

La Direzione degli Annali è nell'ufficio della Compagnia Commerciale di Roma per le Assicurazioni Marittime piazza di Monte Citorio N. 13, e via della Colonna N. 22.



L'Ufficio è aperto dalle ore 9 antimeridiane alle ore 3 pomeridiane e da un'ora prima ad un'ora dopo l'Ave Maria eccettuati i giorni festivi di precetto.

« Il sistema delle assicurazioni è comparso: esso ha detto al commerciante abile, al navigatore intrepido: Sì, vi sono disastri sopra i quali la umanità non può che gemere, ma quanto alla vostra fortuna, andate, valicate i mari, spiegate la vostra industria, io mi addosso i vostri rischj. Allora, s'è permesso il dirlo, tutte le parti del mondo si sono ravvicinate.

Corvetto

LA COMPAGNIA COMMERCIALE DI ROMA

Annali Commerciali Marittimi

Si pubblicano per associazione al prezzo di Sc. 2 all'anno per lo Stato, e di Sc. 2. 50 per l'Estero. La dispensa si fa ogni Sabato. Gli annunci s'inseriscono gratuitamente, ma dovranno essere autenticati dalla firma del remittente. I gruppi pieghi e lettere saranno diretti alla Compagnia Commerciale di Roma, ma non si riceveranno se non franchi di postu.

(Continuazione dell'Articolo precedente)

« Ch'essa è stata per lui un motivo di esaminare con l'attenzione la più severa, se doveva sussistere nella opinione contraria che aveva adottato in favore dei Sigg. Mercier padre e figlio ».

« Che le meditazioni e le ricerche che ha fatto a questo riguardo, hanno avuto per risultato di confermarlo in questa opinione, e d'altronde ha considerato come un dovere il continuare a dare all'articolo 216 del codice di Commercio una interpretazione favorevole ai proprietarj di bastimenti ».

« Che in effetto i proprietarj de' bastimenti sono stati sempre responsabili di tutti i fatti del capitano senza distinzione: *omnia facta Magistri debet praestare qui eum praeposuit*, dice la legge 1 § 6 ff. de exercit. act., e allorchè molti proprietarj concorrono all'armamento del medesimo naviglio, questa responsabilità è solidale contro di loro: *si plures navem exercent cum quolibet eorum in solidum agi potest*, leg. cit. § 25.

Che questa responsabilità era esclusiva di ogni distinzione tra li fatti leciti e le prevariazioni e mancanze dei capitani, ma, come l'attesta Emerigon nel suo Trattato dei contratti alla grossa sez. II § 1. « Questa azione (di responsabilità) non compete contro i proprietarj, che fino alla concorrenza dell'interesse ch'essi hanno sul corpo del bastimento; di maniera che se il bastimento perisce, o se essi rinunciano al loro interesse, non sono garanti: così le leggi marittime del medio evo l'hanno intesa » e dopo aver citato il parere uniforme di un gran numero di giureconsulti egli aggiunge » tal è la giurisprudenza che ti siegue nel Nord, e tal è la disposizione della nostra Ordinanza (1681) al titolo dei proprietarj art. 2. « *Li proprietarj de' bastimenti saranno responsabili dei fatti del padrone, ma ne saranno liberati abbandonando il bastimento ed il nolo.* E si vede da ciò, continua lo stesso autore, che l'obbligazione in cui sono i proprietarj di garantire i fatti

» dal loro capitano è più reale che personale. Nel corso del viaggio il capitano potrà prendere dani sul capo o vendere delle mercanzie (art. 19 Ord. 1681 tit. del cap.) ma ecco tutto. Il suo potere legale non si estende al di là dei limiti del bastimento di cui egli maestro, cioè amministratore, egli non può impegnare la fortuna di terra de'suoi armatori, che per quanto quei vi abbiano acconsentito in una maniera speciale ».

