

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 Gio-
 nale. 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 ma-
 noscritti restano proprietà del giornale. — Le
 lettere non affrancate si respingono.
 Ogni Numero cent. 5 — Arretrato 10.

La Gazzetta d'Acqui

(GIORNALE SETTIMANALE)

Monitore della Città e del Circondario

ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,41 - 7,18 pom. — per Savona 7,58 - 11,45 ant. - 5,19 pom.
 — ARRIVI da Alessandria 7,48 ant. - 11,35 ant. - 5,13 - 10,42 pom. — da Savona 7,53 ant. - 2,33 - 7,8 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 5 pom. per i vaglia e risparmi.
 L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 7 ant. alle 9 pom.
 La BANCA POPOLARE dalle ore 8 alle 11 ant. e dalle 1 alle 3 pom. giorni feriali.
 L'ARCHIVIO NOTARIALE 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.

GIORDANO BRUNO

Nel 1882 Bruno pubblicava a Parigi il *Canidaio*, commedia in 5 atti. L'azione si svolge a Napoli tra gente di bassa lega e tutta intenta a volgarci innamoramenti. Fra molti personaggi che l'autore mette in scena primeggia l'insipido amante rappresentato da Bonifacio; il sordido avaro che è Bartolomeo; l'alchimista e Manfurio goffo pedante aristotelico. Il carattere di quest'ultimo è reso dal Bruno egregiamente bene, tanto è vero che, quantunque si vanti maestro *gnæcorum, latinorum, vulgariumque literarum* e sia inoltre versato nella filosofia, nella medicina, e nella teologia, finisce rubato e sculacciato con gran plauso degli spettatori. Questa commedia, come si ricava facilmente dal titolo stesso, non può passare per le mani di tutti causa le molte immoralità che in larga copia vi sono profuse. Del resto di ciò non crediamo si debba far colpa al Bruno: il popolo del 1500 desiderava tali commedie, tale era il reo gusto dell'epoca. Macchiavelli scriveva la *Clizia* e la *Mandragola*, l'Aretino la *Comigiana*, persino il Cardinal di Ribbena scriveva la *Calandra* di tutte le commedie la più oscena.

dei giovani audaci che osarono sfidare un colosso segnaliamo con compiacenza il nome del nostro concittadino Dott. G. Braggio, oggi decoro in Roma della scienza medica. Si formò anche un comitato d'onore e si raccolsero ben 109 firme tra gli uomini più illustri d'Europa e di America; fra gli italiani vanno ricordati: Benedetto Cairoli, Tommaso Villa, Giuseppe Zanardelli, Spaventa, Menotti Garibaldi, Francesco Crispi ed altri molti che la tirannia dello spazio ci vieta di nominare. La lotta per questo non cessò, anzi s'inasprì maggiormente, da una parte il Vaticano, dall'altra il fiacco governo dell'on. Depretis e il Consiglio comunale di Roma: quest'ultimo si oppose perfino alla concessione dell'area. Fu questo il segno della riscossa: i liberali romani si destarono finalmente dal lungo torpore ed al grido di viva Roma intangibile, viva Giordano Bruno riportarono la memorabile vittoria dello scorso giugno. La questione del monumento si poteva dire risolta ed infatti lo fu: si concedè l'area e tosto si mise mano ai lavori che oggidì sono quasi ultimati; l'ira dei preti non è però cessata e le proteste, le invettive, le calunnie si succedono senza tregua e divengono tanto più velenose quanto più si avvicina il giorno della inaugurazione. Tralasciamo di dire dei numerosissimi ostacoli frapposti all'opera del comitato da privati, dalle società ferroviarie, dall'on. Bonghi, il cui nome fu giustamente radiato dal numero dei membri che fanno parte del comitato internazionale d'onore, e persino dall'on. Crispi. Malgrado tutto ciò le imminenti feste di Giugno promettono di riuscire imponentissime ed è forse la più grande manifestazione contro il Vaticano che si sia fatta dal 1700 in poi, giacché senza l'alto stridore dei preti questo monumento, come quello del Savonarola e di altri molti, non avrebbe certo assunto quell'altissimo carattere politico che gli si attribuisce da coloro stessi che continuamente, sotto l'egida della legge, vilipendono le cose nostre più care e ci contendono il possesso di questa Roma gloriosa.

Programma delle Feste
Sabato 8. Ricevimento delle Associazioni, rappresentanze, ecc. Conferenza del professore Trezza su Giordano Bruno. Alla sera ricevimento nei locali dell'Università in onore dei professori e studenti convenuti in Roma per la solenne circostanza.
Domenica 9. Ore 11, inaugurazione del monumento. Nelle ore pomeridiane gran banchetto popolare alla sera illuminazione della piazza Campo de' Fiori e musiche sulle principali piazze.
Lunedì 10. Commemorazione di Garibaldi. Gita degli studenti a Tivoli alla sera illuminazione dei monumenti antichi.
Martedì 11. Prima conferenza di G. Bovio su Dante messo in raffronto col Bruno: serata di gala al Teatro Costanzi.
Mercoledì 12. Partenza da Roma delle Associazioni, Accademie, ecc.
 ITALUS.
 Roma, 5 Giugno 1889.

