

CORRIERE CREMONESE

Associazioni
 n. Cremona L. 10
 Fuori franca per la Posta L. 10
 Semestre e trimestre in proporzione
 Un Numero separato Centesimi 18.

GIORNALE POLITICO E LETTERARIO

UFFICIALE PER LE INSERZIONI DEGLI ATTI AMMINISTRATIVI E GIUDIZIARI DELLA PROVINCIA.

Si pubblica il Mercoledì e Sabato

Inserzioni
 Ogni linea o spazio di linea L. 25
 Per una seconda o più inserzioni L. 15

Le lettere non affrancate sono respinte

Cremona 27 Novembre 1868

RIAPERTURA DEL PARLAMENTO

Se salutasi sempre con piacere la riapertura del Parlamento, ora più che mai era essa riconosciuta necessaria dal vivo desiderio di veder seguita l'opera già felicemente iniziata nella cessata sessione, di dare gli ultimi tocchi al restauro delle finanze, e di riordinare l'amministrazione interna dello Stato, compito quest'ultimo che più particolarmente gli incombe, e che atteso con ansietà grande da tutto il paese, gli prescrive fin d'ora un carattere speciale.

Negli ordini strettamente politici poi egli è un fatto osservabile che allorché siede la rappresentanza nazionale si hanno meno ragioni di imbarazzi allo interno; poichè la manifestazione delle opinioni avendo colà libero sfogo, le correnti dell'opinione pubblica si fanno più regolari, più ordinate, meno imprecise, e certo meno pericolose per lo Stato. Novellini come siamo al vivere libero, le Camere quando bene intendano il proprio ufficio, sono destinate a disciplinarsi se è possibile i partiti interni, a dare corpo alle loro idee, ed a rammentare a tutti gli uomini che le impersonano; lavoro che a poco a poco frutterà, giova sperarlo, anche all'Italia un vero, schietto e legale organismo di parti politiche, che elimini così via via tutti gli elementi estranei e perturbatori del suo sistema unitario e costituzionale.

Dalle prime due sedute, di cui ci è giunto il rendiconto, si ha ragione di ben augurare della presente sessione. Molti sono i deputati accorsi, e questa diligenza è già per se stessa un buon augurio. Nella prima seduta si approvò a dirittura, in via precaria e senza discussione, il progetto di un nuovo Regolamento della Camera, (meno l'Articolo 19) in sostituzione del vecchio, che fu uno dei motivi non ultimi del troppo perditempo nella discussione delle leggi, e della immaturanza di molte di queste. Il nuovo regolamento, frutto di lunghi studi su quelli che meglio funzionano nei parlamenti esteri, e specialmente sull'inglese, sperasi che sarà più appropriato allo scopo, e traccerà un metodo più spiccio e nello stesso tempo più pratico per condensare la sapienza legislativa e dare alla discussione un procedimento più efficace.

Il secondo giorno si venne alla nomina del Presidente della Camera; e la scelta cadde sul Mari, che ebbe 185 voti, vincendola così sul Crispi, portato della sinistra, che ne raggiunse soltanto 93. Se si ha da avere codesta elezione per un segno della forza rispettiva de' partiti, certo è che grande è la maggioranza in pro del Ministero, di cui il Mari era il candidato, avendo esso raccolto sopra di se i voti della destra e di tutto il centro sinistro; laddove la sinistra appare più scarsa che non si credesse, forse per molti dissidii interni che la vanno travagliando.

Venuti alla nomina del Vice-presidente sorti di sbalzo il Mordini con 158 voti; ed anche ciò ha il suo significato, sapendosi essere egli il capo del terzo partito, il quale si ha ragione di sperare che nella presente sessione diverrà un centro di gravitazione parlamentare di tanto più ragguar-

devole che la riforma amministrativa sarà per gran parte da esso sostenuta in prima fila. La relazione infatti dell'on. Bargoni sulla medesima è già stampata e distribuita.

Il lugubre annunzio della esecuzione nel capo di Monti e Tognetti, avvenuta a Roma proprio lo stesso giorno in cui si riuniva a Firenze la rappresentanza nazionale dell'Italia, doveva destarvi un eco cupa e tremenda; e l'ebbe. Fu una gara su tutti i banchi di protestare in nome della patria e della umanità contro un assassinio legale, che ha tutto l'aspetto di una sfida codarda: destra, centro, sinistra, ministero, opposizione raccolsero il guanto che gettava in mezzo al Parlamento italiano una reazione feroce; e vi si approvava la proposta Bonfadini, con cui la Camera associandosi ai sentimenti di riprovazione manifestati dal Ministero passa all'ordine del giorno. La prima parte di questa proposta si ammise per alzata a quasi unanimità, la seconda relativa al passaggio dell'ordine del giorno si approvò con 147 voti favorevoli e 149 contrari per squittinio nominale.

Da tutti si prevede che il doloroso incidente non debba finir lì, e che la Camera troverà occasione per ritornarvi sopra.

Di una rete ferroviaria fra

BOLOGNA, VERONA e CREMONA

Stefano Jacini, sono già alcuni lustri, per il primo, preconizzava che Cremona, nello sviluppo successivo delle strade di ferro, sarebbe stata uno dei punti più rilevanti di incrocicchio, e che la sua postura le avrebbe quanto prima valso di possedere alle proprie porte uno dei plessi ferroviari maggiori della valle del Po, e dell'Italia superiore eziandio.

Istituito che ebbero nel 1859 questo giornale, una delle prime nostre cure fu d'allora in poi di svolgere e di propugnare l'importanza geografico-ferroviaria della nostra città e provincia; e in tutto questo decennio occorsero frequentissime le occasioni per determinare sempre più le nostre idee, e per addimostrare che la città e provincia nostra, collocate come sono in fondo e in mezzo al vallone lombardo, erano predestinate dalla natura ad essere un centro rispettabilissimo di rannodamento vaporiero fra il mare Ligure e il mare Veneto, fra le Alpi svizzere e l'Italia centrale e meridionale, fra Genova e il Brennero, e così via via; nè mancammo di tener desta l'opinione pubblica, onde stasse sull'avviso, e vigilasse a che quest'avvenire non venisse sfruttato da altre città con qualche impronta combinazione ferroviaria, la quale non potrebbe che sconnettere un sistema già prescritto dalla nostra giacitura.

