

LA GAZZETTA D'ACQUI

(E GIOVANE ACQUI)

MONITORE DELLA CITTA E DEL CIRCONDARIO

ABBONAMENTI — Il trimestre L. 2, semestre 3,50
anno L. 6 compresi i Supplementi.

INSERZIONI — In quarta pagina cent. 25 per
linea o spazio corrispondente.
In terza pagina, dopo la firma del gerente, cent. 50.
Nel corpo del giornale L. 1.

ESCE

la Domenica ed il Mercoledì

Gli Abbonamenti si ricevono alla Tipografia del
Giornale ed alla Libreria Levi.

Si accettano corrispondenze purchè firmate.
I manoscritti restano proprietà del Giornale.
Le lettere non affrancate si respingono.

Ogni Numero Cent. 5 - Arretrato Cent. 10.

ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,27 pom. - 7,18 pom. — per Savona 3,45 (*) - 8 ant. - 12,26 - 5,12 pom
— ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,4 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,17 - 7,10 - 10,55 pom. (*)

(*) I treni segnati con asterisco si effettuano solo il martedì e sabato non festivi, negli altri giorni saranno considerati facoltativi.

UFFICIO POSTALE è aperto dalle 8 ant. alle 1,45 p. e dalle 5 alle 7 p. — TELEGRAFICO dalle 9 ant. alle 2 p. e dalle 4 alle 7 p. Giorni festivi dalle 9 ant. alle 12.

FERROVIA GENOVA-ACQUI-ASTI

È un fatto che noi Italiani in genere, e noi abitanti dell'Alto Monferrato in ispecie, usciti appena di liceo, prendiamo l'abitudine, che conserviamo poi da uomini tanto fatti, di girare su e giù per il bel paese « che Appennin parte, il mar circonda e l'Alpe » visitandone curiosamente le antiche e famose capitali, senza curarci poi mai di vedere e conoscere un po' a fondo le differenti zone e i principali comuni dei varii mandamenti del nostro circondario. Da ciò ne segue che in generale ci formiamo delle idee preconcepite ed erronee non solo sulle condizioni topografiche, orografiche e geologiche, ma anche sulle risorse e sui bisogni che hanno (in materia di agricoltura, di viabilità, di commercio, ecc.) molti comuni non più di quindici venti, o trenta chilometri lontani dal luogo stesso di nostra ordinaria residenza.

Avviene ben diversamente la cosa in altri stati d'Europa, ad esempio in Germania, dove, a quanto si dice, non perirebbersi ad accettare la candidatura nelle elezioni amministrative o politiche chi avesse battuto soltanto i marciapiedi di Berlino, Magdeburgo, Stettino, Breslavia, Aquisgrana, Augusta, Stuttgarda ecc., e non avesse percorso per ogni verso e conosciuto per bene il proprio circondario e la propria provincia.

Queste considerazioni ci tornano alla mente ripensando ai diversi giudizi che, anche nelle sfere della nostra società più colta, precedettero, accompagnarono e seguirono il progetto di un tronco ferroviario a scegliersi tra Acqui e Nizza Monferrato.

Ci si dirà che, trattandosi di un progetto ferroviario, per quanto siano ad esso collegati gli interessi dell'agricoltura, della viabilità, del commercio, ecc. sono sempre gli studi degli ingegneri ferroviarii, cioè di persone tecniche, e non di altre, che devono decidere della sua approvazione o del suo rigetto. Noi non lo neghiamo ciò; ma chi negherà a noi che vi contribuiscano anche, e non poco, l'iniziativa, la spinta intelligente e le disposizioni favorevoli o contrarie dei nostri bravi uomini politici e dei nostri consiglieri provinciali e comunali?

A riguardo del tronco ferroviario tra Acqui e Nizza, dicevasi generalmente da bel principio che Valboghionna era l'unico passaggio probabile, per non dire possibile, tra le due città del nostro circondario. Coloro stessi che, come si suol dire,

sogliono aver maggior voce in capitolo, negavano la convenienza di un tracciato per Valmedrio, causa la necessità, essi asserivano, di gallerie addirittura troppo lunghe e costose, e causa la eccessiva lunghezza del percorso, che credevano di sette ad otto chilometri maggiore di quella del percorso per Valboghionna.

