

GAZZETTA PIEMONTESE

Frangar, non slectar

Table with 3 columns: Anno, Sem., Trim. for 'Prezzi d'Associazione'.

Table with 3 columns: Anno, Sem., Trim. for 'Prezzi d'Associazione'.

Le associazioni si ricevono alla Tipografia G. FAVALE & COMP., via Bertola, n. 21.

TORINO, 14 SETTEMBRE 1868

ITALIA Rivista.

Il presente Ministero puzza forse già di cadavere, perchè cominciano ad abbandonarlo i suoi più fidi.

Loggiamo nella prima: Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere.

Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere, particolarmente fra i deputati delle province meridionali.

Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere, particolarmente fra i deputati delle province meridionali.

Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere, particolarmente fra i deputati delle province meridionali.

Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere, particolarmente fra i deputati delle province meridionali.

Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere, particolarmente fra i deputati delle province meridionali.

Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere, particolarmente fra i deputati delle province meridionali.

Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere, particolarmente fra i deputati delle province meridionali.

Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere, particolarmente fra i deputati delle province meridionali.

Del Ministero della marina è per venir fuori un decreto che ecciterà molto e giusto dispiacere, particolarmente fra i deputati delle province meridionali.

tariffe speciali di transito accordate al commercio estero.

Da Venezia a Genova si contano 444 chilometri, e da Trieste a Genova 635. Ora una tonnellata di lana da Venezia a Genova paga lire 57 70.

Da Venezia ad Amburgo, che sono 1704 chilometri, costa lire 408 50. Uno dei punti ove si concentra l'importante commercio di esportazione della Svizzera orientale è Romanshorn sul lago di Costanza.

Da Venezia a Monaco, si contano 794 chilometri, e la spesa per una tonnellata di merci manifatturate si eleva a lire 420 90.

Da Venezia a Genova si contano 444 chilometri, e da Trieste a Genova 635. Ora una tonnellata di lana da Venezia a Genova paga lire 57 70.

Da Venezia ad Amburgo, che sono 1704 chilometri, costa lire 408 50. Uno dei punti ove si concentra l'importante commercio di esportazione della Svizzera orientale è Romanshorn sul lago di Costanza.

Da Venezia a Monaco, si contano 794 chilometri, e la spesa per una tonnellata di merci manifatturate si eleva a lire 420 90.

Da Venezia a Genova si contano 444 chilometri, e da Trieste a Genova 635. Ora una tonnellata di lana da Venezia a Genova paga lire 57 70.

Da Venezia ad Amburgo, che sono 1704 chilometri, costa lire 408 50. Uno dei punti ove si concentra l'importante commercio di esportazione della Svizzera orientale è Romanshorn sul lago di Costanza.

Da Venezia a Monaco, si contano 794 chilometri, e la spesa per una tonnellata di merci manifatturate si eleva a lire 420 90.

tando di riporre la cosa al pristino stato.

I proprietari ingannati videro in questo atto arbitrario un'offesa ai loro diritti, ricorsero ai tribunali, e vinsero compiutamente la causa.

Lunedì scorso una folla composta di più di mille persone, guidata da rispettabili caporioni, ed incitata dalle parole poco religiose del parroco, si accalava innanzi alla Chiesa e con minacce impediva che si eseguisse la sentenza emanata dai tribunali.

L'autorità giudiziaria si è recata sul posto: si è proceduto a diversi arresti, tra cui vogliamo credere sarà anche il maggior colpevole.

I nuovi biglietti di Banca.

Scrivono al Movimento: Avrete veduta e riportata la lunga descrizione dei nuovi biglietti di Banca da lire cinque. Ora lo vi aggiungerò che nulla potevasi ideare ad eseguire di più sennò e in degno di figurare fra i prodotti dell'arte.

Figuratevi che bella scuola hanno sott'occhio! Se si pensa che qui la Banca ha un'ufficio per biglietti che può star a fronte delle migliori quanto ad abili artefici.

Non possiamo aggiungere che appena giunsero in Italia i biglietti attuali da L. 5, il sig. Bombieri fu avvertito della somma facilità della contraffazione; ma ciò non valse.

Ma se di una questione più grave noi chiamiamo l'attenzione e della Banca, e del pubblico e del Governo. E si è ai biglietti da L. 5 e da L. 10 fatti in America.