Se ebbero la compiacenza di veder mano mano accolte in provincia e fuori alcune delle nostre idee, come quella della linea Parma-Casalmag-

giore-Mantova, e l'altra della gran linea internazionale Brindisi-Bologna, che da un punto della centrale italiana dovrà montare a Cremona, per seguire su quella di Lecco e passare un dì o l'altro lo Spluga, ci è giocoforza deplorare che dei tanti nostri ingegneri nessuno abbia impresso a fare e pubblicare studi di critica ferroviaria sulla nostra provincia; così che meno alcuni brevi quanto preziosi articoli dell'ing. Fieschi, che ospitammo già sono molti anni, noi cremonesi tecnicamente parlando non contiamo in paese alcun lavoro, che espliciti e propugni come sarebbe necessario in tale argomento, gli interessi del nostro territorio.

Per la stessa ragione che l'essere il nostro contado cinto e solcato da fiumi e da canali ci obbligò, collo stimolo della difesa e del benessere agricolo, a studiare la materia delle acque, tanto che da due secoli Cremona vanta idraulici dottissimi e alcuni di prim'ordine, così giovava lusingarsi che la nostra felice giacitura, per rispetto alla viabilità moderna, ci suscitasse del pari in paese chi si applicasse con amore e con proposito di giovare al pubblico, e di conservare alla città nostra le tradizioni della scienza e della cultura. Vana aspettazione. Noi fummo sempre soli a sfringuerle in questo giornale, e a tener testa ai tentativi fatti di deviare dal Cremonese le correnti ferroviarie, propugnate da Reggio, da Modena, da Mantova.

Cosa strana, e per noi poco gloriosa di certo, chi ora sorge ad avvalorare e a difendere con dottrina e con amore gli interessi di Cremona, minacciati dal progetto Mantova-Modena, è un Bolognese, l'ing. G. Cassani, la di cui Memoria *Di una rete ferroviaria fra Bologna, Verona e Cremona*, abbiamo stimato di riportare dal *Monitore di Bologna* della scorsa settimana, nella quale si esplica con rara acutezza tutto un sistema ferroviario della valle del Po.

Veggano Cremonesi e Casalschi come altrove si studii in tale gravissimo argomento, e veggano altresì qual è e quanta sia la preoccupazione di quelle località, che dal tracciato Modena-Mantova sono minacciate di venire defraudate delle rispettive ferrovie.

Ecco la bella memoria del Prof. Cassani (*).

C. FULVIO.

Chiunque fugga imparzialmente lo sguardo sopra una mappa delle ferrovie italiane, e più particolarmente dalla rete superiore e centrale, è colpito da due fatti speciali. L'uno è la solitudine, in cui è lasciata la media ed inferiore vallata del Po; l'altro, si è quello appuntarsi che fanno a Cremona, quasi ad una via senza uscita,

(*) Giacomo Cassani, professore all'Università di Bologna, è uomo illustre nella letteratura ferroviaria. Essò è autore di parecchi opuscoli - *Dell'andamento come a ora d'Europa e in particolare d'Italia* (con appendice sulla valle di Po) 1865. *Del migliore tracciato ferroviario fra Bologna e Verona* 1868 e di altri opuscoli di molto rilievo, alcuni dei quali tradotti in tedesco ecc. ecc.

ben quattro linee importantissime, cioè: Torre-Beretti-Pavia-Codogno-Cremona; Milano-Lodi-Codogno-Cremona; Treviglio-Cremona; Brescia-Cremona.

Questo fenomeno singolare di Cremona, che fu fatta obbiettivo di un intero sistema ferroviario, il non vedersi un tronco Crema-Codogno che accenni a Piacenza, la direzione generale di quelle linee a levante ed austro levante fanno sorgere nel pensiero dell'osservatore cotesto quesito: Quale concetto guidò mai questo rannodamento ferroviario?

Mi sia concesso chiedere la soluzione del problema agli interessi così generali d'Italia che particolari delle provincie, adoperandomi, forse non inutilmente, a dire che cosa si abbia a fare, e come farlo, primachè si commettano nuovi errori.

E non mi si attribuisca a presunzione cotesta mia fiducia di cooperare a che si prevengano novelli errori. Fino dal 1860 cominciai a discorrere di queste materie, per quanto riguarda la valle del Po specialmente: famigliarizzatomi poi coll'argomento negli ultimi due anni per la discussione non interrotta, che venni sostenendo, non sarà troppo presumere se porto fiducia di dire qualche cosa di utile al paese. Accennerò poi in prevenzione che i miei studi, qualunque sieno, a questo sono costantemente riusciti, che con un sapiente sistema ponno contentarsi tutti i giusti desiderii delle varie provincie da Parma a Cremona fino all'Adriatico, mentre, pensando a linee speciali, e non coordinate ad un sistema completo, non si serve nè al comune nè al vero particolare interesse.

Quando, circa 18 mesi fa, adoperandomi a dimostrare che era erroneo un nuovo tronco già concesso, Reggio-Guastalla, e vi contrapposi una rete completa, fui tacciato di sognatore dagli avversari; ma intanto i fatti vennero a darmi ragione. In questo frattempo Mantova e Cremona, promossero con calore la linea Cremona-Mantova; cioè la continuazione del nodo ferroviario cremonese pel levante della traspadana, e ad un tempo pel settentrione d'Europa, via del Brennero; d'altra parte il Consiglio superiore dei lavori Pubblici approvava in massima una diramazione Rovigo-Legnago, il che poi vuole significare tutta intera una linea longitudinale alla sinistra di Po, quale appunto io la proponevo.

Al tempo medesimo vennero in campo Modena e Parma con Mantova, per favorire da un lato una congiunzione fra Parma e Verona, approfittando del tronco Verona-Mantova, e dall'altro per abbreviare il tragitto fra Bologna e Verona, congiungendo il tronco Verona-Mantova alla ferrovia centrale a Modena. Intanto formavasi un Consorzio di Comuni (ai quali si congiunge ora l'influenza della provincia di Bologna, ed ha grandi simpatie a Verona), il quale ha fatto studiare una linea diretta Bologna-Verona, e sta presentando il risultato de' suoi studi, compiuti nel più gran dettaglio e con matematico rigore. Da essi emerge:

1. Che la linea totale misura 112 chilometri da Bologna a Verona, stazione di Porta Nuova passando per Cento ed Ostiglia.

2. Che nessuna difficoltà naturale si frappone alla sua costruzione, come si pretendeva; anzi il suo tracciato è di minimo costo.

