

# La Gazzetta d'Acqui

GIORNALE SETTIMANALE

## ORARIO DELLA FERROVIA

PARTENZE: p. Alessandria 5,5 - 8,16 - 15,24 - 19,34 — Savona 4,50 - 8,12 - 12,18 - 17,26 — Asti 5,28 - 8,25 - 11,25 - 15,52 - 20,11 — Genova 5,53 - 8,12 - 15,26 - 20,29 — Ovada 22,2  
ARRIVI: da Alessandria 8,3 - 12,6 - 17,16 - 23,8 — Savona 7,56 - 15,12 - 19,24 — Asti 8,2 - 11,52 - 15,16 - 20,11 - 21,50 — Genova 8,4 - 11,15 - 15,40 - 20,3 — 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 8 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 NOTARIALE 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.

## PER LA Valle Bormida Occidentale

Dunque, e l'ho ampiamente dimostrato nei numeri precedenti della *Gazzetta d'Acqui*, è impossibile, almeno per ora e allo stato attuale della legislazione ferroviaria, pensare, a meno di tre eccessivi sacrifici da parte dei comuni interessati, alla costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario in sede propria nella valle Bormida. È possibile e a quali condizioni, la costruzione di una tramvia a trazione elettrica, o a vapore? È questa una domanda che mi sono rivolto, e alla quale sono in debito di rispondere, e sono anzi sollecitato di rispondere.

Io non ritengo possibile, e con questo intendo dire non economicamente conveniente, la costruzione di una tramvia a trazione elettrica, almeno allo stato attuale della scienza, sia che essa sia limitata tra Bistagno e Cortemilia, peggio ancora se la si vuol estendere a Saliceto. Ritengo possibile, con qualche sacrificio pecuniario da parte dei comuni interessati, una tramvia a vapore tra Bistagno e Cortemilia. La tramvia ad ogni modo non è possibile, senza radicali modificazioni dell'asse stradale, e senza ridurre la strada alla larghezza di metri 6,50 almeno.

Esamineremo dettagliatamente queste varie affermazioni, ma prima, cercando di abusare il meno possibile della pazienza dei lettori, mi permetterò una digressione, che servirà però ad eliminare un'obiezione che si affaccia spontanea, e che a tutta prima può sembrare di un valore immenso.

Ma quello che voi dite, che cioè la tramvia elettrica non sia conveniente: che ad ogni modo la tramvia elettrica o no, richiede sacrifici, e forse non lievi, da parte degli enti interessati e che ancora va riformata la strada, non è esatto, e la prova di ciò sta nel fatto che nel settembre 1900 è giunta ai comuni della nostra vallata una proposta concreta per la costruzione di una tramvia elettrica da Bistagno a Saliceto, senza sensibile sacrificio dei comuni interessati. E tale tramvia che voi dite non è economicamente conveniente, è tanto vantaggiosa, che secondo quanto fu scritto, due fra le più potenti società di applicazioni elettriche se ne contendono l'esecuzione.

L'obiezione, è inutile negarlo, avrebbe un valore immenso, se... la proposta che si dice concreta lo fosse realmente; se

fosse vero, e se ne fosse data la prova, che quelle due società effettivamente lottano fra di loro per assicurare a sé la costruzione della tramvia Bistagno-Saliceto. Ma la proposta, ben lungi dall'essere concreta, non è nemmeno accompagnata da un deposito di una cauzione a garanzia della serietà degli impegni assunti, è tale che non potrebbe resistere, al primo attacco di una critica, anche la più superficiale, tante cose in essa troviamo contrarie ai più elementari principi della trazione elettrica, e perfino alla realtà delle cose.

L'anno scorso, sulle colonne della *Gazzetta* ho matematicamente dimostrato come la proposta stessa non soddisfacesse alle prescrizioni delle leggi vigenti e a quelle della meccanica, anche ammettendo per veri tutti i dati che in quella proposta si trovano inseriti, e di più che la tramvia non sarebbe conveniente né agli enti interessati, perché il servizio di cui, secondo i dati di quella proposta, sarebbe capace, non soddisferebbe alle esigenze locali, né a una società costruttrice, perché essa, dato l'esiguo numero di treni che la poca forza disponibile rendeva possibili, anche ammesso fosse che i treni fossero sempre pieni, non si avrebbero introiti sufficienti a garantire la bontà dell'operazione finanziaria.

Fui accusato di non aver fatto l'interesse della vallata, e di aver dipinto questa come meno produttiva di quello che è. Ma io non ho detto questo, non ho detto che le merci da esportare o da importare fossero poche; anzi ho asserito il contrario ed ho detto son molto di più di quelle che la vostra tramvia potrebbe esportare ed importare: la vostra tramvia non sarebbe sufficiente alla vallata, e questa sua insufficienza di più le è fatale perché non le permette abbondanti introiti. C'è una bella differenza fra quello che ho detto e quello che mi si è voluto far dire. Ma l'anno scorso non ho citato gli argomenti principali che dimostrano come quella proposta non fosse troppo studiata, fosse invece in contraddizione con la scienza e con la realtà.

Lasciamo pure da parte certe coltivazioni fantastiche che in quella proposta è detto praticarsi nella valle Bormida. Ma c'è ben altro.

