

TORELLI. Sorgo a difendere le conclusioni della Commissione, ed a ciò che sappia la Camera i motivi che la determinarono e che ritiene fondati su principii ch'ella crede razionalissimi.

La difesa delle coste dopo l'invenzione dei vapori, come è attualmente organizzata, è assolutamente illusoria; prima di quell'invenzione si sa che non si poteva approdare ovunque con bastimenti a vela (almeno senza rischio); ora col vapore senza esporsi a gravi pericoli si arriva ad approdare facilissimamente ove approda qualunque barca; e tanto è vero, che in Inghilterra con un piano dettato da quel genio grandioso che distingue quella nazione, si propose di fare una strada di ferro attorno a tutto il litorale, onde far girare poi il vapore e con esso apprestare tutti quei mezzi di difesa che si crederanno necessari in casi di minaccia per parte del nemico.

Prevalse però un altro sistema, cioè di far percorrere battelli a vapore lungo le coste essendosi poi formati dei porti di rifugio che sono difesi da batterie, nei quali entrano questi battelli a vapore quando siano in pericolo. Siffatto sistema adottato dall'Inghilterra venne anche dal principe di Joinville consigliato alla Francia.

L'attuale sistema di difesa della costa seguito presso di noi, è assolutamente una mera illusione. La maggior parte di questi pezzi sono sopra affusti fracidi, talchè se occorresse il caso di trarre un colpo di cannone, andrebbero in pezzi, e non varrebbero ad impedire qualsiasi sbarco.

Per tali ragioni la Commissione credette che questo corpo si potesse anche sopprimere, perchè inutile: propose però di stanziare per ora la metà della somma che nella presente categoria è iscritta, perchè le stava a cuore anch'essa la sorte di quei poveri vecchi che sono destinati al presidio delle batterie. Essa pensò a tal proposito che sarebbe miglior consiglio di mandar tali guardiani alle loro case, mantenendo loro tutto lo stipendio, e trar partito dell'ottimo materiale di quei vecchi cannoni, onde trarre vantaggi che siano più consentanei allo scopo che si vuol raggiungere.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Commissione che riduce a lire 37,105 15 la somma che in questa categoria era stanziata dal Governo in lire 74,210 50.

Chi approva questa riduzione, voglia alzarsi.

(È approvata.)

Categoria 8, *Regia scuola di marina.*

Questa categoria è proposta dal Ministero in lire 27,216. La Commissione propone un aumento di lire 8,851 72, portandola a lire 36,047 72.

MENABREA. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Il deputato Menabrea ha la parola.

MENABREA. Messieurs, je ne viens pas combattre l'augmentation qui est demandée pour l'école de marine; bien au contraire, je l'appuie de toutes mes forces; car je crois que l'on ne doit rien épargner pour développer l'instruction dans cet établissement.

Toutefois, messieurs, permettez-moi de vous faire quelques observations soit sur l'éducation qu'on donne dans le collège de marine, soit sur les rapports qui doivent exister entre les divers établissements destinés à l'enseignement, et qui sont à la charge de l'Etat. Le collège de marine a pour objet spécial de former des marins. Afin d'avoir des bons officiers de marine, il faut deux conditions: l'instruction théorique et l'éducation pratique qui comprend le développement et l'aptitude naturelle des élèves pour cette pénible profession. Quant à l'instruction théorique, elle peut fort bien être donnée dans un collège quelconque, surtout lorsqu'on a des professeurs distingués.

Mais je doute qu'il en soit de même de l'éducation pratique. Pour être officier de marine, il faut avoir pris l'habitude de la mer, s'être identifié avec les détails du service, en un mot, avoir plié son goût, son tempérament, ses pensées, au dur métier auquel on s'est voué; c'est ce qui, à mon avis, ne peut point avoir lieu dans le collège de Gênes; et en cela je m'appuie sur l'exemple des autres pays. En effet, que voyons-nous chez les autres puissances? Nous voyons que les écoles de marine sont établies sur les bâtiments de l'Etat. C'est là que les officiers forment leurs pensées, leurs habitudes et leur tempérament à la mer; tandis que chez nous, nous avons eu des élèves d'un mérite incontestable, qui après avoir subi leurs examens avec distinctions, ont été obligés de renoncer à la carrière qu'ils avaient entreprise, parce qu'ils ne pouvaient s'habituer à la mer.

Il y a là, en outre, un autre avantage; c'est que les jeunes élèves apprennent peu à peu et sans aucun effort tout ce qui tient à la pratique de leur profession qui devient, pour ainsi dire, une nouvelle nature pour eux.

C'est pour ce motif, messieurs, que je crois qu'il serait fort utile que l'école de marine fût établie à bord d'un des bâtiments de l'Etat. Je dois dire pourtant que dans les dernières années, suivant le système introduit par l'illustre général qui commandait l'école de marine, nos élèves ont fait des voyages périodiques qui leur ont été extrêmement profitables, mais peut être cela n'est-il pas suffisant; c'est pourquoi j'ai cru devoir appeler l'attention de la Chambre et de monsieur le ministre de marine sur cette question importante.

Je vois avec plaisir que la Commission a proposé, pour les nouvelles études de marine, l'institution d'une chaire de construction navale. Certainement, messieurs, c'est une chose bien singulière que dans un pays comme la Ligurie, il n'y ait pas eu jusqu'à ce jour une école, soit pour la nautique, soit pour les constructions navales. Personne n'ignore que les Génois à leur spécialité comme marins, joignent l'art des constructions navales, et que les bâtiments qu'il construisent sont l'objet d'un commerce assez important. Cette circonstance est un motif de plus qui aurait dû engager le Gouvernement à ne point négliger les études propres à contribuer au perfectionnement de ce genre d'industrie, tandis qu'au contraire, pour les constructions des bâtiments de guerre nous avons dû, jusqu'à ces derniers temps, avoir recours à l'étranger.

Toutefois, messieurs, je ne crois pas que l'instruction que l'on sera dans le cas de donner dans notre école de marine puisse être suffisante pour former des ingénieurs de constructions navales. Pour cette profession, il faut avoir des connaissances bien plus étendues que celles qui sont nécessaires pour former un simple officier de marine. Pour preuve de ce que j'avance, je citerai l'exemple de la France, et cela d'autant plus volontiers que c'est dans cette seule branche que cette puissance est restée supérieure à son ancienne rivale l'Angleterre. Eh bien, en France les ingénieurs des constructions navales sont pris parmi les élèves de l'école polytechnique. Outre les études spéciales qu'ils sont ensuite obligés de faire, ils doivent encore naviguer pendant quelque temps, afin de bien connaître la manœuvre des bâtiments et juger de l'influence de la forme des navires sur leur marche. C'est pourquoi j'appelle l'attention de M. le ministre de la marine et de M. le ministre de l'instruction publique sur la convenance d'établir à Gênes un enseignement public qui ait pour objet les constructions navales et la nautique, indépendamment des cours qui se feront à l'école de marine. Cet ensei-