« Che il senso nel quale l'articolo 2 del Titolo de' proprietarj dell'Ordinanza della Marina era inteso, non è pertanto dubbio, e le sue disposizioni erano conformi all'uso osservato da tutte le nazioni commercianti dell'Europa ».

« Che il codice di commercio non contiene alcuna innovazione a questo riguardo, ne ha introdotto alcuna disposizione contraria ».

« Che l'esame che il tribunale ha fatto di questa questione, l'ha convinto

« 1.° Che li poteri conferiti al capitano dal codice di commercio attuale, di prender cioè ad prestito e di vender delle mercanzie per i bisogni e casi imprevisi che avvengono nel corso del viaggio, sono quelli stessi ch'erano loro conferiti precedentemente dall'Ordinanza della Marina ».

« 2.° Che l'articolo 216 del codice attuale non è che la ripetizione dell'art. 2 di questa ordinanza nel Titolo dei proprietarj ».

Che su questi due punti vi è una perfetta concordanza tra l'antica ordinanza ed il codice attuale, niente indica l'intenzione dalla parte degli autori del codice di mutare la legislazione allora esistente, e la giurisprudenza generalmente stabilita a questoriguardo ».

« Ch'egli è di principio che le leggi nuove sieno unite alle precedenti, a meno che non sieno contrarie. *Posteriores leges ad priores pertinent nisi sint contrariae* ».

« Ch'esiste una perfetta uniformità tra l'antica e la nuova legge, e sembra che il legislatore abbia voluto dare una nuova sanzione alle disposizioni di

un'Ordinanza che aveva stabilito il diritto marittimo di tutte le nazioni dell'Europa ».

« Che non è dunque possibile d'intendere o di applicare l'articolo del codice di commercio in modo diverso da quello, in cui s'intendeva e si applicava l'articolo 2 dell'Ordinanza della Marina nel Titolo de' proprietarj de' bastimenti ».

« Che se dovesse rendersi conto dei motivi del legislatore, sarebbe facile trovarli nella natura stessa delle cose, e nell'interesse del commercio ».

« Ch'egli è evidente che un armatore che mette in mare una spedizione, l'espone agli eventi della navigazione, e sa che può perderla in conseguenza di questi eventi, ma non intende perdere alcuna altra cosa, e le fortune del mare non possono togliergli che ciò ch'egli ha loro affidato ».

« Che se il risultato degli avvenimenti della navigazione potesse sorpassare la perdita degli oggetti messi in mare, e compromettere la fortuna intiera dell'armatore, non che la libertà della sua persona, vi sarebbero pochi negozianti prudenti che volessero esporsi a simili avvenimenti ».

« Che la legge pertanto non permette al capitano che d'impegnare il bastimento ed il nolo, e nelle obbligazioni che contrae non può giammai obbligare l'armatore personalmente ».

« Che quelli che contrattano con lui sanno, ch'egli non gli conferisce che un diritto reale sul bastimento affidato al suo comando ».

« Che questa regola non soffre eccezione che nel caso in cui il proprietario armatore del bastimento abbia autorizzato il capitano a prendere ad prestito, o gli abbia aperto dei crediti presso i suoi corrispondenti ».

« Che in questo caso il proprietario risponde, perchè si è obbligato egli stesso, e non perchè la legge lo dichiara civilmente responsabile delli fatti del suo capitano ».

« Che a questi motivi dedotti dall'interesse del commercio marittimo, dal senso dell'articolo dell'Ordinanza riprodotto nel codice di commercio sotto il Num. 216, e dalla giurisprudenza costante dei tribunali su questa quistione, il tribunale crede poter aggiungere le due considerazioni seguenti, che gli sono sembrate ugualmente decisive ».

« 1.° Che quelli i quali vedono nel capitano di un bastimento mercantile un mandatario ordinario, i di cui fatti obbligano i proprietarj che l'hanno preposto, sono nondimeno forzati di riconoscere che l'articolo 216 pronuncia la liberazione da questa responsabilità mediante l'abbandono del bastimento e del nolo ».

