

Abbonamenti — Anno L. 3 — Semestre L. 2 — Trimestre L. 1 — Estero U. P. L. 5.
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 col mezzo delle cartoline-vaglia che costano cent. 10 in più — Le inserzioni si ricevono esclusivamente presso la Tipografia Dina.

Pagamenti anticipati.

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

Ogni 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 5,5 - 8,8 - 14,45 - 19,40 — per Savona 7,58 - 12,43 - 17,24 — per Asti 6,47 - 9 - 12,52 - 16 - 20,5 (diretto) — p. Genova 5,55 - 8,23 (diretto) - 14,44 - 19,55.
ARRIVI da Alessandria 7,47 - 12,32 - 17,11 - 22,28 — da Savona 7,58 - 14,37 - 19,20 — da Asti 8,19 (diretto) - 12,38 - 17,52 (accel.) - 19,55 - 22,20 — da Genova 6,28 - 12,17 - 15,55 (diretto) - 19,55

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 alle 19 per la distribuzione delle lettere raccomandate e pacchi postali, e dalle 9 alle 16 per i vaglia e risparmi.
 L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 7 alle 21 — 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 1/2 e dalle 12 1/2 alle 15, giorni feriali.

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 14 alle 17 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

LA NUOVA TRAMVIA ALESSANDRIA-STANAVASSO-OVADA

La prima obiezione che fecesi al progetto da me esposto nel n. 49 di questo giornale fu che il tracciato mancasse di uno dei due indispensabili capi-linea, vale a dire che esso, pur partendo da un considerevole centro come Alessandria, andasse a finire in un *cul de sac*, come tecnicamente ed anche trivialmente dicesi, ad un punto cioè di nessuna importanza come Cremolino.

Ma siffatta obiezione non era sfuggita ai promotori del Tramvia, i quali, soltanto per ragioni di opportunità e di economia, limitarono il tracciato alla valle dello Stanavasso, senza però precludersi il passo per un ulteriore e pure inevitabile collegamento colla linea Genova-Asti, o più verso Acqui o più verso Ovada, secondo le circostanze.

Infatti, quando l'idea prima raccolse le adesioni ed i concorsi che già ho riferito, il Comitato non tardò a studiare la seconda parte del progetto, ed anche questa godò poter dire essersi constatata altrettanto attuabile quanto la prima.

Il massiccio colle di Cremolino spartendosi verso nord in due divergenti e sottili costiere dà origine al rio Stanavasso ed alla valle di questo nome, dall'interno della quale è facile, mediante un tunnel di non grave spesa, uscire attraverso l'una o l'altra delle dette due pareti, sia ad est verso l'Orba per raggiungere direttamente Ovada, sia ad ovest verso il Caramagna per collegare la Tramvia colla Ferrovia a Prasco, e così a eguale distanza da Ovada e da Acqui.

Quali di codesti due collegamenti sia a preferirsi deciderà a suo tempo il Comitato prima ed il Consorzio poi; oggi dirò soltanto che entrambi, sebbene in diversa misura, presentano lati di opportunità e di utilità, e buone condizioni di attuabilità tecnica ed economica.

Altra grave obiezione fu quella della spesa occorrente pel nostro Tramvia e dei mezzi per fronteggiarla; ma anche su questo punto la confutazione non è difficile.

Il tracciato Alessandria-Cremolino misura km. 33 circa, e al costo medio di

lire 45 mila per km. importerebbe circa un milione e mezzo. All'attivo poniamo:

1. Concorso della Provincia per il ponte sulla Bormida L. 314,000
2. Concorso della Città di Alessandria » 50,000
3. Concorso di Carpeneto, Montaldo, Trisobbio e Cremolino uniti » 180,000
4. Concorso probabile di Rivalta, Castelnuovo ed Orsara, se il tracciato seguisse la sponda destra della Bormida » 100,000
5. Altri concorsi effettivi, se fosse abbandonato il progetto Oneto, e cioè:

Alessandria	»	200,000
Castellazzo Bormida	»	110,000
Sezzè	»	75,000
Castelspina e Casalcermeli	»	30,000

- Totale L. 1,059,000

Abbiamo adunque un attivo di oltre un milione su cui si potrebbe contare vincendo la partita contro l'ibrido ed assurdo progetto Oneto.

Tenuto poi calcolo del sussidio governativo, che per la legge del 1896 sulle Tramvie e Ferrovie economiche può salire sino a lire 4 mila annue al Km. e per 50 anni, e della sovvenzione annua chilometrica della Provincia in L. 150, parmi che anche il più scettico fra i lettori dell'ottima *Gazzetta* dovrà riconoscere la possibilità finanziaria dell'intrapresa.

Ma quello scettico dirà: « *vada per la costruzione; ma e per l'esercizio?* »

Ebbene, anche questa obiezione non è insormontabile, per poco che s'abbia a sperare nel progressivo incremento sociale ed economico dei nostri paesi.

