

I fondatori veneti (10) si distribuirono fra di loro inoltre 600 azioni cadauno. I fondatori milanesi (24) se ne assegnarono ciascuno n. 708.

I possessori de' primi *certificati interinali* (*promesse d'azioni*) furono inviati al primo versamento del 6 % da farsi prima del 31 luglio 1837, e codesto versamento in quel primo fervore fu da tutti eseguito, sicché vennero versati i primi 3.000.000 di lire austriache, sulle quali debbe decorrere il frutto stabilito del 4 %.

Il 21 agosto 1837, i possessori suddetti dei *certificati interinali* furono convocati in Venezia, dove accettarono gli statuti a essi presentati per l'approvazione dai soci fondatori, e nominarono la *direzione della società*, composta di dieci membri, e divisa in due *sezioni*, l'una *veneta*, l'altra *lombarda*, di cinque direttori ciascuna.

Approvati in quel convocato gli atti de' soci fondatori, costoro tosto cessarono d'esercitare le proprie incumbenze, le quali restarono quindi affidate alla direzione preallegata.

Alla compilazione del progetto, come alla direzione de' lavori, fu assunto ingegnere-capo l'ingegnere Giovanni Milani²⁰ di Verona. Egli tosto s'accinse al progetto sommario o *di massima*, il quale, cominciato nel giugno del 1837, con mirabile diligenza compiuto, venne rassegnato ai primi giorni di settembre del 1838 a S. M. I. e R., che si trovava allora in Milano.

Il giorno 15 ottobre dello stesso anno 1838 S. M. I. e R. si degnò d'approvare gli statuti; e nel dì 7 aprile del 1840, approvando il progetto tecnico, concedeva alla società il *privilegio definitivo per la costruzione della strada ferrata da Venezia a Milano*, prefiggendo per la compiuta esecuzione di essa il termine d'anni 10, decorrendi dalla data della patente di privilegio, firmata da S. M. il 27 ottobre 1840.

Il 30 luglio dello stesso anno era seguito a Venezia il primo *congresso generale degli azionisti*, il quale deliberò l'incominciamento dei lavori dal lato veneto. Allora nacque la troppo nota controversia tra i bergamaschi e gli altri interessati lombardi, controversia stata *così fatale* al processo dell'impresa nella parte lombarda. Pretendevano i primi che la nuova strada toccasse da Milano lungo il pié dei monti direttamente l'abitato di Bergamo, a pié di essi pure situato, quindi andasse a Brescia sempre a pié dei monti; volevano gli altri che pel sottoposto piano invece andasse a Treviglio e oltre sino a Brescia

20. Giovanni Milani, ingegnere di Verona, pubblicò parecchi studi sulle ferrovie da costruirsi nel regno lombardo-veneto.