3. Che ad Ostiglia si ha il più felice passaggio del Po, e si transita con un ponte di soli 324 metri.

4. Che l'importo di questa linea, abbreviando il tragitto di 29 a 30 chilometri su quella di Modena-Mantova, non costa di più, anzi meno che i 68 a 70 chilometri del tronco Modena-Mantova.

Ho diritto dunque di dire che i fatti venivano a darmi ragione; perchè in sostanza con questi svariati tronchi si mette innanzi una rete somigliante a quella da me proposta: vi ha questa sola differenza che io, procedendo con un concetto solo, intendeva alla conciliazione di tutti gli interessi, mentre gli altri, guardando ognuno al proprio campanile, impeterebbero l'errore così giustamente lamentato dalla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia e Centrale (Statistica del 1867), di costruire tronchi sconnessi, che poi si avrebbero riformare con danno ognor crescente nazione e degli interessi ognora sposti.

Poiché adunque i fatti mi diedero ragione, tornerà, credo, gradito ad ognuno che, rifacendomi sull'argomento senza passione od amore di parte, mi adoperi a mettere in luce la verità.

Quando la linea Verona-Bergamo (e così le altre Milano-Treviglio-Bergamo, o Cremona-Treviglio-Bergamo) si è prolungata a Lecco, vuol dire che presto o tardi si vuole andare a Coira passando lo Spluga. Ugualmente colle diramazioni Milano-Como e Milano-Arona si accenna alla Svizzera. Dipenderà forse dal sistema Fell od altro la più o meno lontana apertura di queste comunicazioni; ma è certo che avverrà.

È dunque in valle di Po che faranno capo i grandi passaggi alpini verso Francia e Germania. Per le Alpi occidentali il nodo è Torino, per le elvetiche, da Ginevra a Costanza, è Milano: per la linea di Coira è Bergamo Cremona, come per Brennero, già aperto, è Verona.

Da Torino e Milano la prosecuzione è completa, perchè a piacimento si va a Genova o si viene a Bologna. Non è così per il nodo cremonese, ove si arresta al capoluogo della provincia, e per Verona, che solo mediante la lunga curva per Padova può raggiungere Bologna, grande nodo subalpino.

È possibile questa si brusca fermata di grandi vie internazionali? Può Cremona non essere congiunta colla possibile brevità a Verona ed a Bologna? Può Verona non correre rapidamente a Bologna?

Ecco dunque un' assoluta necessità di avvisare ad una rete, che dia sfogo ai moltiplicati interessi, e, lo dirò anche una volta, che da Cremona e Parma spingendo avanti la rete dell'Italia superiore, provveda così ai grandi interessi nazionali ed internazionali, come ai locali delle provincie.

Parma vuole, ed a ragione, raggiungere Mantova per andare indi a Verona, usufruendo il tronco ora esistente. Ma tre sono i tracciati, che può seguire, cioè: passando il Po a Casalmaggiore od a Brescello, e girando il lago di Mantova a settentrione (il che ne risparmia il costoso passaggio), ovvero passando il Po a Borgoforte, e così obbligandosi ancora al costoso passaggio del lago.

Ma gli interessi non bisogna considerarli solamente dal lato di Parma o di Mantova. Cremona è un nodo importante, che deve raggiungere così Verona come Bologna: conviene dunque che il passaggio del Po, stabilito per Parma, serva ugualmente a Cremona; e basta avere una mappa sotto gli occhi per convincersi che Cremona non può andare a Mantova per retrocedere a Borgoforte, indi volgere per Modena a Bologna. Quando diciamo Cremona, non si parla solamente di una città o di una provincia, ma di una futura grande via internazionale, che da Brindisi e da Livorno per Bologna, Cremona e Bergamo andrà a Coira.

Rispetto dunque a Cremona, il passaggio più naturale è quello di Casalmaggiore; e, quando per altri riflessi potesse farsi un lieve sacrificio, non può discendere oltre quello di Brescello. Lo richiedono gli interessi della sua provincia, tutta addossata al Po, e lo richiedono gli interessi nazionali ed internazionali che a lei si rannodano.

Allato agli interessi di Cremona e Parma vengono quelli di Reggio. Questa città, che con nobile ardimento chiese ed ottenne la concessione di un tronco Reggio-Guastalla, potrebbe (nel sistema che verrà svolgendo) mutarlo in un tronco Reggio-Brescello, quante volte il passaggio del Po si stabilisse in questa località. Per questa ragione, la linea Cremona-Mantova, biforcata tra Bozzolo e Marcaria, passerebbe il Po vicino a Brescello, e da un lato piegherebbe con un breve tronco a Parma, diventando linea Parma-Mantova-Verona, e dall'altro piegherebbe a Reggio come linea Cremona-Reggio-Bologna. Cremona può esserne contenta, perchè il tragitto da Cremona a Reggio per Bozzolo e Brescello non differisce più di un chilometro dall'altro per Piacenza, Casalmaggiore e Parma. Altronde, Reggio non allungerebbe il cammino per Mantova-Verona che di dieci chilometri circa, ed avrebbe in compenso il vantaggio di attirare sul suo tronco l'importante movimento proveniente da Cremona. Tale movimento varrà bene dieci chilometri in più sulla via di Mantova.

Un passaggio del Po a Brescello invita a discutere sui passaggi del Po fra Piacenza e Lagoscuro. È stato detto che un mediano a Borgoforte soddisfa alla lunga zona di paese; ma questo è un errore ispirato da amore di campanile. Quando si considera che da Valenza a Piacenza non vi è che una distanza uguale alla metà del tragitto da Piacenza a Ferrara, eppure vi si è fatto un terzo passaggio a Mezzana-Corti, è manifesto che sui 150 chilometri circa che corrono da Piacenza a Lagoscuro vi occorrono almeno

due passaggi: il che poi si rende manifesto ponendo attenzione alla grande curva del Po non solo da Cremona, ove si piega verso l'Appennino, ma assai più da Casalmaggiore alla foce dell'Oglio. Se il grande fiume corresse in linea quasi retta, come dalla confluenza dell'Oglio al mare, pur pure si potrebbe accordare l'idea di un solo passaggio; ma quando da Cremona viene a Guastalla per poi ripiegare a tramontana, e chiudere a vicenda in un arco di cerchio i paesi che sono sulle sue sponde, non può tenersi l'idea di un solo passaggio.