La Tramvia nostra attraversa una fertile e pittoresca regione, dotata di svariate e intense coltivazioni agrarie, solcata da molteplici e comode comunicazioni stradali, popolata da oltre 40 mila abitanti, senza tener conto dei due capi linea, fra i quali Alessandria è di eccezionale importanza.

Dei dodici Comuni, più o meno prosimamente favoriti dal tracciato, quattro, e cioè Castellazzo, Sezzè, Rivalta e Carpeneto, sono cospicui Capiluogo di Mandamento, ed è notevole che quattro pure sono i collegi politici, e cioè quello di

Alessandria, quello di Oviglio (per Castellazzo, Sezzè ecc.) quello di Capriata d'Orba (per Rivalta, Carpeneto ecc.) e quello di Acqui (per Cremolino).

Tante e sì favorevoli condizioni e previsioni dovevano pur condurre a qualcosa di più positivo che non siano i discorsi e gli articoli di giornali.

Infatti sono lieto di annunciare che il Comitato sta trattando con una potente Ditta estera per la costruzione e l'esercizio del ridetto Tramvia, e per opera dell'Ing. Carlo Pfaltz capo di un importante ufficio tecnico in Genova, sono già in corso gli studi di rilievo pel tracciato Alessandria-Cremolino, che sarebbe il primo tronco.

Vedono dunque la *Gazzetta* e i suoi centomila lettori che la pratica della Tramvia Stanavasso nè è morta, nè dorme; e quando sapranno che il Comitato promotore è composto (modestia a parte) di cinque persone di buona volontà, di non dubbio nè inerte patriottismo, ed abbastanza edotte dei bisogni e delle aspirazioni dei paesi interessati, (alle di cui amministrazioni han parte principale), e che a presiedere questo Comitato sta quell'operoso, intelligente e liberale giovane che è il cav. Paolo Fallabrini sindaco di Carpeneto, tutti, lettori e non lettori, vorranno ritenere che questo progetto tramviario di supremo interesse per la bella e produttiva regione dello Stanavasso potrà ben vincere ogni contrasto ed apatia di persone, ogni avversità di eventi.

Acqui vostra poi, generosa e sagace ad un tempo, non vorrà negare, speriamo, il suo appoggio morale ad un progetto propugnato da ben sette Comuni da essa dipendenti, alcuni dei quali, chiusi fra la Bormida e l'Orba, sono tagliati fuori da ogni diretta comunicazione coi Capiluogo amministrativi e giudiziari, e nemmeno possono valersi di quella linea Genova-Asti alla cui riuscita essi concorsero pure col contributo dei loro bilanci, coi voti dei loro rappresentanti, cogli scritti e colla propaganda dei loro cittadini.

Uno del Comitato.

ETICHETTE GOMMATE per VINI
Presso la Tipografia S. Dina.

I CREDITORI DEI COMUNI

e la nuova Legge

sulla unificazione dei debiti Siculi e Sardi

Le deplorable conseguenze che derivano ai detentori di obbligazioni municipali dalla applicazione della nuova legge sulla unificazione dei debiti siculi e sardi e il modo veramente arbitrario con cui la legge stessa viene applicata, costituiscono un fatto così grave, che non merita di essere trascurato.

È noto che migliaia e migliaia di persone, fidando nelle promesse dei Comuni ed in quella tutela a cui i Comuni sono soggetti, hanno investito i loro risparmi in titoli emessi mediante pubbliche sottoscrizioni.

È noto che poco a poco, venendo meno ai loro impegni, moltissimi Comuni hanno sospeso i pagamenti senza che il Governo siasi mai preoccupato della grave questione.

È noto infine, che soltanto per effetto dei provvedimenti per la Sicilia, venne dall'attuale Ministro Luzzati ideata una legge per la unificazione dei prestiti siculi e sardi, la quale autorizza ai Comuni il riscatto dei propri titoli ancora in circolazione.

Ora, se l'applicazione di detta legge ha dato benefici non lievi a tanti Comuni della Sicilia, sollevandoli da gravissimi oneri ed assestando i loro bilanci, non è men vero che ciò risulta a tutto danno dei relativi creditori, i quali si vedono perciò gravemente danneggiati nei loro interessi.

Ne fanno fede i Comuni di Licata e Caltanissetta. I creditori del primo furono tacitati con sole L. 42,25 per ogni L. 550 fra capitale e interessi e quelli del secondo, con mezzi illeciti e annullamenti arbitrari di deliberazioni regolarmente avvenute, si vorrebbero tacitare con lire 170 per ogni lire 725.

Ma con quali criteri vengono stabilite tali cifre? Quali guarentigie hanno i creditori che tali quote rappresentino veramente tutto quanto i Comuni possono dare?

Pur troppo i creditori si trovano completamente alla mercè dei Comuni e del Governo, il quale fattosi complice dei Comuni stessi, ha dimostrato coi fatti di volerli favorire ad oltranza, a tutto