

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 — 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 purché firmate — I manoscritti restano proprietà del giornale. — Le lettere non affrancate respingono.

Ogni numero cent. 5 — Arretrato 10.

La Gazzetta d'Acqui

(GIORNALE SETTIMANALE)

4715 **Monitore della Città e del Circondario**



(Conto Corrente colla Posta)

ORARIO DELLA FERROVIA

PARTENZE per Alessandria 5,5 - 8,8 - 14,50 - 19,45 — per Savona 7,58 - 12,43 - 17,22 — per Asti 6,51 - 9 - 12,39 - 16 - 19,47 (diretto) — p. Genova 6,5 - 8,22 (diretto) - 14,44 - 19,41.
ARRIVI da Alessandria 7,47 - 12,32 - 17,11 - 22,28 — da Savona 7,58 - 14,40 - 19,29 — da Asti 8,18 (diretto) - 12,39 - 18,7 (accel.) - 19,24 - 22,8 — da Genova 6,41 - 12,19 - 15,55 (diretto) - 19,41.

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 Gazzetta d'Acqui

Per Augurio.

AL BENIGNO LETTORE

Buon fine e miglior principio d'Anno

La *Gazzetta d'Acqui*, nata nel 1871, entra con questo numero nel suo XXIX anno d'età. Che essa sulla fronte del giornale abbia per molti anni consegnato due anni di meno di sua vita, poco importa al pubblico; invece la redazione ci tiene a rettificare questo inesplabile errore ripetuto ancora nel numero scorso: perchè due anni di più non son pochi nella vita di un giornale; come la vecchia bandiera forma l'onore del reggimento, così l'antica data del giornale costituisce per la sua redazione un oggetto di legittimo orgoglio.

La via percorsa è stata lunga e non priva di triboli e di spine; ma fu sempre di conforto alla redazione il favore del pubblico e la costante fedeltà di una larga coorte di amici. Da vent'anni da che segue l'attuale indirizzo, la *Gazzetta* può affermare di non essersi allontanata di un palmo dalla via prefissa. Minacce e lusinghe non hanno mai fatto presa su di lei; sicchè ben può essa vantarsi di non aver servito di sgabello ad interessi privati di alcuno; che se vi fu chi questo ebbe di mira non trovò lunga dimora presso di lei.

Anche quest'anno faremo a meno di programmi e di promesse. Dicono i pessimisti che nel nostro piccolo centro la stampa conta poco; onde ormai riuscendo pressochè inutile il discutere autorevolmente, combattere efficacemente, o modestamente consigliare, quasi alcun altro ufficio le resta all'infuori dell'offrire ai suoi lettori una cronaca settimanale. Questo è in parte vero; noi siamo per il momento nel « migliore dei mondi

possibili »; non è l'ora questa di entrare in una via più battagliera e decisiva; nè a noi compete toccare tale stato di cose. Il pubblico ci comprende e basta... Pure per quel tanto di buona volontà che ancora rimane ai suoi redattori, la *Gazzetta* continuerà a fare del suo meglio per ottenere il miglioramento della cosa pubblica, ben sapendo che quand'anche apparentemente non esaudita, la sua voce modesta, ma ferma e ripetuta non è quella di chi grida nel deserto, ma di chi sveglia e pone sull'attenti... Disinteressata ed onesta essa può ancor produrre qualche buon frutto.

Augurandogli un'annata migliore di quella trascorsa, la *Gazzetta* manda i suoi cordiali saluti al benigno lettore... E... *ad multos annos.*

Le Barriere Ferroviarie

La rete d'acciaio che ci ricinge, oggetto già di sì liete ed esagerate speranze, s'è venuta rinserrando intorno alla nostra città, sì da soffocare la poca vita e il poco e tisisico movimento commerciale. — È questo ormai un tasto doloroso che ad ogni tratto fa sentire un suono di guai. — La *Gazzetta* è richiamata a regolari periodi a farsi eco delle proteste cittadine. — Veramente si direbbe che l'uomo è divenuto un animale inconscio della eterna legge delle cause. Poichè i nostri cittadini non seppero prevedere quello che era ben chiaro ad ogni facile spettatore che avesse considerato i danni di questa catena in cui la città rinchiodavasi, quando la catena si andava ribadendo alle nostre porte. Giova egli ora richiamare che già all'epoca preistorica della costruzione della ferrovia di Alessandria vi furono i preveggenti, gridanti nel deserto, i quali volevano un tunnel sotto la collina a levante della città, pel quale la ferrovia venisse a sboccare presso il viale di Savona, ed ivi si avesse a costruire la stazione...? — E, se mi fu il vero riferito, ancora l'ing. Villa della Società Guastalla, al tempo della costruzione della ferrovia di Savona, aveva proposto di fare il detto tunnel sotto il Castello, e trasportare la stazione, dietro il corrispettivo di centomila franchi. Erano ben piccola somma di fronte al vantaggio che deve cercare ogni città posta a ridosso di colline, di procurare che la ferrovia passi contro al

colle, lasciandole libero il piano. E, chi abbia messo il naso un po' fuori di casa, vede che senza eccezione ciò si fa in tutte le città francesi della riviera oltre Ventimiglia, mentre di quà dal confine, per economia di cattivo metodo, la ferrovia sbarra l'accesso alla grande pianura del mare. Così, consolandoci di avere a compagna di sventura e di miseria tutta l'Italia, e rimpiangendo che un uomo di grandi vedute non abbia saputo nel '73 riparare all'errore antico con sacrificio modesto, conviene vedere quel che sia ancor ora da fare.

