

La Gazzetta d'Acqui

(GIORNALE SETTIMANALE)

Monitore della Città e del Circondario

Abbonamenti — Anno L. 3 — Semestre L. 2 — Trimestre L. 1.
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 — Ringraziamenti necrologici L. 5 — Necrologie L. 1 la linea.
 Gli abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale — Chi risiede fuori d'Acqui può associarsi presso qualunque Ufficio Postale pagando solo Cent. 20 in più — Le inserzioni si ricevono esclusivamente presso la Tipografia Dina.

Pagamenti anticipati.

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

Ogni Numero Cent. 5 — Arretrato 10.

ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,32 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,19 pom. — ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,13 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,24 - 7,8 pom.

L'UFFICIO POSTALE è aperto dalle 8 ant. alle 1,45 p. e dalle 6 alle 7 p. — TELEGRAFICO dalle 9 alle 12 a. e dalle 2 alle 7 p. Giorni festivi dalle 9 alle 11 a. e dalle 4 alle 5 p. La BANCA POPOLARE è aperta dalle ore 9 alle 11 1/2 ant. e dalle 12 1/2 alle 3 pom. giorni feriali.

Per la Genova-Asti

Abbiamo promesso che avremmo fatto alcune osservazioni all'articolo contenuto nella *Società* di Novi del 9 Gennaio in risposta a quello da noi pubblicato il primo dello stesso mese, e manteniamo la nostra promessa. Prima però amiamo notare come cortese sia la forma dell'articolo della nostra egregia consorella, e ringraziarla d'aver riconosciuto essere il nostro esempio stato da essa imitato.

Ciò premesso, ci si permetta innanzitutto di dire come le impazienze per la costruzione della ferrovia, impazienze che la *Società* dice di comprendere, non sono soltanto di Acqui, ma eziandio di Genova e di Torino: testimoni i giornali di quelle città, specie l'autorevole *Caffaro*, il quale non si stanca mai di eccitare i deputati Piemontesi e Liguri a far valere le ragioni che la costruzione della Genova-Asti suffragano. Ciò valga a rafforzare quanto nel nostro precedente articolo sostenevamo, che cioè la ferrovia così mal veduta dalla *Società*, non è fatta per blandire interessi particolari, ma ha per mira di soddisfare interessi generali, mettendo in più diretta e rapida comunicazione il maggior porto d'Italia colle provincie Piemontesi e la loro capitale, ed eventualmente, in un tempo più o meno lontano, col futuro nuovo valico alpino del Monte Bianco.

L'on. Baccarini, sulle cui opinioni la *Società* ricama tutta una storia che in verità non sappiamo quale fondamento abbia, erasi convinto che la linea era d'interesse generale, e ne aveva perciò tenuto parola nella sua relazione, dai cui allegati si scorge agevolmente come all'obbiettivo del raccorciamento delle distanze fra Genova e Torino, si mirasse e si ritenesse che la Genova-Asti doveva riuscire utile a tutta la zona del Piemonte non servita dalla linea di Savona. Quindi è che il fare la voce grossa, perchè si viola la legge a favore di una città o meglio di una persona, è cosa assolutamente fuori posto; si tratta di un interesse generale, di una linea, la cui costruzione arrecherà vantaggi non pochi a Genova ed al Piemonte. Ora perchè si vorrebbe far colpa al Governo se di questi interessi tien conto, se prov-

vede in concorso degli enti interessati affinché il maggior porto, il cuore d'Italia commerciale, abbia nuovi sbocchi per riversarvi l'eccedenza del sangue? E si noti che in sostanza da chi parla a nome degli interessi generali, a nome della finanza nazionale, contro la Genova-Asti, si viene a rimproverare il Governo perchè gli oneri della finanza per la costruzione di detta linea sono diminuiti mercè il concorso degli enti interessati. Ma perchè, diciamo noi, tale contraddizione? Perchè, se il Governo, a cui si riconosce l'obbligo di una legge, raggiunte le condizioni volute dall'art. 11 della legge 5 luglio 1882, per la costruzione della Genova-Asti, non avrebbe potuto, stabilito il verificarsi della condizione, soddisfare tale obbligo con degli stanziamenti per la costruzione, tanto più che la legge speciale ci fu? Perocchè, giova notarlo, checchè ne pensi in contrario la *Società*, la legge sulle convenzioni ferroviarie, col riferirsi alla legge del 1882, ha proprio inteso parlare della Genova-Asti ivi contemplata, ed ivi sta appunto la soddisfazione dell'obbligo che era stato imposto al Governo. E ne parla due volte la legge sulle convenzioni ferroviarie della legge del 1882: all'art. 2 cioè ed all'art. 18, dove si stabilisce che le quote di concorso degli enti interessati saranno ridotte ad un quarto, il che val quanto dire, nel caso nostro, che la provincia di Alessandria, la quale votò un milione divisibile in 20 esercizi, non deve pagare che lire 250000, cioè 12500 lire all'anno per lo spazio di venti anni, somma come ognuno vede ben piccola e che non manderà certo in rovina Novi, la quale dovrà contribuire a pagarla in concorso col suo circondario e con quelli di Acqui, Alessandria, Asti, Casale e Tortona.

