

Abbonamenti — Anno L. 3 — Semestre L. 2
Trimestre L. 1 — Estero U. P. L. 6.

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 — Ringra-
ziamenti necrologici L. 5 — Necrologie L. 1
a linea.

Gli abbonamenti e le inserzioni si ricevono
esclusivamente alla Tipografia del Giornale.

PAGAMENTI ANTICIPATI.

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

Ogni numero Cent. 5 — Arretrato 10.

La Gazzetta d'Acqui

GIORNALE SETTIMANALE

(Conto Corrente colla Posta)

ORARIO DELLA FERROVIA

PARTENZE: p. Alessandria 5,25 - 7,4 - 8,16 - 15,45 - 18,25 - 19,51 — Savona 4,45 - 8 - 12,30 - 17,42 — Asti 5,28 - 8,21 - 11,25 - 15,58 — Genova 6 - 8,10 - 12,10 - 16,7 - 20,40 — Ovada 22,2
ARRIVI: da Alessandria 7,45 - 12,20 - 15,3 - 17,36 - 21,2 - 23,2 — Savona 8 - 15,38 - 19,45 — Asti 7,48 - 11,52 - 15,58 - 20,22 - 21,50 — Genova 7,53 - 11,12 - 15,23 - 19,30 - 21,35 — Ovada 5,18.

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 alle 19 per l'accettazione delle lettere raccomandate ed assicurate, distribuzione e vendita francobolli - dalle 8 alle 18 per l'accettazione e consegna pacchi postali - Per i Vaglia e risparmi (Cassa) dalle 8 alle 12 e dalle 13 alle 16 giorni feriali, nei giorni festivi dalle 8 alle 12.

L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 7 alle 24. — L'ESATTORIA dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 16 giorni feriali, e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

La BANCA POPOLARE dalle ore 9 alle 11,30 e dalle 12,30 alle 15 giorni feriali. — L'AGENZIA DELLE TASSE dalle ore 8 alle 12 e dalle 14 alle 19, giorni feriali e dalle 8 alle 12, giorni festivi.

L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE nei giorni feriali dalle 9 alle 16 e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE dalle 9 alle 16, giorni feriali e dalle 9 alle 12, giorni festivi.

L'UFFICIO DEL REGISTRO dalle 8 alle 12 e dalle 15 alle 18 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

CONSORZIO AGRARIO COOPERATIVO dalle 8 alle 12 e dalle 14 alle 18 giorni feriali.

GLI UFFICI COMUNALI dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

IL PIANO REGOLATORE

Non parrà eccessiva la nostra insistenza sulla costruzione di un piano regolatore della città, anche ora che ne fu dallo stesso potere esecutivo riconosciuta l'urgente convenienza, quando si pensi che con tutto quel po' di roba che soverchia ora e soverchierebbe l'operosità più indefessa di qual si fosse amministrazione può accadere che pure le cose dell'importanza di questa che trattiamo si risentano fatalmente nel loro sollecito cammino. Che anzi, è giustizia riconoscere che studi e rilievi importanti furono fatti in questi ultimi mesi in vari punti del territorio del comune, e così in tutta la zona degli stabilimenti d'oltre Bormida, i quali forniranno un prezioso materiale nella formazione del piano di quelle regioni. Ma siamo ancora troppo lontani dal raggiungimento della meta, e temiamo assai di arrivarci presto.

Allorquando sostenemmo che non si sarebbe avuto un piano regolatore generale, veramente rispondente alle esigenze nuove e future della città, se non mettendone la costruzione a concorso, ci avvedemmo che forse tra coloro stessi che non disconoscevano l'utilità dell'opera più d'uno dissentiva dalla scelta del metodo. E che? Un concorso per un piano regolatore? Sarebbe lo stesso che buttare a mare un qualche migliaio di lire — deve essersi pensato — mentre il nostro ufficio tecnico, ora rafforzato, ce lo può dare senza costo di spesa, e in pochi mesi.

Di mesi ne sono già passati parecchi, altri e molti ne passeranno ancora, ma — lo ripetiamo per la ennesima volta — se aspettiamo che il piano regolatore ce lo dia il nostro ufficio tecnico, dovremo aspettarlo parecchio!

Se è vero che l'esperienza è maestra della vita e ci richiama all'osservazione reale e pratica delle cose, un mutamento non può non essersi in questo frattempo compiuto nel convincimento di coloro che sinceramente convenendo nella necessità del piano regolatore, con eguale sincerità fidavano di ottenerlo coi mezzi ordinari messi a loro disposizione.

E' inutile nasconderselo.

L'ufficio tecnico non può preparare il piano regolatore e, preparandolo, lo farebbe male.