Adunque, e per la grande distanza, e per l'andamento del fiume conviene mettere due passaggi, l'uno di tanto superiore circa al meridiano di Mantova, e mediano fra Cremona e Mantova, Parma e Reggio, di quante l'altro ne sarà inferiore e mediano fra Modena, Bologna e Ferrara sulla destra, come fra Mantova, Verona e Legnago sulla sinistra.

La storia, e la geografia tracciano questo secondo passaggio in Ostiglia, per dove passerà la via diretta Verona-Ostiglia-Cento-Bologna.

Consideriamo ora come a questo passaggio si colleghino mirabilmente gli interessi delle città e provincie, che sono a levante del meridiano di Mantova, e Mantova compresa.

Non occorre dire di Verona e Bologna, che sono gli obiettivi della grande linea. Quanto a Ferrara, non si avrebbe che ad attuare un tronco di ferrovia da essa alla grande linea Bologna-Verona, che sarebbe di circa 32 chilometri, o raggiungerla presso Finale nell'Emilia. Per Modena non occorrerebbe che un tronco di circa 36 chilometri per Carpi e Mirandola onde raggiungere la stessa grande linea, dove la risconterebbe il tronco procedente da Ferrara.

Ma condotti dei tronchi da Parma e Reggio a Brescello, e da Ferrara a Mirandola, noi siamo nella identica condizione che eravamo sulla sinistra del Po, date le linee Cremona-Mantova, e Rovigo-Legnago. Come ivi non si potrebbe a meno di avere la congiunzione Brescello-Mirandola per Guastalla e Concordia, avvicinandosi pure a Gonzaga, che è uno dei più considerabili paesi dei distretti cispadani. Non è da parlare di Mantova, che, siccome dirò più sotto, avrà via spedita così a Bologna, come a Parma e Genova.

Tale sì è la rete che mai non cesserò di propugnare perchè utile a tutti, e conciliante gli interessi di tutti. E invero, fissiamo in prima i grandi obiettivi della nostra rete sotto l'aspetto si nazionale, che internazionale.

Il primo di tutti, perchè massimo nodo delle ferrovie nostrane, è Bologna, dove fanno capo quante linee attraverso le Alpi sono condotte o si condurranno.

Allorchè dunque parliamo dei grandi interessi nazionali ed internazionali, supremo scopo egli è di raggiungere colla maggiore brevità questo gran centro, da cui si dipartono i rami Bologna-Parigi e Londra, Bologna-Bruxelles, Bologna-Amburgo, Bologna-Berlino, Bologna-Vienna e Pest, Bologna-Brindisi, Bologna-Livorno Roma-Napoli. Quante volte si dimentichi questo grande nodo intermondiale, o lo si posponga a vedute parziali, si cade in errore, e si pregiudicano i grandi interessi della nazione.

Dopo Bologna, nell'Italia superiore vengono gli altri obiettivi, che tutti sono lungo i raggi già disegnati, e cioè: Genova, che è il massimo emporio presente d'Italia, Torino e Milano, grandi centri interni, Cremona e Verona, a cui fanno capo le linee dello Spluga e del Brennero, e Venezia, destinata a ritornare altro massimo emporio nazionale.

Congiungere pertanto questi grandi obiettivi, e fare in modo che Genova e Venezia sieno fra loro unite colla maggiore facilità, e rannodino ai loro porti gli interessi di questa ampia vallata, mentre da Genova passi a Venezia il commercio proveniente dall'Europa sud-occidentale, e a vicenda corra da Venezia a Genova quello nord-orientale, deve essere il secondo grande scopo della rete nostra circumpadana.

Appresso è d'uopo rannodare a questo movimento di valle di Po quello proveniente dall'Italia media ed inferiore, compresi gli approdi venienti dall'Africa e dall'Asia. A questo è già provveduto colle linee Bologna-Brindisi e Bologna-Livorno, colle intermedie per Firenze a Roma, a Napoli alle estremità dell'Italia.

Ciò posto, a Genova interesserà sommamente di avere due nuove comunicazioni le più spedite, una con Verona, l'altra con Venezia e sua laguna fino a Chioggia, e discendendo sino alle foci del Po, di cui Ferrara è il porto vero. E siamo sinceri: questi interessi di Genova sono a vicenda interessi di Venezia, lo sono di tutta la rete padana, lo sono della intera nazione, che soltanto dalle industrie e dal commercio rianimati può

attendere il ristoro delle sue finanze, e la desiderata prosperità.

A soddisfare pertanto questi generali bisogni vanno aggiunte alla rete superiormente descritta due linee, da Rovigo a Chioggia e da Parma a Chiavari, ora che si ha il tronco Genova-Chiavari.

Non ignoro quanto sia ardua impresa una linea attraverso al nostro Appennino, che ascende con abbastanza comodo declino dal Po alla sua sommità, ma poi si precipita in breve tratto a lido il mare. Da Parma a Chiavari si avranno 120 a 130 chilometri; ma questi soli costeranno circa il doppio di tutta la nuova rete da me descritta in valle di Po, cioè la diretta Bologna-Verona per Cento ed Ostiglia, le due longitudinali al Po, da Parma per Brescello, Mirandola a Ferrara in destra, e Cremona-Mantova-Legnago-Rovigo-Chioggia a sinistra, con di più i tronchi Bozzolo-Brescello-Reggio, e Modena-Carpi-Mirandola; laonde non azzardo nessun giudizio; e lascio a Genova e Parma il dimostrarne l'utilità economica; aggiungo tuttavia, e questo è l'importante, che, posta una linea Genova-Chiavari-Parma, non si può a meno di proseguirla per Mantova a Verona, e per Ferrara e Rovigo alle sponde adriatiche.

Quando però si dice che una linea Chiavari-Parma deve andare per Mantova a Verona, conviene ricordarsi che a vicenda Cremona, altro nodo ferroviario, ha bisogno di raggiungere la Centrale Italiana non inferiormente a Reggio, né quindi può condannarsi ad un allungamento di circa 20 chilometri per andare a Mantova, e convergere poi con angolo acuto a Borgoforte. Il passaggio del Po è indifferente per Parma; ma Cremona non può discendere più in giù di Brescello. Noi può per gli interessi suoi provinciali, e non lo si deve per gli interessi generali, come fu dimostrato.

Riepilogando queste osservazioni, giova considerare di che guisa due meridiani distinguano nettamente gli interessi così generali d'Italia per i rapporti si internazionali, che speciali della valle padana. L'uno è quello di Milano, che traccia una divisione fra gli interessi convergenti in valle di Po dalle Alpi marittime al S. Gottardo e quelli più orientali: l'altro è quello di Mantova, che separa gli interessi convergenti nella nostra vallata fra il S. Gottardo e il Colle dei Tre Signori dalle provenienze attraverso le catene venete.