« Le vetture automotrici, » secondo la proposta « sono larghe m. 2,10 e lunghe 7..... sono divise in due classi, — hanno scomparto per il bagaglio, piccoli colli, posta, ecc. » sono capaci di cinquanta persone e il sovraccarico, compreso il

personale di servizio pesa 2700 chili. Ora tutto ciò non corrisponde alla realtà. Togliete da quei 14,70 metri quadrati, lo spazio destinato al manovratore, togliete il reparto per il bagaglio grosso e piccolo, quello per la posta, e ditemi, se è umanamente possibile trovare lo spazio per 50 persone a sedere giacché, sarebbe inumano pretendere che una parte stesse in piedi. Il viaggio sarebbe troppo lungo, e l'eccessiva velocità non permetterebbe di tenersi con troppa facilità in equilibrio. Il progettista deve aver, è evidente, concepiti gli uomini della valle Bormida di dimensioni così microscopiche, che è ancora da scoprire la parte del mondo ove se ne trovino simili.

Che dire poi del peso. Il peso medio degli uomini è di 70 chili, e così 50 persone peserebbero 3500 kg. Invece il peso del carico sarebbe, secondo quella proposta di soli 2700 kg. Se pensiamo che in esso vi è compreso il peso del bagaglio grosso e piccolo (non meno di 15 kg: a persona di sicuro) quello della posta, quello del personale viaggiante, ne risulta che il peso medio dei viaggiatori della valle Bormida dovrebbe essere così piccolo (circa 35 kg. a persona) da farci domandare: ma come mai è stato possibile che una mente umana concepisse tali stravaganze.

Come si vede adunque, quella proposta non tiene conto della realtà delle cose. E dal lato tecnico vi troviamo scritto che la forza disponibile all'asse della turbina si può trasformare in energia elettrica mediante una dinamo, inviare per il fino al trolley della tramvia, per mezzo di questo passare al motore e qui essere trasformato in energia motrice, e che l'energia resa agli assi motori è il 96 od il 90 0/10 di quella che si aveva all'asse della turbina. Ora un così alto coefficiente di rendimento, non è come ho già fatto osservare, quello che la scienza ci dice essere realmente. Esso è molto, ma molto più basso.

E se si pensa che in base a tali ipotesi si basano i calcoli di quella proposta, si vede subito come essi sieno completamente errati, come di essi non debba farsi alcun calcolo.

(Continua) Ing. GIUSEPPE CANONICA.

**Ai Signori abbonati a cui scade l'Abbonamento e a quelli cui è di già scaduto rivolgiamo preghiera di volersi tosto mettere in regola e li avvertiamo che non si invierà più il giornale a quanti non mandarono l'importo del nuovo abbonamento.**

## Il Casellario Giudiziale

Una delle più modeste, ma delle più importanti e civili riforme che si potessero compiere è stata quella del casellario giudiziale.

Molti si domanderanno: ma che cosa è? leggendo la parola ostrogota di casellario.

Esso è il Libro Nero dell'umanità. Guai se si è iscritti su quel libro nero!

Chiunque ha bisogno di concorrere ad un posto pubblico qualsiasi, dal casellario ferroviario al maestro elementare, all'impiegato, al funzionario, alla guardia di pubblica sicurezza, e financo alla gerenza di un giornale, deve prima d'ogni cosa presentare la fedina penale.

Se la fedina criminale è pulita, l'individuo è ammesso a fare valere i suoi titoli: se è maculata, può anche essere il primo scienziato, o il primo amministratore dell'universo, ma è messo al bando e non trova pane sicuro.

Questa fedina criminale che tutti conoscono, non è altro che la copia di quanto sta scritto nel casellario giudiziale sul conto di un individuo. Se uno non ha mai avuto che fare colla giustizia, il suo cartellino del casellario rimane bianco: ma qualunque rapporto egli abbia avuto colla giustizia, condanna o assoluzione, interdizione, o inabilitazione, fallimento, tutto sta scritto nel casellario: e quando un galantuomo, che sia stato processato a torto e poi assoluto perché innocente, crede che la giusta sentenza lo abbia riabilitato, uno, due, dieci anni dopo, se si trova nella necessità di presentare la sua fedina criminale, vede risorgere lo spettro dell'antica accusa, e si trova condannato a presentare un documento che offusca la sua onorabilità, lo pregiudica nel credito, e strappa a chi deve decidere sulla sua posizione la nota esclamazione:

— Alla larga, è stato sotto processo!  
Questa fedina criminale, o questa copia del casellario giudiziale, non produce soltanto il pregiudizio nella carriera sociale, che è il minore: esso è causa di altri guai infinitamente più gravi.

Per tutti coloro che hanno la disgrazia di essere sottoposti a giudizio, la prima cosa che il magistrato consulta è la fedina criminale.

Ora è da notarsi che nella serie delle formalità giudiziarie, vi sono tre formole diverse con cui si assolve un individuo: 1. l'inesistenza di reato, che non lascia più nessun dubbio sull'innocenza; 2. l'insufficienza d'indizi, che equivale al dire: « c'è la presunzione che l'individuo sia un malfattore, ma la giustizia non è riuscita a scoprire le prove legali per condannarlo; 3. la non provata reità, la quale significa: « l'individuo è certamente un malfattore ed ha commesso il delitto, ma l'ha commesso in modo da far sparire le prove indispensabili per condannarlo ».

Queste due formole ultime ammazzano quindi moralmente un individuo per tutta