Non può prepararlo, perchè coll'evidente risveglio della vita cittadina considerata in tutte le sue varie manifestazioni cresce in proporzione il lavoro di quello, che da noi soventi anche sconsiglia dalle attribuzioni meramente tecniche, e perchè, ad ogni modo, non potendovi dedicare che una parte di tempo e una parte del personale, condurrebbe il piano alle calende, e intanto ritarderebbe sempre più allo sviluppo edilizio la spinta che da esso attende, e continuerebbero a consumarsi le più sfacciate speculazioni nelle studiate occupazioni del terreno che dovrà o tardi o tosto essere espropriato per la sistemazione regolare.

Lo farebbe male, perchè non si capisce quale libertà e imparzialità possa spiegare un ufficio locale nel disimpegno di un'o-

pera che, per rispondere ai sani concetti d'arte e di necessità, dovrebbe naturalmente passar sopra alle compiacenze private e urtare magari contro degli interessi o delle mire.

Mille lire più, mille lire meno, il bilancio del Comune resta quello che è, abbastanza florido; senza un piano regolatore generale, la città resta anche essa quella che è, ma cioè una cosa vecchia, indecorosa alla sua condizione, incapace al suo bisogno di espansione e di attività.

Acqui vuol crescere, vuol migliorare, e deve poterlo fare, e nuove arterie devono fornirsi al suo organismo perchè vi effonda abbondanti correnti di vita.

Non dimentichiamo ancora che siamo alla vigilia d'una grave crisi edilizia, e che il problema delle case, specie popolari, si imporrà ben tosto.

Il piano regolatore ci faciliterà la soluzione.

IL RACCORDO

Monastero — Bubbio — S. Stefano
colla ACQUI — SAN GIUSEPPE

Dal poderoso studio sul Problema ferroviario in Italia pubblicato testè dall'on. nostro Deputato Maggiorino Ferraris, gentilmente favoriti dall'illustre autore, stralciamo questo passo che specialmente si riferisce al nuovo tronco che raccordandosi a Ponti colla Acqui-S. Giuseppe attraverserebbe la vallata di Monastero e Bubbio, e proseguendo poi per S. Stefano Belbo si unirebbe alla linea già esistente per Torino; dolenti di non potere per ragioni di spazio riportare integralmente almeno questa parte che alle nostre regioni più specialmente interessa. Dobbiamo infatti omettere lo schizzo o diagramma del sistema ferroviario del Piemonte da cui risulta, anche più chiara l'utilità del raccordo Bistagno-Ponti-Santo Stefano Belbo per le comunicazioni di Torino con Savona e con Genova.

Da quanto, tuttavia, riportiamo, i lettori possono farsi un'idea dell'amore e della competenza colla quale il nostro Deputato tratta nella più autorevole rivista italiana gli interessi ferroviari piemontesi in genere e nostri in ispecie.

La linea San Giuseppe-Ceva-Torino — scrive adunque l'on. M. Ferraris — è una delle più accidentate e delle peggio costruite del Piemonte: la linea San Giuseppe-Alessandria — specialmente nella direzione del carico — è una delle più favorevoli che si conoscano. Il miglioramento della prima esige una spesa notevole, anzi cospicua; quello della seconda richiede tempo e spesa assai minori, e darà effetti utili assai maggiori. Data l'importanza del traffico, non contestiamo affatto che si debbano impiegare tempo e spesa nel migliorare la San Giuseppe-Torino; ma in pari tempo nessuno può consentire nell'abbandono in cui si lascia la San Giuseppe-Alessandria, specialmente in vista della grande utilità che presenterebbe il suo raccordo con l'Alessandria-Cavallermaggiore e con tutto il sistema ferroviario dell'alto Piemonte.

Il piccolo raccordo della San Giuseppe-Alessandria con Santo Stefano Belbo per

Monastero e Bubbio, dà immediatamente a Savona ed a Torino una linea indipendente, in condizioni altimetriche le più favorevoli. Lungo la San Giuseppe-Spigno-Bubbio — opportunamente migliorata — può muoversi, in breve tempo, una grande quantità di traffico, che giunto a Castagnole può dirigersi su Torino per due direzioni diverse:

per Castagnole-Alba-Bra-Torino;

per Castagnole-Asti-Torino, malgrado le condizioni trascurate del piccolo tronco Asti-Castagnole.

La Savona-Santo Stefano Belbo avrà inoltre ad Asti il suo raccordo colla Asti-Chivasso, contemplata dal disegno di legge in esame. Ci troviamo quindi in presenza di una soluzione semplice, poco costosa ed anche di facile attuazione — come venne esaurientemente dimostrato alla Camera dall'on. Calissano nella seduta del 13 marzo — perchè tutto si riduce alla costruzione di un piccolo tronco fra la valle Bormida e la valle del Belbo, che misura circa chilometri 14 e mezzo. Ma a nostro avviso esso dovrebbe avere due raccordi: uno verso Ponti e Savona; l'altro verso Bistagno, sia per Alessandria sia per Genova. Con pochissima spesa ed in breve tempo si ha quindi una nuova linea Savona-Bubbio-Torino, che sia come distanza reale, sia come distanza virtuale regge assai bene il confronto colla linea attuale Savona-Ceva-Torino, che praticamente resta raddoppiata.

