quanto all'opposto gioverebbe l'aiutarla, sia favorendo le domande dei costruttori, che chiedessero di trasportare colà i loro lavori, sia mantenendo rigorosamente il tracciato attuale della ferrovia da Ancona al Tronto, e finalmente procurando in qualsiasi modo che la eventuale linea ferroviaria del Potenza non corra ad occupare lo spazio destinato alle costruzioni. Da parte sua la Commissione si è già tanto convinta dell'importanza di quegli scali che ha già consigliato i costruttori di Ancona a far domanda al Governo di tutti i terreni

arenili di quella spiaggia, alla di cui concessione non si opporrebbe alcun serio motivo, tanto più che il Conero, come ebbe ad accertarsi la Commissione, la favorirebbe, aggiungendovi anche i locali coperti per il ricovero dei legnami da costruzione.

E una massima ragione per approfittare di quella spiaggia la si trova nella natura stessa del litorale adriatico, il quale non solo difetta in oggi di cantieri e di scali, ma difetterà anche in avvenire, non offrendo in alcuno de' suoi punti alcuna delle condizioni naturali richieste all'impianto delle costruzioni, nè potendosi accettare come un'eccezione Ancona che per ragioni di spazio e di economia non potrà mai prestarsi in conveniente misura alle costruzioni, di cui la sua marina abbisogna.

Ciò che domandiamo al Ministero dei lavori pubblici, lo contrassegniamo egualmente all'attenzione del Ministero della marina, anche per aderire al desiderio da lui verbalmente dimostrato di avere indicazioni di quei luoghi, che la Commissione scoprisse più adatti alla costruzione e alla riparazione dei legni da guerra.

Il Ministero della guerra d'altro canto non avrà bisogno d'altre parole per comprendere, quanto possa essere necessario dirimpetto all'Austria che ha un numerosissimo materiale da sbarco, e che va munendo e fortificando tutti i punti meno accessibili della sua costa, il provvedere anche alla sicurezza della nostra, là dove essa è più scoperta, come si è detto, ed è agevolmente verificabile, del più facile approdo. V'hanno alcuni punti prossimi alla costa, come le estreme spiagge del Conero e le digradanti colline che sorgono alle spalle di Recanati che il Ministero della guerra potrebbe far studiare per vedere quanto sia possibile l'approffittarne, onde istituirvi un temporaneo sistema di difesa contro un improvviso sbarco che potesse per avventura tentarsi in quell'aperta costiera.

La Commissione non pretende di pronunciare alcuna sentenza in proposito, desidera soltanto che gli uomini dell'arte gettino lo sguardo su quel punto importante, il quale offrendo mare profondo, facile approdo, costa scoperta e materiale da sbarco numeroso, risponde forse al quesito di cui giustamente essi si occupano. « Qua è il punto più probabile in cui una flotta nemica potrà effettuare uno sbarco? »

E non parrà forse superfluo l'aggiungere che riparato a questa non improbabile eventualità, il concetto militare della difesa di Ancona, come fortezza marittima, contro la quale l'Austria rivolge una tanto studiosa attenzione, e nella quale sta l'estremo baluardo della difesa della Valle del Pò, null'altro aspetterebbe per essere completo, che lo stabilimento di tutte quelle opere marittime, che danno a una flotta, possibilità di ricoverarsi, di stare e ripararsi.

La Commissione nel confidare alle savie considerazioni del Governo queste sue riflessioni si guarderà bene dal dare pubblicità, come è sua consuetudine, a

questa lettera la quale, nell'intento di salvarli, potrebbe forse compromettere i nostri più cari interessi.

Implora dalla E. V. il favore che questo scritto sia comunicato ai suoi colleghi della marina, della guerra e dei lavori pubblici, dai quali gradirà un cenno di ricevuta.

Colla dovuta considerazione ha l'onore di confer-
marsi.

Il Presidente
NINO BIXIO.

AL MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA
E COMMERCIO.

Torino, 24 febbraio 1862.