« Per conciliare la disposizione di questo articolo del codice colle regole del mandato, essi sono obbligati di supporre una distinzione tra li fatti leciti e le mancanze e prevaricazioni del capitano. Essi dicono, che l'articolo 216 non è relativo che alla responsabilità di queste, ma ciò è un errore manifesto. Il mandante non autorizzando giammai il suo mandatario a commettere dei delitti, delle mancanze e delle prevaricazioni, è evidente che i fatti di questa natura eccederebbero il mandato, e non sarebbero obbligatori per il mandante a termini dell'articolo 1998 del codice civile. Sarebbe adunque stato inutile in questo senso d'inserire nel codice di commercio una disposizione che pronunciasse la liberazione da una responsabilità che a termini delle leggi sul mandato non si sarebbe incor-

sa. I fatti dei quali si è parlato nell'articolo 216 non si applicano dunque alle mancanze e prevaricazioni del capitano solamente, ma comprendono al contrario tutti gli atti senza eccezione ».

« 2.° Che la distinzione che si vorrebbe stabilire tra li fatti ordinarj del capitano e le sue mancanze e prevaricazioni, sarebbe ridicola e inconcludente ».

« Difatti se un proprietario di bastimento dovesse esser personalmente obbligato di pagare gl'impegni contratti dal suo capitano, sarebbe più giusto e ragionevole di applicare questa responsabilità alle mancanze e delitti del capitano, che ai suoi fatti ordinarj, perchè i caricatori e sovventori estranei alla scelta di questo capitano, hanno dovuto crederlo probro ed onesto: essi non hanno dovuto ne potuto premunirsi contro la sua frode: si sono fidati con sicurezza delle cure del proprietario a preporre un capitano che meritasse la confidenza, e se questo capitano tradendo i suoi doveri si rende colpevole di prevaricazione, vi sarebbero urgenti motivi per farne pesare la responsabilità sul proprietario che avrebbe fatto una cattiva scelta. Ma questa responsabilità sarebbe meno giustamente incorsa, allorchè dei sinistri di mare inattesi signoreggiando la condotta dal capitano, gli hanno fatto contrarre degl'impegni eccessivi, senza che si possa attaccare la sua probità. In questo caso i fatti del capitano hanno la loro causa negli avvenimenti disgraziati della navigazione, avvenimenti ai quali i caricatori e i sovventori si sono scientemente e volontariamente esposti se per i quali il capitano non è meno obbligato di agire per i loro interessi, come per quelli del proprietario del bastimento.

« Ch'egli è dunque evidente che vi sarebbe meno ragione per sottomettere il proprietario a rispondere dei fatti ordinarj del capitano, che per sottometterlo a rispondere delle mancanze e prevaricazioni ».

« Che queste diverse considerazioni concorrono a provare sempre meglio, che la distinzione tra li fatti e le mancanze del capitano non ha fondamento, e che non è meno contraria al testo della legge, che alle idee di ragione e di equità: che la teoria del mandato civile non è applicabile agl'impegni che nascono dall'azione esecutoria: che in conseguenza di questa azione i proprietarj de'bastimenti sono civilmente responsabili di tutti li fatti leciti o illeciti, ordinarj o straordinarj del capitano, anche allorchè questi è stato stabilito a titolo di rimpiazzo in corso di viaggio dall'autorità di un console, ma che questa responsabilità più reale che personale cessa di pesare su questi proprietarj, quando essi abbandonano il bastimento al quale avevano preposto il capitano, ed il nolo che proviene da quello ».

« Che si fa dunque luogo ad ammettere il Signor Bouet all'abbandono del suo bastimento e del nolo per liberarsi dalla responsabilità civile degl'impegni che il capitano Henri ha contratto nel corso della navigazione ».