Poichè l'andar rinvagando il passato poco giova, e mi porterebbe a raffronti storici, che giustificherebbero nei lettori della *Gazzetta* il rimprovero al mio indirizzo di voler fare della facile erudizione a loro spese. Lascierò dunque in pace i Caldei, i Fenici, e gli Ebrei, e magari anche i Romani, limitandomi a dire che tutta questa brava gente non conosceva le barriere ferroviarie.

Ma tralascierò io di citare un po' di Inghilterra? — No, non tralascierò. — Ai nostri giorni, un uomo che si rispetti, non fa nulla senza aver prima consultato la moda inglese. E a quali fortune condusse più d'uno dei nostri uomini politici, l'aver saputo in ogni discorso chiamare in soccorso della zoppicante eloquenza un detto o una usanza anglo-sassone!

Io mi inchino agli esempi illustri dei maestri, e perciò ricorderò, sulle eterne colonne della *Gazzetta d'Acqui* quello che avvenne in rapporto alle barriere sulle strade in Inghilterra, nella metà del secolo. Non si tratta precisamente delle barriere ferroviarie; ma si di quelle che il governo aveva poste sulle vie nazionali, per esigerne pedaggio, devolvendo le entrate alle spese di manutenzione. L'argomento è affine; quelle barriere sono le madri da cui nacquerò questi moderni inciampi alla viabilità italiana, e forse si fu in seguito a questi avvenimenti che agli Inglesi non riprese poi mai la tentazione di mettere cancelli ai passaggi a livello. Poichè, noi siamo stati abituati dai nostri politici a conoscere un popolo inglese tutto composto di cittadini rispettosi della legge e gentiluomini. Ma anch'essi ebbero i loro momenti di cattivo umore, nei quali non furono da meno degli altri popoli nello sbarazzarsi di quel che li incomodava. Poichè in verità il popolo è poi dappertutto il solito cane carducciano « che i sassi addenta che non può lanciare ». E le rivoluzioni inglesi furono anzi più decisive e durature negli effetti che non sian state quelle degli altri popoli. Anche per le barriere, essi non furono meno decisi che su altri argomenti. La insurrezione per lo sgombrò delle barriere stradali

è una delle più curiose che ricordi la storia, anche perchè fu guidata da una bella donna. Nei primi mesi del 1840 infatti, nel mezzodì del Principato di Galles, nelle contee di Pembroke e Carmarthen apparve improvvisamente di notte una banda di uomini a cavallo guidati da un condottiero in abito femminile, attorniato da aiutanti nello stesso costume. Eran Rebecca e le sue figlie.

Gli Inglesi, come si sa, seguono con religione i suggerimenti della Bibbia, e nei versi di essa credono trovare la guida al loro operare. Spesso il suono letterale li travia. Comunque, nel Sud del Principato di Galles prese a spargersi notizia, che la lotta contro le barriere doveva iniziarsi nel paese, sotto la guida di una donna bellissima del contado per nome Rebecca: in base al 60° versetto del 24° capitolo della Genesi, che suona: « ed egli benedisse Rebecca, e le dissero: Tu sei nostra sorella, sii tu la madre di migliaia di milioni, e fa che il tuo seme posseda la porta di quelli che ti odiano ». — Rebecca era dappertutto. Tra il soffiare dei corni e lo sparò dei moschetti, lo strano esercito correva a spezzare i cancelli delle barriere, segarne i sostegni e buttar giù la casella dell'esattore del pedaggio. Presto Rebecca dominò tutto il Principato: era chiamata a render giustizia nei Tribunali, e le si inchinavano riverenti tutti del contado. La cosa impensieri il Governo centrale. I giuri chiamati a giudicare i reati della rivolta, li assolvevano. Dove omicidii eran commessi, si sentenziava la morte essere stata naturale. Si inviarono reggimenti a reprimere la rivolta. Ma infine si ricorse all'espedito più logico, e nella prossima sessione il Parlamento votò un atto inteso ad un'abolizione graduale delle barriere.

In Acqui, non si verrà ad un rivolta di Rebecca, se Dio vuole. Ma, al passaggio a livello di Porta Savona, accadono ugualmente scene dolorose, di cui non ha idea chi non vi assiste. La scorsa vendemmia lunghe file di carri stavano attendendo, spesso per un'ora, spesso per due ore, che il cancello si aprisse. Gli orari sono un mito in Italia. I treni merci soprattutto hanno orari fantastici. Si sa qualche volta quando partono, ma non si sa mai quando arrivano. Era una cosa pietosa il vedere l'antica pazienza del nostro solido contadino, l'antica pazienza coltivata nei secoli, fatta sangue del nostro forte sangue monferrino, alimentata nella lotta secolare colla natura, nel dissodamento delle nostre rocce, aiutata da antiche tradizioni religiose, ora messe a cimento dalla lunga attesa. E quando, dopo due ore in cui la fila dei mastelli pieni dell'uva straziata e rovinata già dalle piogge crudeli, la lunga fila che riempiva