Pervenne allo scrivente la copia della lettera diretta a codesto Dicastero dal Presidente della Commissione Reale per lo insegnamento in data 6 volgente, acchiusa alla Nota del 22 detto, N. 90, e il sottoscritto nell'accosargliene ricevuta si pregia significare all'onorevole suo collega Ministro di agricoltura, industria e commercio che non tralascierà di prendere nella dovuta considerazione le cose nella medesima esposte.

Il Ministro
MENABREA.

Elenco delle principali disposizioni date dal Ministro della marina dal mese di giugno 1861 a tutto il marzo 1862.

Gabinetto.

1861 4 agosto. R. Decreto che approva il nuovo Quadro organico del Ministero della marina.

» 20 settembre. Dispaccio Ministeriale che, nell'interesse della disciplina e dell'istruzione degli allievi, riunisce i bastimenti — scuola dei novizi e mozzi allo svernò nel golfo della Spezia.

» 6 ottobre. R. Decreto che istituisce una Direzione generale del servizio di nautica presso il Ministero della marina.

» 28 novembre. R. Decreto per l'istituzione di una scuola temporaria di preparazione alla R. scuola di marina in Napoli.

» 21 dicembre. Dispaccio ministeriale che stabilisce una scuola per marinai cannonieri a bordo della Regia fregata *Euridice* nel golfo della Spezia.

» 25 » Dispaccio ministeriale. Armamento delle piro-fregate *Vittorio Emanuele* e *Duca di Genova* per l'istruzione dei marinari di nuova leva; e riunione nel golfo della Spezia d'una squadra d'esercitazione.

1862 6 febbraio. R. Decreto che assegna una delle pensioni pagate dal Governo all'alunno del 1°, 2° e 3° anno di corso nelle scuole di marina che nell'esame annuale sia classificato primo in ordine di merito.

» 25 » Circolare, per cui vien ordinato

il servizio nel Dipartimento dell'Adriatico, e ripartito il naviglio fra i due Dipartimenti Settentrionale e Meridionale.

In corso di stampa.

1. Regolamento del servizio di bordo;
2. Tattica navale.

In esame per la definitiva approvazione.

1. Studi sulla modificazione della tabella d'armamento del R. naviglio annessa al R. Decreto 1 aprile 1861, per cui si distinguerebbe la flotta in due classi, legni da guerra e legni da trasporto sia a vela che a vapore;
2. Regolamento pel servizio interno delle R. scuole;
3. Regolamento di disciplina.

Divisione—Personale.

Definitiva costituzione dei corpi della marina militare in base ai relativi decreti organici emanati in febbraio, marzo ed aprile 1861.

Ricostituzione del Corpo del commissariato generale di marina nel suo personale, e di quello delle capitanerie dei porti.

Con parziali rescritti si ordinò:

1861 4 novembre. Aumento degli uffiziali di arsenale.

» 9 » L'indennità agli uffiziali ed impiegati in commissione per taglio di legnami.

» 5 dicembre. Aumento del personale nelle segreterie militari.

» 15 » Aumento dei guardiani negli stabilimenti militari marittimi.

1862 13 gennaio. Aumento, per il servizio della scuola marinari, di posti di sotto uffiziali nella 1° divisione del Corpo R. Equipaggi.

Riordinato in alcune parti il corpo fanteria Reale Marina.

Regolata la posizione degli uffiziali e degli impiegati provenienti dalle diverse marine italiane. Definita la loro anzianità. Pubblicati i relativi ruoli.

Formate nuove matricole degli uffiziali ed impiegati della R. Marina italiana.

Aperto il concorso fra i capitani di 1° classe nella marina mercantile al grado di sottotenente di vascello, ed a quello di guardia marina fra i capitani di seconda classe.

Aperto altro concorso al grado di sottotenente di vascello fra i piloti di seconda e terza classe.

Invito ai comandanti generali di Dipartimento a designare i piloti di prima classe degni del grado di luogotenente di vascello.