Or è egli giusto che la Banca rifugli il rimborso ai possessori in buona fede di questi biglietti? Non è egli alla sua imprudenza che è dovuta la contraffazione?

Ma se di una questione più grave noi chiamiamo l'attenzione e della Banca, e del pubblico e del Governo. E si è ai biglietti da L. 5 e da L. 10 fatti in America.

Ma se di una questione più grave noi chiamiamo l'attenzione e della Banca, e del pubblico e del Governo. E si è ai biglietti da L. 5 e da L. 10 fatti in America.

potrà riconoscere se questi biglietti, quando gli tornano alle casse, furono da lei emessi o no.

Se quel signor fabbricante americano vuol stabilirsi già per qualche milione, nonno no usi potrà giammai più accorgersene.

Questo non arriverà, quel fabbricante è un galantuomo, tutto questo va benissimo; ma intanto siamo alla sua mercé. La Banca avrà ritirato lo stampo, ma siccome questi stampi sono fatti con metodi meccanici, lo stesso fabbricante può farne uno identico; vi ha di più, quel fabbricante può cedere il suo fondo ad uno stampo scrupoloso di lui, noi possiamo essere in rotta coll'America.

Ma in Italia Governo e Banca, purchè mandino i milioni in oro all'estero per far lavorare stranieri operai, sono contenti.

È questo un mistero che saremmo allora spiegati.

ATTI UFFICIALI

La Gazzetta ufficiale del 13 settembre contiene:

- 1. La legge 26 agosto 1868 che abroga le antiche disposizioni in materia forestali vigenti negli ex-ducati di Parma e Modena;
2. La legge 23 agosto 1868 che stabilisce il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria di Egitto;
3. Un decreto 4 agosto 1868 che approva modificazioni agli statuti della Società agricola lucchese;
4. Un decreto 4 agosto 1868 che modifica e pubblica le rendite esecutorie nelle provincie venete;
5. Disposizioni nel personale del regio esercito;
6. Disposizioni nel personale del regio esercito.

Cronaca Cittadina

Matrimoni in Torino. - Elenco delle iscrizioni fatte dal 7 al 13 settembre all'ufficio dello stato civile municipale.

- Giacomo Drovetto-Demaria, armaiolo, res. a Torino, con Margherita Olivero, cucitrice, res. a Torino.
Alessandro Perassol, decoratore d'appartamenti, res. a Torino, con Maria Bonzi, fante, res. a Torino.
Francesco Chény, macchinista, res. a Torino, con Giov. Maria Fornaro, cuoca, res. a Torino.
Luigi Tufange, tornitore-meccanico, res. a Torino, con Luigia Tuberga, sigarista, res. a Torino.
Matteo Monti, cocchiere, res. a Torino, con Teresa Ravito, res. a Torino.
Costantino Daghero, neg. in commess., res. a Torino, con Margherita Boeris, contadina, res. a Torino.
Giov. Squarzo, negoziante, res. a Torino, con Carolina Ruscone, eribvendola, res. a Torino.
Andrea Gio. Anario, decor. d'appart., resid. a Torino, con Giacinta Margh. Gemelli, sigarista, res. a Torino.
Martino Geninat-Roman, chiodainolo, res. a Torino, con Margherita Viglietti, contadina, res. a Mezzanile.

APPENDICE

VISITA

DEGLI ALLIEVI DELLA SCUOLA D'APPLICAZIONE per gli Ingegneri in Torino AI LAVORI DELLA FERROVIA LITORALE LIGURE fra Genova e Chiavari

Tra le escursioni scientifiche che gli allievi della nostra Scuola di applicazione degli ingegneri intrapresero nello scorso luglio in compagnia del professore di costruzioni, cav. ingegnere Giovanni Curioni, e del loro assistente l'ingegnere Sacheri, abbiamo già altra volta particolarmente preso a discorrere della visita ai lavori eseguiti lungo la linea ferroviaria destinata a stabilire diretta comunicazione fra Genova e Chiavari.