Le terze classi nei treni diretti

Ritorniamo di buon grado su questo argomento, desiderosi di poter in qualche modo contribuire alla modesta ma utile riforma. Lo facciamo tanto più volentieri perché ad essa si collegano i nomi di due nostri concittadini, gli onorevoli Saracco e Ferraris.
 L'on. Saracco, relatore al Senato nelle Convenzioni ferroviarie, pure dichiarando di non poter esaminare a fondo le molteplici riforme che si invocavano nel servizio ferroviario, così soggiungeva: « Domandiamo solamente il permesso di aggiungere le nostre alle sollecitazioni venute dall'altra Camera, perché si veggia modo di ammettere i viaggiatori di 3ª classe al beneficio dei treni diretti. Suona ancora riverito nella vecchia Inghilterra il nome di James Allport, l'iniziatore della riforma popolare, che fece ammettere in tutti i treni, senza aumentare i prezzi, i viaggiatori di 3ª classe; e se le statistiche dicono il vero, la riforma, che parve arida, produsse notevoli vantaggi alle Società esercenti ».
 L'autorevole parola dell'on. Saracco diede in allora un impulso alla utile e popolare riforma. Le terze classi cominciarono a comparire dal 1885 in poi in alcuni treni diretti, e poco dopo l'on. Saracco come Ministro dei lavori pubblici ne poté estendere la graduale applicazione a seconda delle condizioni del servizio e del materiale mobile.
 L'on. Maggiorino Ferraris nella stampa e nel Parlamento propugnò più volte la stessa riforma; dai suoi primi studi sulle ferrovie inglesi del 1880 al suo recente discorso alla

Camera insistette affinché le terze classi fossero ammesse in tutti i treni diretti alle stesse condizioni delle seconde classi.
 Riportiamo quindi con piacere dagli Atti Ufficiali, le brevi parole da lui pronunciate tra le approvazioni della Camera, in risposta all'on. Cadolini, che aveva combattuto l'utile riforma.
 L'on. Maggiorino Ferraris, nella seduta del 29 Maggio scorso, così si espresse:
 Mi duole di dover riprendere la parola in favore di una idea che avevo semplicemente accennata, perché credevo che fosse penetrata nella coscienza comune della Camera e del paese.
 Le parole dell'onorevole Cadolini mi fanno credere invece che vi è ancora una battaglia da combattere, una causa da vincere, e siccome la credo una causa buona e giusta, prego la Camera di volermi concedere pochi minuti di attenzione.
 Dovrei meravigliarmi che un uomo tecnico e competente quale l'onorevole Cadolini abbia battezzato come utopia una idea che è ormai generalizzata ed applicata in molta parte d'Europa.
 Dopo l'iniziativa dell'Allport, direttore della ferrovia inglese del Midland, nel 1872, ed a cui leghiamo un nome venerato anche nella politica, quello di Gladstone, tutte le migliori amministrazioni ferroviarie in Inghilterra, nel Belgio e in gran parte della Germania hanno introdotto la terza classe nei treni diretti. Come si può parlare di utopia, quando abbiamo la realizzazione di quest'idea su una rete grandemente superiore alla nostra? Non so come l'onorevole Cadolini abbia battezzato quale utopia una riforma che è stata accolta per lo meno da due ministri dei lavori pubblici in questi ultimi anni, gli onorevoli Genala e Saracco. Utopia l'idea che fu vivamente propugnata dalla Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, dai relatori alla Camera sulle Convenzioni ferroviarie, dal relatore al Senato sulle stesse Convenzioni? Utopia l'idea, in nome della quale hanno qui combattuto i relatori della Giunta del bilancio da più anni?
 L'onorevole Cadolini osservò che si verrebbe ad aumentare il peso dei treni. E non vi ha dubbio che ciò sia. Ma egli sa benissimo che ogni treno ha un massimo di peso, e che quando si oltrepassi il peso massimo, si suddivide il treno: ed è appunto l'introduzione delle terze classi nei treni diretti la principale riforma che conduce ad un riordinamento razionale del servizio dei viaggiatori sulle nostre ferrovie.
 Chiunque esamini i nostri orari, vede che da parecchi anni noi andiamo sempre più individuando i treni secondo la diversa natura del traffico ed abbiamo i treni direttissimi per le grandi distanze, abbiamo ultimamente introdotto i treni diretti interprovinciali, ed oggidì si è potuto separare quasi interamente il servizio dei passeggeri dal servizio delle merci il che ha costituito una delle migliori e delle più utili riforme recentemente introdotte. Anzi io rendo lode al servizio ferroviario italiano che pure in questi ultimi anni ha adottato la specializzazione dei treni per