Considerando le tre zone, in cui l'ampia vallata resta così divisa, abbiamo la storia che presso a poco corrisponde alla geografia; perocchè la superiore forma la sede dei popoli liguri-piemontesi, la seconda comprende la Lombardia, di cui fu sempre sorella l'Emilia occidentale, la terza raccoglie i Veneti e i Romagnoli principalmente, che tutti sorsero sul grande estuario circumpadano.

Guardandole poi dal lato degli interessi commerciali ed industriali, e colle ferrovie che le percorrono, abbiamo che la superiore forma un triangolo, di cui la linea Torino-Milano è la base, e Genova il vertice; la seconda forma un quadrilatero, col suo centro di gravità a Cremona, ma monco sotto l'aspetto ferroviario, poichè la sua rete si ferma irrazionalmente a questa città come una strada senza uscita, e perciò bisognosa di spingersi così da Cremona a Mantova, come da Cremona a Parma e Reggio. L'inferiore poi costituisce un triangolo come la prima, di cui Venezia è il vertice, e Bologna-Verona la base, ma interamente mancante di comunicazione diretta.

Quanto ai passaggi del Po, la prima n'ha due ottimamente locati, l'uno da Valenza per andare da Arona a Genova, l'altro a Mezzana-Corti per correre da Genova a Milano. Le altre due non ne hanno che uno per ciascheduna, quello di Piacenza e quello di Lagoscuro. Se il Po corresse ad andamento rettilineare, forse potrebbe conciliarsi gli interessi con un solo passaggio mediano; vi si oppone l'andamento del fiume. Bisogna dunque riempire le troppo grandi lacune, e porne due: uno presso Brescello, l'altro ad Ostiglia, come ho dimostrato.

Dei quali passaggi chi più deve felicitarsene è Mantova; imperocchè, mentre si risparmia il costoso tragitto del lago che la circonda, essa, colla rete da noi designata, e condotta la ferrovia Verona-Mantova sulla sponda del lago, correrà in destra a Parma per Brescello con uguale cammino che avrebbe per Borgoforte, e a sinistra verrà a Bologna per Nogarà ed Ostiglia con un viaggio uguale al tragitto Mantova-Borgoforte-Modena-Bologna, anzi con uno o due chilometri di meno. Di grazia: che Mantova quà volga la sua attenzione, e comprenda il suo vero vantaggio!

E con Mantova ne sarà giovata Parma, che da Brescello volgerà a piacimento a Verona per Mantova, ed a Ferrara (via di Venezia) per Guastalla e Mirandola.

Deve certamente fessore qualche cosa per Genova, come per Venezia, il vedersi poste in pronta comunicazione con tutta questa fertile pianura, e, mentre a vicenda si scambieranno il commercio di transito, vedersi affluire nel tempo stesso i prodotti della inesaurita sua pianura.

Il che deve ripetersi pure per Mantova in ordine specialmente a Ferrara, a cui la legano antichi rapporti, e colla quale, come in passato, così in avvenire, cambierà le sue merci.

Imperocchè Mantova col passaggio del Po ad Ostiglia traccia a se medesima la via più breve per Ferrara e per tutta la sua destra inferiore. Prima che la rapidità del vapore venisse a soppiantare la navigazione fluviale, sa ognuno come a Lagoscuro facessero centro gli interessi di queste provincie e in particolare di Mantova. Colle ferrovie non istanno più le antiche lente comunicazioni, e bisogna che il vapore vi sottratti.

Tutti questi vantaggi però non sono attendibili che mediante i due passaggi del Po, l'uno a Casalmaggiore o Brescello, l'altro ad Ostiglia, e mediante le due linee longitudinali al maggior fiume da Parma a Ferrara, e da Cremona a Rovigo, e, spero, Chioggia. Alle fatte considerazioni aggiungerò che se Parma ha ragione di correre a Verona, l'ha ancora Ferrara. Per Parma è indifferente l'aver il passaggio a Borgoforte, o fra Brescello e Casalmaggiore; ma non è così per Ferrara, la quale per Borgoforte dista da Verona come circa per Padova; non lo è per Bologna, che deve allungare il cammino di una trenta chilometri. E si consideri bene che, quando diciamo Bologna, non si parla di una città o provincia. Bologna qui rappresenta l'Italia intera, perchè essa è il massimo nodo delle sue linee ferroviarie; dirò anzi di più che Bologna rappresenta sotto questo rapporto, la maggior somma degli interessi futuri indo europei. Natura fece Italia nostra qual'è, e natura stessa collocò ai piedi dell'Appennino, sul grande incrocamento delle vie internazionali questa città. Colpa sarebbe degli uomini il disconoscere la suprema importanza!

A che spendere milioni nel porto di Brindisi, se poi per badare ad inconsulte gare di campanile, non si trae profitto dalla posizione di Bologna, e non si provvede alle comunicazioni più rapide fra fra lei e i varchi alpini? Se non si provvede ai passaggi mancanti, così sensibili come fra Bologna e Verona, fra Bologna e Cremona? Se gettate un ponte sul Po a Borgoforte avrete provveduto con sapiente consiglio a questi bisogni internazionali? No, assolutamente no. Quando lo avrete fatto, e così gettati milioni nel tragitto di Po a Borgoforte (per obbligargli ancora al tragitto del Lago attorno a Mantova, altra inutile profusione di milioni), non avrete fatto che ripetere un nuovo errore, cui dovrete correggere con nuovi dispendi. Gli interessi particolari delle provincie non possono giovarsi con una linea trasversale da Modena a Verona per Mantova; ma si coi due passaggi del Po: e colle due linee longitudinali al medesimo, da Parma a Ferrara e da Cremona a Rovigo.

Io mi compiaccio di non fare altro, con queste poche pagine, che precorrere la presentazione del progetto di questa rete circumpadana. Dandogliene lode, mi è grato accennare che il Consorzio dei Comuni residente in Cento, meravigliato egli stesso del minimo costo della ferrovia diretta da Bologna a Verona per Cento ed Ostiglia, fatta studiare, come dissi più sopra, con matematico rigore, è venuto nella risoluzione di presentare un progetto d'avviso di tutta la rete, commettendo una mappa che ne porti le traccie, e dando incarico ad una Commissione di ingegneri di recarsi sui luoghi e fare i rilievi opportuni, per quanto sommarii, della rete istessa.