Ci piace ora riferire eziandio di una seconda gita compiutasi lungo la ferrovia del litorale ligure, di levante, del tronco che trovasi compreso fra Genova e Chiavari, e che potrà dirsi pronto all'esercizio prima della metà del corrente settembre; ciò facciamo anzitutto per l'importanza di far meglio rilevare l'importanza

grandissima che ogni anno le esercitazioni pratiche di questa Scuola vanno acquistando; di rendere nota a tutti le cortesie disposizioni prese dagli ingegneri componenti la Direzione tecnica governativa di quella linea; perchè gli allievi potessero trarne da quella cosa ogni possibile profitto; ed infine di porre ai lettori una idea dei grandiosi lavori di questa ferrovia, resi indispensabili o per superare le straordinarie irregolarità del terreno, cui dove attraversare, o per difendere la strada in riva al mare.

Senza 36 chilometri di sviluppo, di cui 53 tratti in curva; il più lungo ha 500 metri di lunghezza; il loro raggio minimo discende solo a 400 metri.

Il profilo conta 45 variazioni di livellata, essendovi 12 tratti orizzontali; 16 in ascensione verso Chiavari, e 17 in discesa; la pendenza massima della strada tocca soventi volte, senza mai superare, i metri 6 per mille, tranne un sol volta, in cui la pendenza sale a metri 6,3.

Se dunque all'ampiezza considerevole delle curve, ed alla limitata pendenza della strada, si volesse aggiungere un buon materiale mobile, si potrebbe percorrere la linea colla velocità degli express inglesi, ad otto delle incomparabili accidentalità del nostro terreno, così felicemente superate.

Ed invero la celerità del transito, dappoichè su quella linea fu resa possibile, non sarebbe poi

troppe grande compenso alle enormi spese cui si dovette necessariamente sottostare per ottenere sì bella regolarità di andamento planimetrico ed altimetrico; talchè senza tema di esagerare si può sin d'ora asserire che il costo chilometrico medio di sua costruzione sale oramai a 700,000 lire. Basti il dire che vi hanno 39 gallerie sotterranee la cui lunghezza complessiva di metri 15,000 corrisponde al 42 0/0 circa della totale lunghezza della linea, e notisi che il solo tratto da Ranco a Chiavari, di chilometri 18 circa, conta nientemeno che 30 gallerie della complessiva lunghezza di 9770 metri, nella proporzione cioè del 56 0/0.

Fra questi passaggi in sotterraneo fermò più di tutti l'attenzione dei visitatori, e merita qui speciale menzione la galleria del Rota, della considerevole lunghezza di metri 3047 25, la più lunga di tutte. Essa presenta tre diverse livellate: la prima in ascensione; per cui si dirige verso Chiavari, dura colla pendenza del 5 per mille per una lunghezza di metri 1210 80, e dopo un tratto di 200 metri che sale ancora il 4 per mille, viene la discesa del 5 su mille per la rimanente lunghezza di m. 1836 45. Per la sua escavazione fu diviso il monte in quattro nuclei, mediante tre pozzi di considerevole profondità, il primo dei quali praticato alla distanza di m. 710 52 dall'imbocco della galleria (verso Genova) è profondo m. 122 85; il secondo aperto a m. 658 12

dal primo, misura niente meno che 182 metri, ed il terzo a metri 741 da questo, ossia alla distanza di metri 967 32 dallo sbocco (presso Chiavari) è profondo m. 137 51.

La galleria, così detta, delle Grazie, a 2 chilometri circa da Chiavari, fu eziandio attentamente osservata e percorsa in tutta la sua lunghezza di metri 1915 22; pende interamente del 6 per mille verso Chiavari; essa formò l'esempio di una galleria attraversata non più per pozzi, ma con tre finestre laterali, di cui la più lunga era di 43 metri circa.

Nè per costruire una linea fra Genova e Chiavari, che costeggiasse il litorale, bastò lo attraversare con 39 tunnels tutte le diramazioni dell'Appennino, che con rapido declivio scoscevano in mare; convenne superare ancora le profonde valli che le dividono; e 28 imponenti opere d'arte, di vario carattere italiano, oltre a 142 altre di minore importanza, 170 edifici in tutto, senza contare i muri di sostegno o di difesa, si dovettero costruire lungo la linea, la cui lunghezza, deduzione fatta delle gallerie, non sale che a chilometri ventuno. Al vedere quelle ridenti valli, tutte agrumi ed oliveti, strarversie a tanta altezza da stupendi viadotti ad arco, e il presso il mare, io non mi seppi dire se in quei luoghi riuscisse più poetica la natura o l'arte. La prima delle principali opere che si presentò a





