

Ogni opera venne eseguita e diretta da' militari, ai quali pure resta affidato in parte il governo della sua manutenzione ed esercizio, controllato, quanto agli introiti, da un ufficiale dell'amministrazione delle contribuzioni indirette.

Sono promulgati certi regolamenti pel servizio attribuito agli agenti minori; i quali regolamenti però non si considerano che come provvisionali e a mo' d'esperienza, né vennero finora preventivamente discussi ne' consigli governativi.

I viaggi quotidiani sogliono essere quattro o cinque di andata e altrettanti di ritorno. Ma per esservi frequenti le gite della real corte, e un solo il corso delle ruotaie, sovente è variata l'ora de' viaggi aperti al pubblico, sicché meno esatta riesce l'ora delle partenze e degli arrivi.

Vuolsi che quando sia stabilito il doppio corso delle ruotaie e venga la strada interamente prolungata e terminata, sarà la medesima definitivamente assegnata a pubblico servizio; e fatto caso degli sperimenti lungo di essa fatti, si promulgheranno, riducendole a regia azienda, ordini definitivi per la medesima, come infatti pare utile e opportuno.

Cotesta condizione di cose fin qui narrata, se impedisce di conoscere maggiori particolari, in altre strade noti, porge però argomento a credere che il costo dell'opera superò quello cui potea altrimenti ascendere, e che il prodotto dell'esercizio è ben lontano dal riuscire adeguato alla spesa.

Né può credersi che tale prodotto possa mai ascendere a un frutto adeguato; perocché la soverchia estensione già notata della via, e la circostanza del percorrere la medesima luoghi popolati bensì, ma non popolatissimi, di gente d'altronde esclusivamente data all'industria agraria, quando non venisse prolungata in regioni più popolate di gente data al traffico, non è a sperare che aumenti gran fatto il numero de' viaggiatori sur essa strada condotti.

Il materiale della strada regia consiste in sei macchine locomotive inglesi di Stephenson e di Longridge, oltre a una americana del Norris⁶. Ha carrozze solidamente costrutte negli arsenali militari. Coloro che vi ebbero stanza non le trovano però di sufficiente ampiezza. Sono di tre classi o specie, in ragione de' prezzi de' posti. Due sono coperte, la terza, con scanni, a cielo scoperto.

6. Alle locomotive Stephenson si è già accennato; le « Longridge » non sono identificabili. William Norris (1802-1867) fu un costruttore di locomotive e promotore di linee ferroviarie negli USA.