Mi consta anzi che la mappa, vicina al suo compimento, mentre tratterà in rilievo i grandi interessi della linea diretta Bologna-Verona, e delle longitudinali al Po, indicherà ancora i tronchi di congiunzione così fra Reggio e la longitudinale di destra, come fra Modena e la stessa, però sospendendo la incisione del tracciato; e ciò perchè tali tronchi, servendo più particolarmente ai locali interessi, deve rimettersi alle provincie rispettive il risolverne il pratico andamento. I tronchi sono sempre utili quando partono e fanno capo a linee estese. Che, per esempio Reggio attui un tronco Reggio-Brescello, o Reggio-Guastalla, e che Modena ne faccia uno Modena-Carpi-Novati, o Modena-Carpi-Mirandola, nulla nuoce agli interessi generali: sibbene le due città debbono essere libere di scegliere quel tracciato, che da loro più si conosca utile.

Per la stessa ragione, sarà indicato, ma non inciso il tracciato della congiunzione di Parma colla longitudinale di sinistra. Tale congiunzione serve ugualmente agli interessi generali se il Po si valichi a

Casalmaggiore ovvero a Brascello: il preferire l'una piuttosto che l'altra località spetta alle provincie di Reggio, Parma, Cremona e Mantova. Si lasci dunque alle medesime il concertarsi secondo il maggior utile proprio.

Qui avrebbe fine propriamente il mio scritto, se non credessi opportuno di aggiungere poche linee riflettenti altri rapporti.

Se la fama è veritiera, vi sarebbe un grande agitarsi di capitalisti per l'attuazione di questa rete: si sa anzi che una Società ha firmati alcuni preliminari per l'erroneo tracciato Modena-Borghoforte. Per mia parte, non che commuovermi, ne godo: È segno (io lo ripeto) che linee ferroviarie in valle di Po sono conosciute utili anche da coloro, che punto non si pascono di poesia, ma vanno al positivo, cioè dai capitalisti. Il capitale non ha patria né colore politico. Se ieri una Società di banchieri trovò buon per lei offrire i suoi capitali per un tronco Modena-Mantova, tuttoché meno promettente, nulla di più naturale che domani si offra ad assumere o costruire linee evidentemente più vantaggiose.

È mia persuasione che la Società delle ferrovie *Alta Italia* o *Centrale* non permetta ad alcun altro di venire a intromettersi nella sua rete, o sono convinto che si varrà sempre del suo diritto di prelazione; ma, comunque possano andare le cose da questo lato, sono altrettanto persuaso che, la rete circumpadana avrà il suo compimento. Ma ne rendo fiducioso il pensare che troppo bene si rannodano lei mediante tutti gli interessi e generali e particolari, e troppo bene si serve agli interessi di quel quadrilatero commerciale-nazionale, che è rappresentato da Venezia, Genova, Livorno e Brindisi.

Bologna 22 Nov 1868. L. CASSANI.
(Un appendice che segue contiene un confronto statistico sulle linee progettate Modena-Mantova, e Verona Bologna per Ostiglia, la cui conclusione si è che la linea Bologna-Cento-Ostiglia-Verona col ponte in ferro sul Po coprirà la propria spesa quando dia L. 17 666 al chilometro, mentre quella di Modena-Mantova per non essere passiva dovrà darne L. 27 198).

GAZZETTINO

DELLA CITTA' E PROVINCIA

La Commissione Delegata della Pia Istituzione musicale mercè il concorso di gentilissime Signorine e Signori dilettanti di musica intende dare una serata musicale, destinando l'introito parte a beneficio della Pia Istituzione Musicale e parte a sollievo dei danneggiati dall'inondazione.

Questa è una buona notizia, perchè dopo un inconcepibile lungo silenzio la Pia istituzione da segno di vita, e perchè sarà dato a tutti, non esclusi i RR. Sacerdoti l'intervenirvi, passare qualche ora in buona Società, sentire i progressi musicali della nostra cara gioventù, e beneficiare nello stesso tempo.

L'Accademia avrà luogo probabilmente Domenica sera 6 del vent. Dic.

Agitazione ferroviaria.

Come rilevasi dalla Memoria del Prof. Cassani, inserita in questo numero, e come ci consta inoltre da nostri ragguagli personali, per iniziativa del Comitato del Comune di Cento, che è interposto fra Bologna e Verona, si sta per promuovere un grande consorzio delle provincie cointeressate nel sistema ferroviario della valle del Po, Ferrara, Bologna, Reggio, Parma, Bergamo, Brescia, Verona, Rovigo, Mantova, Modena, Genova, Venezia, così per evitare tronchi che non corrispondano ai loro interessi come per caldeggiare quel assieme di tracciati che li soddisfacciano equamente.

Non dubitiamo punto che la nostra Deputazione Provinciale, la Camera di Commercio e i Municipii di Cremona e di Casalmaggiore entreranno di grande animo in questo consorzio tanto più virilmente che la nostra provincia è così collocata che in un sistema ferroviario della valle del Po come può molto guadagnare, può altresì perdervi assai. Gli articoli del *Corriere Cremonese* e dei *Monitore di Bologna* riprodotti in tutte le Città interessate hanno dato l'allarme su tutta la linea.

III. Elenco delle offerte pervenute direttamente al Comitato e versate nella Cassa provinciale.

Congregaz. di Carità di Soresina	L. 100 —
Causa Pia Chioldelli in Soresina	» 50 —
Comune di Ostiano	» 40 —
Opera Pia Giandonato Moro in Cremona	» 20 —
Consiglio degli Istituti Spedallieri di Crema	» 100 —
Causa Pia di Ricovero Conti in Crema	» 30 —
Metà introito nitido, dedotte le spese serali, della Recita al Teatro Ricci a favore degli inondati la sera del 24 corr.	» 127 68
Alumni della Scuola masch. elem. di Paderno	» 6 07
Pio Luogo di S. Giuseppe in Isola Dovarase	» 50 22
= Il Fondo di cassa a tutt'oggi è di L. 18783 08.	