Non si è pertanto, se ne persuada l'egregia nostra consorella, fatto alcuna violenza alla giustizia, poichè in forza della legge sulle convenzioni ferroviarie, gli stanziamenti per la costruzione della Genova-Asti, dovevano dal Governo farsi. E la *Società*, la quale cita quell'articolo che si legge nel n. 48 del 1885, non deve ignorare come sia stata chiesta dalla commissione del bilancio qual'era l'interpretazione che il Governo dava all'art. 2 della legge 25 aprile 1885, se cioè la somma annuale di novanta

milioni stabilita per le nuove costruzioni dovesse servire anche per la Genova-Asti, come il Governo abbia risposto affermativamente, come della dichiarazione del Governo il relatore del bilancio dei lavori pubblici per 1885 prendesse atto, e come infine la Camera ed il Senato abbiano approvato il bilancio senza nulla mutare alle dichiarazioni del Ministro e della relazione parlamentare. È chiaro quindi che non ha ragione la *Società* allorchè parla di favori e di compiacenze, mentre si tratta di esecuzione di legge, come è stato dimostrato eziandio da quanto si legge nella relazione sul bilancio dei lavori pubblici ora in discussione dinnanzi alla Camera dei Deputati.

Detto questo, null'altro abbiamo da aggiungere in riguardo tale questione; solo ci si consenta di dire che la *Società* ha un pochino mostrato, come dicono i francesi, *le but de l'oreille*, poichè in sostanza dalla chiusa dell'articolo si raccoglie che tutta quest'opposizione da essa fatta alla Genova-Asti, ha per movente il torto che si pretende fatto a Novi colla costruzione del palazzo per le Assise in Acqui. E se così stanno le cose, ne convenga l'egregia consorella, è ben piccina la causa che l'ha condotta a spezzare una lancia in prò degli interessi generali e della giustizia, quasichè questa e quella dalla costruzione della Genova-Asti fossero minacciati.

Note Romane

I giornali di Roma — Non aspettavate, cortesi lettori, una rassegna critica dei diversi periodici che in Roma vedon la luce: troppo ardua sarebbe l'impresa: mi limiterò solo a darvi un breve cenno di tutti, senza entrare menomamente nelle direzioni di detti giornali.

Naturalmente il posto d'onore spetta all'*Opinione* fondata a Torino nel 1847 dai patrioti di tutta Italia per preparare ed aiutare la riscossa nazionale. Anche presentemente è uno dei giornali più autorevoli del nostro Paese, poichè la politica, inutil dirlo, è sempre trattata saviamente e da uomini in tale materia competentissimi. La critica musicale ha pure un eccellente rappresentante nel direttore del giornale March. d'Arcais.

Viene in seconda linea il *Diritto* organo dell'opposizione costituzionale.

La colonia francese ha pure il suo giornale l'*Italie* che conta 28 anni di vita.

Il quarto posto spetta al clericale *Osservatore Romano* che rappresenta il pensiero della Curia papale e che, insieme colla *Voce* ed altri giornali dello stesso stampo, non cessa un sol istante di vituperare questa nostra Italia e Roma frutto, di così grandi sacrifici.

Ventidue anni di vita ha la *Gazzetta d'Italia*; è giornale di gran dimensione e come l'*Opinione* divide le idee del Governo.

La *Riforma* invece appartiene all'opposizione: ha 21 anni di esistenza e quasi sempre si trova d'accordo colla *Tribuna* nel combattere il programma dell'attuale Ministero.

Come tutti gli altri partiti, anche quello repubblicano ha il suo organo, e questo è la *Capitale* fondata da Raffaele Sonzogno nel 1870. Ognuno conosce il triste dramma che addì 6 di febbraio 1875 conduceva il Sonzogno alla tomba. Le circostanze di tal fatto, il processo che ne seguì e che interessò tutta Italia, l'indole battagliera ed audace del giornale, tutto contribuì alla grande diffusione del novello periodico. Ma poi le cose a poco a poco mutarono: le ire partigiane si affievolirono ed ora la *Capitale* deve la sua esistenza ai romanzi della vicina Francia che seducono sempre la incolta mente del popolo.

Diciotto anni or sono, sulle rive dell'Arno veniva battezzato dal nome d'uno dei principali eroi immortalati da Massimo d'Azeglio nel suo romanzo Ettore Fieramosca un nuovo giornale. Era il *Fanfulla*, che incontrò tosto il favore del pubblico intelligente e dabbene ed ebbe meritamente gran voga. Col trasferimento della capitale venne esso pure a Roma e, sebbene il numero dei suoi lettori non sia per avventura più così grande come qualche anno dopo la sua fondazione, pur tuttavia gode sempre fama di uno tra i più brillanti e cavallereschi giornali d'Italia.

Ed eccoci alla *Voce della Verità*, organo della società romana per gli interessi cattolici. In 17 anni questo giornale non si è ancora accorto