NOTIZIE MARITTIME

Brest 7 Settembre — Il *Courrier* cap. Avard da Troon per Genova entrò in questo porto il 5 corrente facendo acqua e con gettito in mare di vele.

Idra 4 Settembre — È giunto in questo porto il cap. Pazzi del Brg. gr. *Cinque Fratelli* rimurchiando il brig. ott. del cap. Ambramo proveniente da Ciajassi con granone per Trieste: esso si era urtato con un piroscalo Francese

ed aveva aperta una forte via d'acqua. Del suo carico furono trovati 2000 K. molto bagnati.

Sulina 30 Agosto — Il S. *Niccolò* cap. Lahanof da Galatz per Trieste, nel mettersi alla vela urtò in un legno turco, perdè il timone, e si aprì ad acqua: fu recuperato parte del carico.

Livorno 15 Settembre — Il mistico *Adelaide* pad. G. B. Jannitti da Roma per Livorno, navigando il 13 corrente sui paraggi della Torre del Falcone, con vento fresco di T. e M. ed aria borrascosa, ebbe rotto l'albero, e chiamò a soccorso. Gli furono subito da Piombino spedite due imbarcazioni, e fu condotto a rimurchio nel Porto-Vecchio, ove sta riparando le avarie.

Trieste 15 Settembre — Il cap. Florio command. il piroscalo *Calcutta* appartenente al Lloyd Austriaco, trovandosi nelle vicinanze dell'isola Venetico, vide rovesciato un naviglio, con sopra la coperta tre individui che lottavano colle onde. Ammainata una delle sue imbarcazioni, gli riuscì di salvarli, e dopo averli vestiti e ristorati, si avvicinò alla Città di Modone, e li sbarcò in quella Sanità, consegnando loro circa 60 fiorini introitati con una colletta fatta a loro favore tra i passeggeri del piroscalo. Il naviglio naufragato era il trabaccolo greco *Licurgos*.

Roma 20 Settembre — È qui giunto il mistico ponteficio 2 Michele pad. Sacco da Livorno con grano ferro ed altro. Risulta dal rapporto di mare fatto da detto padrone aver sofferto in viaggio molte avarie, e di essere stato nei paraggi di Vada obbligato per salvezza comune a gettare attrezzi di bordo e parte del carico.

ANNUNZI

Navigazione a vapore sul fiume Po.

Si accetteranno mercanzie fino da questo dì, lungo tutta la linea, i di cui scali di toccata sono frattanto i seguenti: Trieste, Venezia, Chioggia, Cavarella di Po, Polesella, Pontelagoscuro, Ostiglia, Mantova, Guastalla, Casalmaggiore, Cremona, Piacenza, Pavia e Milano.

Trieste 15 Settembre 1853.

Il congegno Asti per filare, abbinare e torcere il filo serico. — Una grande importantissima scoperta venne fatta in quest'anno dal Signor Asti di Spilimbergo. Esso inventò un congegno col quale nel tempo medesimo si ottiene lo svolgimento dal bozzolo del filo serico, la sua abbinatura e torcitura, producendo colla prima operazione, di filatura, seta ammirabile per nitidezza, tenacità e colorito, e colla seconda e contemporanea, il lavoro di incannaggio ed abbinatura, somministrando un prodotto senza straccio di sorta. Coll'ultima operazione poi, e pure contemporanea la torcitura, si può dare ai fili qualunque gradazione di torta, e le piccole matasse che vengono formate, riescono senza alcuna rottura, in guisa da potersi matellare e passare la trama alla vendita senza uopo di altre operazioni. L'Asti con tale congegno può ottenere una trama a due capi del titolo di 22 denari in poi, che si può ridurre anche a tre o quattro capi se ne abbisognasse.

Il quantitativo del giornaliero lavoro che si ritrae coll'apparato dell'Asti è eguale a quello che si ottiene in oggi con i molini usati per trarre la seta, e la spesa per ottenerla bella e torta, è quella che s'impiega per averla adesso soltanto greggia. Nè il congegno dell'Asti è molto costoso per l'acquisto, potendosi procacciare con lire duecentocinquanta circa.