Publica Soscrizione

presso l'Ufficio del *Corriere Cremonese*
PER I DANNEGGIATI POVERI DALL'INONDAZIONE
Somma retro L. 1486 50
Soldi Stefano di Pieve d'Olmi » 10 —
Totale L. 1496 50

NOTIZIE POLITICHE

Italia

— Il Conte Cavour reca:

Si dice che il Ministero dell'interno, volendo tenersi preparato ad ogni eventualità, in ordine che sarà adottato dal Parlamento circa il riordinamento amministrativo, abbia chiesto ai singoli Prefetti le opportune nozioni e proposte sul più conveniente sistema in riguardo alle condizioni topografiche, per ripartire le provincie in distretti governativi.

Confini Romani, 24. — Stamane alle ore 7 furono giustiziati in Roma, Monti e Tognetti.

Siamo lieti di annunciare, dice il *Dovere*, che secondo lettere giunteci ieri, la salute di Giuseppe Mazzini è affatto ristabilita.

Notizie da Napoli recano che il Vesuvio continua ad arrecar danni, invadendo ogni giorno nuovi poderi ed incendiando ogni giorno diverse cascine.

La lava corre sempre divisa in due rami; l'uno scendendo a dritta verso s. Sebastiano, l'altro accennando di raggiungere il mare attraversando Portici. Il pericolo adunque immenso!

— Leggiamo nell'*Esercito*:

Ci si dice che il ministro della guerra presenterà alla Camera, tosto riaperta, un progetto di legge per il quale è proposta la soppressione del privilegio ai chierici ed agli aspiranti al ministero dei culti tollerati nello Stato, di essere dispensati dal servizio militare.

— La *Nazione* del 24 dice che l'appendice al bilancio presentato dal ministro delle finanze dà le seguenti conclusioni: Le entrate ordinarie dell'anno ammontano a lire 850,050,228; le straordinarie a lire 70,510,294. Totale 920,560,522 lire. Le spese ordinarie sono di lire 936,444,670; le straordinarie sono di lire 74,394,437. Totale lire 1,011,337,108. Il disavanzo ordinario risulta così ridotto a L. 77,394,444; lo straordinario risulta ridotto a lire 4,382,142, quindi il complessivo a lire 81,776,586. Comè è noto, il disavanzo era stato proposto in lire 218,077,427; scemò quindi di lire 136,300,841. A queste diverse cifre devonsi aggiungere ciò che il ministro attendesi dalla conversione e liquidazione dell'asse ecclesiastico, per cui si può calcolare che siasi già provveduti i mezzi di pagare il suddetto disavanzo di 81 milioni di lire sino alla differenza di soli 44 milioni.

— La *Nazione* crede sapere che l'attuale sessione parlamentare non sarà chiusa che dopo la votazione dei bilanci e leggi di riforma amministrativa. Il ministro degli esteri presenterà al Parlamento il libro verde in cui saranno contenuti molti importanti documenti diplomatici.

Lo stesso ministro presenterà un progetto per la repressione della tratta dei fanciulli.

Estero

— La *Patrie* ha da Tolone, 22:

L'avviso a vapore *Dix-December* è giunto in questo porto reduce da Civitavecchia, ove erasi recato per portarvi dal materiale da guerra e degli approvvigionamenti destinato francese, il quale, com'è noto, continuerà a soggiornare in Italia.

Alcuni giorni prima l'avviso a vapore *Janus*, incaricato di una consimile missione, aveva inoltre a bordo una certa quantità di fucili trasformati per l'armamento delle truppe pontificie.

Un carteggio madrileno del *Constitutionnel*, manifesta il timore che il periodo delle prossime elezioni per le Cortes costituenti, possa essere funestato da breve sì, ma sanguinoso conflitto fra i monarchici e repubblicani.

— Si legge nell'*Imparcial* del 20:

Il contingente dei 4,600 volontari che stanno per recarsi a Cuba, è in pieno assetto, come pure sono pronte le quattro navi messe a disposizione del governo dalla Compagnia Lopez pel trasporto dei contingenti. Il 30 novembre salperà dal porto di Cadice una flotta imponente, la quale da lungo tempo non veleggiò dai nostri paraggi verso le Antille; ciò rivela un'attività ed uno zelo da parte del governo e de' suoi subalterni, superiori ad ogni elogio.

ULTIME NOTIZIE

Firenze. — Si sono presentate due domande d'interpellanze, una dai deputati di destra, l'altra da quelli di sinistra, sull'esecuzione dei condannati politici Monti e Tognetti; — sul pagamento del debito pubblico politico; — sui rapporti col Governo francese relativamente alla questione romana.

— Parecchi giornali aprirono una sottoscrizione per le famiglie dei decapitati in Roma.

Scrivete il *Diritto*:

L'on. Spaventa è stato nominato consigliere di Stato, al posto lasciato vacante dalla morte dell'onorevole Cordova.

Parigi, 25. — Il *Moniteur du Soir* constata che nella Prussia, come negli altri paesi, le idee pacifiche sono all'ordine del giorno e che riuniscono la grande maggioranza dei suffragi.

Borsa di Milano

(26 Novembre)

Rendita italiana 59 95 - 59 97.

IL CARNEFICE A ROMA

E

chi gli tiene il sacco.

Se visse ancora il Sig. De-Maistre, il celebre autore delle *Soirées de Saint-Petersburg* e del libro *Le Pape*, di cui l'ideale politico consisteva in uno Stato che avesse per sommità il Dio dei cattolici, e per base il carnefice, la sua logica terribile e il suo odio alla civiltà moderna, ora più che mai li vedrebbe soddisfatti appieno; poichè lo spettacolo di Monti e Tognetti giustiziati l'altro dì a Roma per avere amato troppo l'Italia, altro non sia che il suggello di quella teoria paradossale, e una riprova che lo Stato ponteficale è un fuor d'opera, una mostruosità medioevale e teocratica, che ripugna alla coscienza religiosa e civile dei nostri tempi.

Quello che nell'identico caso nessun governo, nessuna politica, per quanto illiberale, avrebbe osato fare in tutto l'orbe civile contemporaneo, tener cioè sospesa la mannaia per trentasei giorni sul capo di due infelici, manuali esecutori e nulla più nella abortita sollevazione del 67, per poi ucciderli, anzi assassinarli al cospetto del mondo, ha osato farlo e l'ha fatto con animo truculento e feroce-mmente pazzo il rappresentante del Dio delle Misericordie, il così detto Mediatore fra il Cielo e la Terra, il Principe di Roma. A tanto conduce la ubbriachezza di un principio, che tanto più perde il senno quanto è più vicino a spegnersi.

Sì, o Sommo Pontefice Pio IX, rassicuratevi, voi voleste darci una lezione; e noi vi rispondiamo che non la obliremo giammai.