Aperto nel corpo sanitario marittimo un concorso a 18 posti di medico aggiunto.

Ordinata in massima l'ammissione al volontariato nel Commissariato generale in seguito ad esami.

In corso di stampa.

Progetto di un nuovo Codice penale militare marittimo.

Ristampa del R. Editto penale militare 1826 modificato riguardo ai castighi.

Divisione—materiale.

Disposto per procedere all'inventario di tutto il materiale della R. Marina, e addivenire al definitivo impianto degli uffici contabili, aventi ciascuno autonomia propria. L'inventario nel Dipartimento settentrionale quasi compiuto. Imperfetto quello nel Meridionale.

Carbon fossile. Provviste per gran parte dell'anno 1862 42m. tonnellate pel Dipartimento settentrionale; per il Meridionale provveduto per l'acquisto di 32,000 tonnellate. Più disposto per avere nei porti secondarii del Dipartimento meridionale in aprile 1862 10 mila tonnellate.

Legnami da costruzione. — Firmati contratti che daranno ai depositi di Napoli 30 mila metri cubi di legname rovere, e load 1200 circa Teak, oltre all'impegno di due altri carichi dello stesso legname.

Aperte trattative colla casa Findlay per varii altri carichi di Teak, da trasportarsi alla Spezia presso la spiaggia di S. Bartolomeo, mentre si disponeva pel taglio di piante ad economia nella Sardegna e nell'Italia centrale.

Metalli. — Firmato contratto d'ogni specie di ferro per lire 1,500,000 ripartite in tre anni.

Stipulato colla casa bancaria Geisser e Monnet altro contratto di 1000 tonnellate di rame in barre e fogli.

Armi. — Commessa in Isvezia una partita di 300 cannoni a rigatura francese. Ordinata in Napoli la fusione di altri 100.

Proiettili. — Istituiti varii capitolati per provvista di proiettili.

Armi portatili. — Nominata commissione per l'esame di carabine inglesi di diversi fabbricanti.

Costruzioni navali. — Oltre le fregate *Principe Umberto*, *Principe Carignano* e le corvette *Principessa Clotilde* e *Magenta* in costruzione nei cantieri di Genova e Livorno, oltre le fregate *Italia* (già pronta a prendere il mare), *Messina*, *Gaeta* e la corvetta *Etna* in costruzione a Napoli e Castellammare commesse in New-York al signor Weeb due fregate corazzate, disposto per la costruzione in Genova di altra fregata uguale al *Principe Umberto*.

Stabilita la costruzione di altre due fregate sui nuovi scali appositamente formati nel locale del Lazzaretto alla foce, d'altra fregata o corvetta simile alla *Magenta* nel nuovo scalo a Livorno e di quattro vascelli nel cantiere di S. Bartolomeo. Disposto per la costruzione

in Napoli d'altro bastimento, appena compiuto quello che ora è in cantiere.

Dato mano alla trasformazione della corvetta *S. Giovanni* della fregata *Regina* e del *S. Michele* in navi ad elice.

Costruzione di otto cannoniere a vapore del sistema *Gun Boat* nei cantieri di Napoli, Genova e Livorno.

Progetti di contratti per scafi e macchine.

Commessa la costruzione d'una macchina della forza di 120 cavalli al signor Penn in Londra, come modello di quelle da farsi nello Stato, d'un'altra della forza di 320 cavalli per un *Dispatch Boat*, più d'un'altra al signor Stephenson della forza di 120 cavalli pel piroscalo *Piloro*. Ordinata la costruzione di macchine per la pirofregata *Messina*. Aperte trattative per l'acquisto della *Australasian*, grosso trasporto a vapore capace d'un mezzo reggimento di cavalleria, e d'una batteria d'artiglieria con carri e cavalli.

Stipulati contratti con stabilimenti metallurgici dello Stato per confezione di varie mute di caldaie, e di un tipo tale da potersi facilmente adattare anche ad altri piroscali, oltre quelli destinati a trasporti.

