

Abbonamenti — Anno L. 3 — Semestre L. 2 — Trimestre L. 1.
Perzoni — 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 — Ringraziamenti necrologici L. 5 — Necrologie L. 1 la linea.
 abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale — Chi risiede fuori d'Acqui può associarsi al mezzo delle cartoline-vaglia che costano cent. 10 in più — Le inserzioni si ricevono esclusivamente presso la Tipografia Dina.

Pagamenti anticipati.
 accettano corrispondenze purché firmate. — I manoscritti restano proprietà del giornale — Le lettere non affrancate si respingono.
 ni Numero cent. 5 — Arretrato 10.



La Gazzetta d'Acqui

Conto Corrente colla Posta

(GIORNALE SETTIMANALE)

Monitore della Città e del Circondario

ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5, 8, 10 ant. - 2,42 - 7,28 pom. — per Savona 7,58 - 12,36 ant. - 5,30 pom.
 — ARRIVI da Alessandria 7,48 ant. - 12,28 ant. - 5,23 - 10,28 pom. — da Savona 7,54 ant. - 2,34 - 7,20 pom.

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 ant. alle 7 pom. per la distribuzione delle lettere raccomandate e pacchi postali, e dalle 9 ant. alle 4 pom. per i vagli e risparmi.
 L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 7 ant. alle 9 pom.
 La BANCA POPOLARE dalle ore 9 alle 11 1/2 ant. e dalle 12 1/2 alle 3 pom., giorni feriali.
 L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE nei giorni feriali dalle 9 ant. alle 4 pom. e dalle 9 alle 11 ant. giorni festivi.
 CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE dalle 9 ant. alle 4 pom., giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.
 L'UFFICIO DEL REGISTRO dalle 8 alle 12 e dalle 2 alle 5 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

FERROVIE UTILI E INUTILI

portiamo volentieri dal « Fanfulla » la seguente corrispondenza dalla quale si rileva ancora una volta quanto infondate fossero le accuse di favoritismo lanciate da certi giornali all'indirizzo del Senatore Giuseppe Saracco per il vivo impegno spiegato per la costruzione della ferrovia Genova-Ovada-Asti.

Caro Fanfulla,

eri hai preso la difesa della Genova-Ovada-Acqui-Asti, che dal giorno cui Saracco incominciò ad essere ministro fu calunniata dentro e fuori Parlamento, e hai fatto benissimo.

E, siccome la ignoranza delle cose ferroviarie è quella che induce i più a approvare le ferrovie inutili e a negare quelle utili, se io permettessi di giungere alle tue parole qualche considerazione.

Anzitutto è da sapersi che il governo, a far il costruttore in Piemonte, ha sempre fatto eccellenti affari. Infatti la linea Torino-Genova e la diramazione Alessandria-Arona, che costarono al piccolo Piemonte 10 milioni, furono vendute nel 1864 a pagare i debiti del regno d'Italia, e se si vuole, per costruire ferrovie nelle altre regioni italiane per 186 milioni, con un guadagno netto di 10 milioni.

Di grazia, saprebbero dirmi i signori contraddittori quante ferrovie sono in Italia, fra le nuove approvate, che troverebbero compratori? Or bene, la Genova-Ovada-Acqui-Asti, attraversando il cuore del Piemonte, e collegando ben sei linee ferroviarie Genova-Spezia, Savona-Alessandria, Cavallermaggiore-Alessandria, Torino-Alessandria, Asti-Casale, — ha un'importanza strategica e commerciale che può vantare nessuna delle nuove costruite in Italia; ed avvicinando di oltre 30 chilometri al mare le fertili zone vinicole del Piemonte, appaiono considerevolmente il traffico ferroviario di quella regione che è la principale colonna del nostro commercio ferroviario. Imperocché è notarsi che le ferrovie in costruzione e da costruirsi, fatta eccezione

della Genova-Ovada-Asti, non creano allo Stato che passività.

Del resto, non vi era alcun bisogno che lo Stato facesse il costruttore della Genova-Ovada-Acqui-Asti, perchè non mancavano i capitalisti che trovassero il loro tornaconto a costruirla; e la ragione è evidente. Oltre al traffico proprio, che sarà, come si è detto, considerevole, la linea in discorso è destinata ad assorbire buona parte del traffico dell'attuale linea Alessandria-Genova, il quale raggiunge la cifra imponentissima, registrata da poche ferrovie del mondo, di ben 150 mila lire al chilometro, pari al 25 per cento del capitale impiegato. Perciò lo Stato ha fatto benissimo ad avocare a sé la costruzione di detta linea, anzi che lasciarla in balla dell'industria privata, per non perdere un introito rilevante che serve appunto a coprire le passività della maggior parte delle altre linee in costruzione.

Indipendentemente da tali considerazioni, è chiaro che allorché una ferrovia dà un prodotto di 150 mila lire al chilometro, si rende più che mai indispensabile la costruzione di una linea sussidiaria per evitare gli inconvenienti derivanti all'esercizio da un traffico così intenso, i pericoli e i danni rilevanti causati dalle interruzioni, e potere durante la guerra provvedere colla sollecitudine necessaria ad ogni eventualità.