L'inventore ottenne il privilegio per sei anni da S. M. per tutto l'impero austriaco, e sta per ottenerlo dagli altri Stati Italiani, dalla Francia ec. Ora a garanzia di chi volesse acquistare il suo molino, lo assoggettò al giudizio della Camera di Commercio di Milano, la quale in questi giorni delegherà una Commissione apposita per presiedere ai pubblici esperimenti che stanno per farsi a Milano stesso, col concorso degli esperti filandieri della Lombardia e della Venezia.

Si scorge di leggieri quanto sia l'utilità di tale invenzione, mentre con essa è tolta la necessità di ricorrere ai filatoj, e per conseguenza si va a risparmiare circa due lire per ogni libbra di trama. È codesto risparmio farà sì che le sete lombardo-venete possano sostenere la concorrenza sui mercati del mondo colle sete cinesi, le quali, pel prezzo più mite, pregiudicavano finora allo smercio delle nostre. — Nel Regno Lombardo-Veneto e nel Tirolo Italiano lavoransi ogni anno oltre quattro milioni di libbre di trama; coll'applicazione dell'apparato Asti agli attuali fornelli, si otterrà quindi un risparmio di oltre otto milioni di lire, senza calcolare il vantaggio di avere pronta la trama ad ogni richiesta del genere; — non è codesto un vantaggio immenso?

E vi ha di più. Oltre la contemporanea triplice operazione di filare, abbinare e torcere il filo in modo di ottener giornalmente dal molino la trama lavorata con tutta perfezione, come la si ha oggidì mediante la rotina degli attuali processi, il congegno dell'Asti dà un risparmio di struse, nettezza e precisione nel titolo, perfetta stagionatura della trama senza bisogno di asciugatoj, un filo di una rotondità naturale superante di gran lunga quello che si ottiene col metodo attuale, perchè da codesto congegno sorte quasi cilindrico invecechè vergolato. — Nulla poi soffre il bozzolo col nuovo congegno, ed ogni molino produce giornalmente non meno di 16 in 18 on-

cie di seta di 5 a 6 bozzoli di media stagione; il congegno poi si può applicare agli attuali molini, o qualunque forza motrice è adatta a farlo agire.

Io ho veduto l'apparato, ho veduto la seta filata e torta, e ne possego anche ridotta in istoffa, coi telai di Marsiglia, di una grana veramente superba. Per cui non esito a dichiarare essere la invenzione dell'Asti una grande ed importante scoperta che deve produrre una rivoluzione nel mondo serico, e quell'uomo benemerito della nazione perchè assicura ad Italia il primato in codesto ramo ricchissimo di commercio. E già tutti i nostri grandi filandieri salutarono con gioia la novella di tanta invenzione, ed attendono ansiosi i pubblici esperimenti a Milano, ai quali assoggettossi volontariamente l'onesto inventore a garanzia di tutti, onde potere immediatamente farne tesoro nei loro opificii. Interprete quindi del voto di moltissimi, nel mentre coll'organo della stampa periodica annuncio al mondo la grande scoperta, ed addito ad Italia l'operoso e benemerito figlio perchè ne vadi superba, prego la Camera di Commercio di Milano ad indicare quanto più presto il giorno delle espressioni pubbliche, onde appagare la giusta ed ansiosa curiosità dei filandieri.

Venezia 5 Settembre 1853.

G. Porta

PORTI ESTERI

ARRIVI E PARTENZE DA E PER LO STATO PONTEFICIO

GENOVA 13 Settembre — *Minerva* dad. Ogno per Roma.

— *d.* — *Filantropo* pad. Sernia per C. Vecchia.

— 14 *d.* — *Aniene* pad. Cologno per Roma.