Arsenale Spezia. — Firmato contratto relativo col signor Bolla. Affidata alla Direzione del genio la perizia dei lavori e lo studio dei dettagli dell'opera.

Cantieri. — Progetto del cantiere di S. Bartolomeo, con erezione di alcuni scali nei diversi punti della spiaggia.

• Ampliazione del cantiere della Foce in Genova.

• Costruzione di un nuovo cantiere a Livorno con formazione di uno scalo atto a ricevere una fregata.

• Ampliazione del cantiere di Castellammare.

Studi e disegni compiuti per stabilire nuovi scali.

Porto di Ancona. — In seguito a rapporto di Commissione presieduta dall'ammiraglio di Ceva adattato l'arsenale in modo che servisse alla marina militare e alla mercantile. Impianto di officine e di depositi di carbone.

Nominata nuova Commissione di ufficiali della marina e del genio, per vedere a quali altri speciali bisogni si dovesse provvedere quel porto.

Progetti relativi agli Ergastoli.

(In corso di studio)

1. Ampliazione del bagno di San Bartolomeo a Cagliari.

2. Costruzione di un nuovo penitenziario sul colle S. Giovanni presso Alghero.

3. Adattamento di locali per un bagno molto esteso a Gaeta.

Progetto di un nuovo ordinamento del personale addetto alla direzione delle macchine della R. marina, ora sottoposto al Consiglio d'ammiraglio.

Divisione — Contabilità generale.

(Sussistenze e casermaggio)

Fissata per la costruzione delle due fregate corazzate in New-York la somma di 14 milioni, ripartita nei bilanci 1861-62-63.

Assegnati per la costruzione dell'arsenale della Spezia 36 milioni, distribuiti nei bilanci 1862-63-64-65-66.

Crediti suppletivi 1861. Spese d'ufficio pel Ministero L. 30,000; pel Genio navale L. 22,000; per noli, trasporti, vacanze L. 400,000; per riparazioni a fabbricati L. 260,000; pel corpo Reali Equipaggi L. 4,989 67; per la Regia scuola di marina L. 604 80; per campagne di mare L. 7,000; per legnami, canape e corami L. 25,435 69; per maggiori assegnamenti lire 1,790.

Definita la vertenza fra il signor Molino e l'Amministrazione della Regia marina per la provvista di 130 mila razioni viveri.

Esteso al Dipartimento meridionale ed a quello dell'Adriatico il contratto stipulato col signor Costa riguardo al settentrionale, indi provviste le caserme del Dipartimento meridionale di

- 2,000 materassi lana.
- 2,000 capezzali id.
- 2,000 coperte id.
- 4,000 lenzuola
- 2,000 guarnimenti per brande.

Commessa inoltre la confezione di 2,000 brande e di 2,000 soprafasce.

1861 13 ottobre. Accordata una razione viveri alla bassa forza del corpo fanteria R. Marina. Provveduto con altro Decreto al miglioramento di quella del corpo R. Equipaggi. Semplificata la contabilità a bordo dei Reali legni armati, e resa più esatta.

Assegnato a cadun Consolato di marina e alla Direzione della sanità marittima un fondo di spesa d'ufficio colle norme d'usarlo e renderne conto. Autorizzati i Consoli e Direttori di sanità marittima in Genova, Livorno, Napoli, Palermo ed Ancona di spedire i mandati di pagamento per gli impiegati da loro dipendenti. Date le norme per le dichiarazioni di occupazioni di locali ad uso di ufficio e per deposito di materiale, e per regolarmente pagarne i fitti.

Prescritto il modo per la formazione delle parcelle di indennità di via e vacanze dovute ai funzionari della marina, per ragioni di servizio.

Noleggi. — Presi a nolo dalla Compagnia Tonache di Marsiglia i piroscafi *Avenir* e *Brésil* a L. 100[m. il mese. Rinnovato il 10 settembre 1861 a tutto marzo 1862 il noleggio dei detti due bastimenti a L. 83[m. mensili, oltre quello della *Ville de Lion* a L. 45[m. mensili.