Quante sono le linee in Italia che possono vantare tanti titoli?

A viemmeglio dimostrare con quali erronei criteri sono trattate e giudicate dal pubblico le cose ferroviarie, senza andare molto lontano, non avrei che a citare la stazione di Trastevere e il relativo raccordo nella stazione di Termini.

Tale stazione ha costato 8 milioni e ne costerà certamente nove o dieci quando sarà munita di tutti gli impianti necessari per una grande stazione quale si vuole debba essere. Non è quindi esagerato il ritenere che l'aggravio dello Stato, con la costruzione del raccordo e collo spostamento del porto di Ripa Grande, salirà a circa 15 o 16 milioni, pari a lire 700 mila annue, computando con moderazione gli interessi dei capitali impiegati.

Or bene, attribuendo al tratto di linea da San Paolo a Roma Termini lungo dieci chilometri un prodotto annuo medio di 50 mila lire per ogni chilometro, avuto riguardo all'incremento avvenire del traffico, la perdita che risentirà l'azienda ferroviaria dall'esercizio della stazione di Trastevere sarà di 250 mila lire all'anno, se una sola metà del traffico suddetto verrà da essa assorbita, e di tre o quattrocentomila lire se la proporzione aumenterà.

Aggiungendo a questa cifra le maggiori spese d'esercizio richieste dalla stazione di Trastevere e relativo raccordo, la perdita annua che risentirà l'amministrazione ferroviaria — ossia governo e Società uniti — potrà oltrepassare il mezzo milione, e quindi lo aggravio annuo totale derivante dalla stazione di Trastevere, computando l'interesse del capitale impiegato, oltrepasserà di gran lunga il milione.

Ora, i comodi che risentiranno i viaggiatori dell'apertura della nuova stazione sono proprio tali da giustificare l'enorme aggravio suindicato? E con simile sacrificio non potevano lo Stato e le Società ferroviarie dotare la capitale di altri comodi ferroviari assai più rilevanti di quelli in discorso?

Ma vi è un'ultima considerazione: se dopo il raccordo i viaggiatori affluenti a Trastevere continueranno, come attualmente, ad essere una insignificante minoranza, a che cosa avranno giovato i milioni spesi?

Confessa con me, caro Fanfulla, che con tanti spropositi ferroviari commessi in Italia, ci vuole un gran coraggio a prendersela colla Genova-Ovada-Acqui-Asti.

IL CANTONIERE.

Malattie delle Piante - La Caccia e i Cacciatori

Riceviamo:

Da qualche tempo venne pubblicato il solito manifesto annunziante l'apertura della caccia. — Ma per mettere all'ordine del giorno un tale permesso non si basano che sull'uso antico, senza convenire se ai nostri giorni, coll'attuale crisi agricola, sia

il caso di facilitarne o diminuirne l'esercizio. Se diamo una scorsa alle nostre campagne od almeno attingiamo informazioni in proposito vedremo come ogni giorno nuovi insetti insorgono contro i gelsi, gli ulivi e piante fruttifere in generale ed in particolar modo contro le viti e l'uva che forma l'oggetto principale delle nostre risorse.

Appena nuovi flagelli si fanno sentire, il ministero incarica tosto persone competenti per studiarne l'origine, le conseguenze ed i rimedi, poscia spedisce circolari per esporre le misure da prendersi onde combattere il malanno. Così si fece *ab initio* per la crittogama e si adottò lo zolfo, in seguito per la peronospora e venne consigliato il solfato di rame ecc., ma per questi nuovi parassiti che naturalmente traggono la vita da insetti della terra i quali ogni giorno si moltiplicano in conseguenza d'una sensibile diminuzione di volatili, quali rimedi si prenderanno?... A questo proposito credo superflue le nomine di commissioni scientifiche, relazioni a stampa, le conferenze, le ispezioni, gli estirpamenti delle piante infette, ciò non fa che aggravare le spese: tanto che la caccia è incoraggiata e generalizzata dal poco prezzo della licenza e dalla tassa quasi insignificante sui cani riuscirà nullo ogni tentativo.

È cosa ributtante veder molti dei moderni cacciatori strisciare lungo le siepi a guisa di briganti per atterrare con una fucilata un usignolo! e ciò col pretesto di divertirsi. Sarà un divertimento secondo loro, ma per noi il divertimento maggiore sarebbe quello di starne a sentire le note vibrare ed agili di questi umili cantori. Pensare che questi uccelletti, ai nostri tempi divenuti così rari, apportano alla agricoltura immensi benefici per le migliaia d'insetti che ciascuno di essi giornalmente distrugge. — Anche il passero, malveduto persino dai cani, secondo l'illustre Ricardo Brodley distrugge in una settimana, quando abbia i piccoli da nutrire, circa 4000 bruchi.

« Il vero parassita è dunque il cacciatore » così scrive un nuovo ed interessante giornale d'agricoltura, se si riportasse l'esercizio della caccia