— *d.* — *Marianna* pad. Simonetti id.

— *d.* — *Assunta* pad. Casani id.

COSTANTINOPOLI 25 Agosto — *Enrichetta* c. Vecchini, Ane.

— 26 *d.* — *Divina Provvidenza* cap. Zannetti id.

GRAVESEND 9 Settembre — S. Michele cap. Burattini id.

PORTO DI ANCONA — ULTIMI ARRIVI

18 Settembre

Raffaele pad. Biagini da Fermo con merci.

Irene pad. Osmani da Pescara con legname di noce.

Ragionevole pad. Sigante da Porto Rò con carbone.

Savino pad. Murri da Medolino con legna da fuoco.

S. *Giuseppe* pad. Pellegrini da Segna id.

Due Fratelli pad. Capitano da Monopoli con seme di lino.

Josip pad. Blasich da Buccari con carbone.

19 detto

Arciduca Lodovico (vap.) cap. Nicolich dalla Grecia con merci.

Traiano cap. Antonucci da Newport con carbone fossile.

20 detto

Luigi pad. Rita da Trieste con grano.

Semboletti pad. Moudaini id. con formentone.

21 detto

Mad. del Buon Consiglio pad. Mazzola da Porto Buso con tavole.

Orynte (vap.) cap. Federigo da Trieste con merci.

ULTIME PARTENZE

18 Settembre

S. *Raffaele* pad. Sambi per Fiume id.

19 detto

S. *Giuseppe* pad. Pellegrini per Pesaro con legna da fuoco.

Clemente pad. Ferroni per Durazzo con Terraglia.

Arcid. Lodovico (vap.) cap. Nicolich per Trieste con merci.

Vanto pad. Bachich per Pala con mattoni.

Palinuro pad. Guazzini per Trieste vuoto.

Elisa pad. Mandolesi per Trieste con seme di lino.

20 detto

Pompeo pad. Karstegl per Trieste con olio.

Luigi pad. Rita per S. Elpidio con grano.

PORTO DI CIVITAVECCHIA

20 Settembre

ARRIVI — *Castore* (vap.) cap. Dodero da Genova con merci.

Annistia cap. Carreras da S. Felice con botti e sughero.

Mercurio pad. Malinconico da Livorno con grano.

La Buona Sorte cap. Ricci da Marsiglia.

Hew da Cardiff cap. Jarris con carbon fossile.

Suranna cap. Fiadal id. id.

PARTENZE — S. *Francesco* p. Velardacchia per Napoli, carb.

Indipendente pad. Ferri per Roma con ferro.

S. *Giuseppe* pad. Melicchia con grano.

N. S. delle *Grazie* cap. Mazzella per Barcellona con carbone.

21 detto

ARRIVI — S. *Filomena* pad. Mattera del Giglio con frutti.

Stella del Mare cap. Revello da Marsiglia con merci.

Capri (vap.) cap. Consiglio da Napoli id.

S. *Antonio* pad. Cafarena da Roma con pozz.

Anatole (vap.) cap. Sapy da Marsiglia con merci.

Romolo pad. Accardi da Roma con pozz.

PARTENZE — *Augusto* pad. Cataldo per Roma con baccalari.

Mercurio pad. Malinconico id. con grano.

S. *Termine* pad. Zamitte per Livorno con merci.

Fama cap. Coavecick per Costantinopoli vac.

PORTO-CANALE DI FIUMICINO

20 Settembre

ARRIVI — *La Divina Provvidenza* p. Capocchi da Livorno, grano

S. *Agostino* pad. Sorrentino id. id.

Calliope pad. Albani id. id.

S. *Giuseppe* pad. Melicchia da C. Vecchia id.

Indipendente pad. Ferri da Livorno con ferro.

Perseverante pad. Sazzini da Livorno con grano.

21 detto

Nettuno pad. Giannini da Marsiglia con piombo, tabacco ed olio.