Congedato l'*Avenir* al fine di marzo 1862. Prorogato il contratto del *Brésil* e della *Ville de Lion* a tutto giugno 1862.

Progetti.

Un regolamento per trasporti di ufficiali, funzionari e truppa sui bastimenti dello Stato, comunicato a tutti i Dicasteri che l'accosero favorevolmente, meno quello degli interni.

Altro progetto sulle indennità a funzionari della marina in occasione di traslocamento, sia pel trasporto delle famiglie che dei mobili.

Divisione — Contabilità corpi.

1861 18 agosto. Determinata una gratificazione di sei mesi di paga del rispettivo grado agli ufficiali militari, sanitari ed amministrativi dispensati da servizio all'epoca della fusione delle province meridionali colle settentrionali.

Aumento di assegno di primo corredo in L. 150 al corpo di fanteria R. Marina, al corpo R. Equipaggi in L. 200, se di leva di permanenza, in L. 150, se di leva di supplemento. Regolato il modo delle ritenenze delle paghe dei sotto-ufficiali e soldati della Regia Marina.

1861 13 ottobre. Stabilito il modo di provvedere i viveri al corpo fanteria R. Marina ed a quello R. Equipaggi.

Provveduto per dare alle due Divisioni del corpo Reali Equipaggi il vestiario ad egual prezzo.

Incaricati i Consoli di stipulare cogli ospedali civili le convenzioni occorrenti per gli individui della R. Marina ammalati.

Divisione — Bagni.

1861 21 maggio. Pel passaggio dei bagni marittimi delle province meridionali dal Ministero dei lavori pubblici a quello della marina si estese ai medesimi il regolamento delle antiche province. Si stipularono contratti col signor Fazio per la provvista dei viveri ai guardiani ed ai forzati in razioni identiche a quelle dei bagni del Dipartimento settentrionale.

1861 15 ottobre. Altra convenzione consimile pei bagni della Sicilia.

Divisione — Polizia della navigazione.

1861 30 giugno. Estesa alle province Meridionali la istituzione dei Consolati di marina già vigente nelle antiche province.

1861 30 giugno. Costituite le capitancerie dei porti delle province Meridionali sulle basi delle antiche.

1861 30 giugno. Promulgata la legge relativa alla sanità marittima nelle province Meridionali e costituite cinque Direzioni di sanità con sede a Genova, Livorno, Napoli, Palermo ed Ancona.

Compilato per l'esecuzione di questa legge uno schema di regolamento.

1861 22 dicembre. Riordinato il personale dell'amministrazione sanitaria marittima.

Pubblicazione di leggi e regolamenti per l'ammini-

strazione della marina mercantile. Ricostituito il Consiglio di ammiragliato con sede in Genova, Napoli, Ancona, Palermo.

Progetto di Codice per la Marina Mercantile.

Questo progetto venne elaborato da una Commissione composta di capitani marittimi, di avvocati, di funzionari del Ministero e dei Consolati.

Divisioni — Ascrizione marittima — Materiale e tasse.

Pubblicata la legge 17 luglio 1861 sull'uniformità delle tasse marittime in tutte le province del Regno. Fatto un regolamento sul modo di eseguirla.

Instituzione di cinque casse per gli invalidi della Marina Mercantile. Regolata sopra nuove basi la leva di mare.

1861 22 dicembre. Decreto per la pubblicazione di leggi e disposizioni relative alla Marina Mercantile. Ri-stampa di altri provvedimenti intorno alla medesima Marina.

1861 28 luglio. Attuazione della legge sulla leva marittima, ed istruzioni provvisorie per l'immediata sua applicazione.

Progetto per alcune modificazioni alla legge di mare.

1861 26 dicembre. Decreto di amnistia ai renitenti della leva.

(In corso)

Progetto di un nuovo metodo di stazzatura dei bastimenti addetti al commercio.