Che le idee di costoro sul quantitativo della popolazione e della produzione, sulle condizioni topografiche, orografiche, agrarie, censuarie, stradali e commerciali delle due valli rivali fossero erronee e preconcepite si scorge, confrontandole coi risultati degli studi fatti dal chiarissimo Ing. Comm. Peyron per conto dei comuni di Valmedrio e Valcervino, e si travede già fin d'ora dagli studii successivi degli illustri ingegneri del governo, sebbene questi studi non siano ancora fatti di pubblica ragione.

Infatti dallo studio Peyron, nel quale, (sono sue parole), per meglio servire al grande movimento delle ricche e popolose valli del Medrio e del Cervino si è dato uno sviluppo alla ferrovia che si sarebbe forse potuto evitare quando si avesse avuto di mira la sola brevità, e non la maggiore comodità dei comuni interessati, risultò quanto segue:

1.° Che il tracciato da lui ideato misurava in lunghezza chilom. 20 e mt. 170; di cui 16,840 allo scoperto e 3,330 sotto galleria e che aveva una pendenza massima del 12 per mille.

2.° Che la linea per Terzo, Valboghionna e Valcolonia misurava in lunghezza chilom. 18 e mt. 500, ed offriva una pendenza massima del 14 per mille.

Dello studio più recente fatto d'ordine del Governo noi non conosciamo ancora tutti i dettagli più salienti; ma sappiamo indirettamente quanto basta per potere già fin d'ora affermare:

1.° Che anche noi sotto l'influsso dei comuni pregiudizii, nel N. 53 della nostra *Gazzetta* abbiamo alquanto peccato di esagerazione quando valutavamo la lunghezza del tracciato governativo per Valcervino di uno a due chilometri superiore a quello del tracciato governativo per Valboghionna. Invece, per stare maggiormente nel vero, dovevamo ridurre la differenza di lunghezza tra i due tracciati a pochi metri più di mezzo chilometro.

2.° Che le pendenze massime sono nell'insieme maggiori di alquanto per Valboghionna che per Valcervino.

Or bene codesti risultati ci sembrano già tali per se soli da incoraggiare bensì, ma non da

cullare in una speranza oziosa i Municipii interessati, quello di Acqui compreso.

L'illustrissimo nostro sindaco, già tanto benemerito per l'opera sua costantemente diretta alla buona riuscita di questa ferrovia, appoggerà e farà, come ha sempre fatto lodevolissimamente, gl'interessi della città nostra.

E perchè gli interessi degli altri comuni di Valmedrio e Valcervino vanno in questa faccenda di pieno accordo cogli interessi di Acqui, è a sperarsi che anche quei comuni faranno, con deliberazioni consulari apposite, valere presso il Governo le loro ragioni, che sono molteplici, e di peso nella bilancia della giustizia.

L'INAUGURAZIONE DELLA CORTE D'ASSISE

Giovedì, dieci corrente, ebbe luogo, come era stato annunciato, l'inaugurazione della sessione straordinaria della nostra Corte d'Assise. La funzione fu solenne, degna del luogo in cui avveniva, degna dello scopo a cui è diretta la istituzione della Corte d'Assise colla quale il popolo amministra la giustizia, segno e simbolo di liberale progresso.

Poco prima che suonassero le dodici, la sala, la quale è veramente assai bella ed adatta allo scopo a cui deve servire, come sono ben disposti ed adatti i locali destinati ai giurati, ai testimoni, ai componenti la Corte, era gremita di pubblico fra cui si notavano gentilissime signore e signorine, venute a rendere più attraente, più simpatica la cerimonia dell'inaugurazione.

Alle dodici entrarono nella sala il Sindaco senatore Saracco, i membri della giunta municipale, il presidente del tribunale Cav. Pavarino, il procuratore del Re Cavaliere Pallieri, i giudici del tribunale, ed il sotto prefetto Cav. Castellani: pochi istanti dopo l'usciera Adorno con voce forte, colla voce delle grandi occasioni, annunzia: *entra la Corte!* mentre si dà accesso al pubblico il quale invade la tribuna ad esso destinata. Si fa un pochino di silenzio e, davanti alla Corte composta dei signori Cav. avvocato Giusto, consigliere della Corte d'appello presidente, Cav. Panighetti S. P. G. rappresentante il P. M., Avv. Sgobero giudice, Avv. Cellè giudice, si alza il Senatore Saracco, il quale, con voce dapprima un po' velata, ma che va sempre facendosi più animata, rivolge alcune parole ai membri della Corte. Egli dice che