E' noto infatti che la spesa di esercizio di una linea è determinata assai più dalla lunghezza virtuale anzichè dalla lunghezza reale. Ecco ora il confronto fra le diverse linee da Savona a Torino, calcolato dall'egregio ing. Sizia, in base alle tabelle delle ferrovie dello Stato:

Da Savona a Torino

	Distanze reali	Distanze virtuali
1. Per Spigno-Santo Stefano-Alba-Bra	159.5	235
2. Per Spigno-Santo Stefano-Castagnole-Asti	155.7	237
3. Per Ceva Bra	144.2	249
2. Per Acqui-Alessandria-Torino	292.5	264

Per il movimento di ascesa, dal mare al Piemonte, che ha la maggiore importanza, perchè rappresenta il maggior carico di merci, la linea Savona-Spigno-Bubbio-Santo Stefano-Alba-Bra-Torino sta in testa di tutte, avendo la minore distanza virtuale.

Ecco ora il movimento di discesa, per lo più per carri vuoti, da Torino a Savona:

Da Torino a Savona

	Distanze reali	Distanze virtuali
1. Per Asti-Castagnole-Santo Stefano-Spigno	155.7	194
2. Per Bra-Alba-Santo Stefano-Spigno	159.5	197
3. Per Bra-Ceva	144.2	214
4. Per Asti-Alessandria-San Giuseppe	192.5	228

Anche sotto questo aspetto il passaggio per Santo Stefano Belbo, come distanza virtuale, si presenta in condizioni migliori. Inutile poi dire che la tariffa dovrebbe essere costante per tutte e tre le linee, perchè la ferrovia accetterebbe le spedizioni fra Savona e Torino, riservandosi di inoltrarle per la direzione che le riesce più facile.

Inutile aggiungere, conclude l'on. Ferraris, che il raccordo proposto giova, anche sotto altri aspetti, a Torino ed a Savona, ad un tempo. Torino è ravvicinata ad importanti centri agricoli, specialmente di valle Bormida, che dovrà alla sua volta essere percorsa da una breve linea locale fino a Cortemilia. Così pure Savona si apre una nuova via verso Alba, verso Asti, verso Aosta e verso tutta l'alta regione del Piemonte. Mai un risultato più utile e più pratico sarà conseguito con minore impiego di spesa e di tempo, specialmente affrettando pure il raddoppiamento del binario da Trofarello a Bra. Questa soluzione si presenta infatti così ragionevole che l'on. Giolitti nella sua intervista con il pubblicista Cesare Sobrero, pubblicata dalla *Stampa* del 18 marzo ebbe a dichiarare: « Studiamo invece il costo eventuale del « tronco Santo Stefano Belbo-Ponti, il quale, « congiunto ad una delle linee attualmente « in esercizio, avrebbe il vantaggio di « sfollare in parte la linea Torino-Savona ».

NOTE DI SCIENZA

I bambini e i colori

LI VEDONO, MA LI DISTINGUONO?

GRAZIOSE INDAGINI MEDICHE

La *Zeitschrift für neue phisikalische Medizin* pubblica il risultato di interessanti studi fatti dai dottori Ottone Ziegler ed Alfonso Engelsberger sulla facoltà dei bambini di discernere i colori.

Questi studi — dice la rivista — hanno molta importanza per la psicologia dell'infanzia e per la pedagogia, la quale riconosce ora la necessità di un'educazione estetica dei bambini. Le osservazioni più note fatte sinora in merito sono quelle di Preyer, che in pieno accordo con altri scienziati fece sul suo bambino le seguenti constatazioni.

A 20 mesi non si distinguono i colori; a 3 anni si distinguono tutti.

All'età di 21 mesi il bambino non sapeva scegliere l'oggetto « rosso » o « verde » chiestogli. Il Preyer ritiene che ciò dipendesse non dall'impossibilità di comprendere il significato della parola designante il colore.

Dopo costanti esperimenti il Preyer ottenne dal bambino, giunto all'età di 27 mesi, la prova ch'egli sapeva scegliere il rosso ed il verde senza comprendere il significato del qualificativo. A 33 mesi il bambino, riconosceva anche il giallo e questo con maggior sicurezza degli altri colori.

Anche con un procedimento inverso, facendo cioè scegliere i colori al bambino e poi dirne il nome, il Preyer constatò che il giallo ed il rosso sono i colori più facilmente ravvisati dai bambini.

A 34 mesi il bambino sapeva distinguere i colori, giungendo a tale risultato in questo ordine: dapprima il rosso ed il giallo, poi il verde e l'azzurro; invece il grigio, il bianco ed il nero erano spesso scambiati. La nozione esatta dei colori fu raggiunta a 3 anni, mentre il bambino distingueva il giallo già da un anno.