Sì, noi vi abbiamo visto, o Santo Padre, vestito degli abiti pontificali e circondato da tutta la vostra Curia, con ambo le mani acciuffare pei capelli il capo mozzo di Monti e Tognetti, e con ghigno infernale mostrarceli a

noi, e ai popoli liberali dei due emisferi - le abbiamo viste quelle teste - e visto il sangue che grondava dalle recise canne e che vi sporcava le stère stole. Rassicuratevi o Padre Santo, quel sangue peserà a suo tempo sulle bilancie di quella suprema e terribile giustizia che incalza i popoli i Re, ed anche i Pontefici, o angelico Principe.

Nè ci uscirà sì di leggieri dalla memoria chi dietro di voi, ripugnante sì, vogliamo crederlo, ma non meno realmente, vi teneva il sacco, e subiva, per quanto a malincuore le funzioni di ausiliario in questa straziante manifestazione della vostra divina ed umana sovranità. Avvegnacchè tutti noi sappiamo per bene che senza di lui, senza le sue providenziali bajonelle la vostra ghigliottina non stava in piedi da sola certo, nè voi avreste potuto pontificare al cruento sacrificio.

Non giova dissimularlo; ora il trionfo è vostro: nessuno oserà disputarvelo. A rivederci poi e l'uno e l'altro. *Respice finem.*

Apriamo anche noi una sottoscrizione per le famiglie di quei due infelici, ed invitiamo gli amici nostri d'ogni colore politico a concorrervi, anche ad espressione di ribrezzo e di protesta contro il Regno d'un Pontefice che ci spruzza sul viso il sangue dei nostri fratelli, e contro chi lo protegge. Dinnanzi agli oltraggi all'umanità ed all'unità italiana non vi sono più partiti, ma la nazione.

Cazzaniga Fulvio	L. 3 —
Ballarini Giuseppe	» 2 —
Ronzi e Signori Tip.	» 2 —
Sartori Antonio	» 2 —
Buzzi Francesco	» 2 —
Caretta Basilio	» 2 —
N. N.	» 1 —
Bertarelli Francesco	» 1 —
Cominacini Giulio	» 1 —
Zucchi Isidoro	» 1 —

Programma dei pezzi da eseguirsi dalla Banda del 3° Reggimento Fanteria il giorno 29 Novembre ad un'ora pom. sulla Piazza Garibaldi.

1. Marcia.
2. Coro e Cavatina Aroldo.
3. Mazurka.
4. Introduzione Coro ed Aria I due Foscari.
5. Crispino e la Comare Waltzer.
6. Coro e Romanza I Masnadieri.
7. Polka.

La buona usanza. Pervennero le seguenti caritatevoli offerte:

In morte Zaini Ezechia

Alla Pia Istituzione Musicale

Carulli Bassano » 1 —
Agli Operai

Bornati famiglia » 1 —
In morte Lamperti Antonio

Bertani Ing. Carlo L. 2 —
Agli Asili

Baroschi Francesco » 1 —
Torresani Ing. Telemaco » 1 —

In morte Cesira Sartori-Torelli

Cadolino Carlo » 1 —
Cadolino Giulia » 1 —
Scandolara Luigi e moglie » 1 —

In morte

Perlenghini Anna ved. Sacchi

Sacchi Gaetano » 1 —
Baroschi Francesco » 1 —

In morte Tadisi Emilia

Pizzarini Germano » 1 50
Bellini Augusto » 1 —

Ai Vecchi

Arcari Prof. Paolo » 1 —
In morte Giardini Giuseppe

Sampietro Gaetano » 1 —
Sampietro Oreste » 1 —

CAZZANIGA Dott. FULVIO, Direttore.

Direzione Compartimentale del Demanio e delle Tasse in Brescia

III.° P. R. S. S.

AVVISO D'ASTA

per la vendita dei beni pervenuti al Demanio per effetto delle Leggi 7 Luglio 1866 N. 3036 e 15 Agosto 1867 N. 3848

NELLA PROVINCIA DI CREMONA.

Si fa noto al pubblico che alle ore dieci ant. del giorno di Sabato 12 Dicembre pross. venturo in una delle sale della Prefettura di Cremona, alla presenza d'uno dei Membri della Commissione Provinciale di sorveglianza, coll'intervento di un rappresentante dell'Amministrazione Finanziaria, si procederà ai pubblici incanti per l'aggiudicazione a favore dell'ultimo miglior offerente dei beni infradescritti rimasti invenduti al precedente incanto tenutosi il giorno 21 Ottobre scorso.

CONDIZIONI PRINCIPALI

1. L'incanto sarà tenuto mediante schede segrete, e separatamente per ciascun lotto.
2. Ciascun offerente rimetterà a chi deve presiedere l'incanto od a chi sarà da esso lui delegato, non più tardi delle ore 10 antimeridiane di detto giorno 12 Dicembre, la sua offerta in piego suggellato, la quale dovrà essere stesa in carta da bollo da lire una, e secondo il modulo sotto indicato.
3. Ciascuna offerta dovrà essere accompagnata dal certificato del deposito del decimo del prezzo pel quale è aperto l'incanto, da farsi nelle Casse dei Ricevitori Demaniali e quando l'importo ecceda la somma di L. 2000, nelle Tesorerie Provinciali. Rimane però facoltativo agli aspiranti di effettuare tale deposito, qualunque ne sia l'ammontare, anche a mani del Presidente all'incanto, con che, rimanendo aggiudicatari, ne facciano il versamento a mezzo postale in altra delle casse predette a seconda dell'importo e ciò a loro rischio e spese e di conserva col rappresentante dell'amministrazione che assiste all'asta.
Il deposito potrà essere fatto anche in titoli del Debito pubblico al corso di borsa pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Regno del giorno precedente a quello del deposito, od in titoli di nuova creazione al valore nominale.
4. L'aggiudicazione avrà luogo a favore di quello che avrà fatto la migliore offerta in aumento del prezzo d'incanto. Verificandosi il caso di due o più offerte di un prezzo uguale, qualora non vi siano offerte migliori, si terrà una gara tra gli offerenti. Ove non consentissero gli offerenti di venire alla gara, le due offerte eguali saranno imbussolate e l'estratta si avrà per la sola efficace.
5. Si procederà all'aggiudicazione quand'anche si presentasse un solo oblatore, la cui offerta sia per lo meno eguale al prezzo prestabilito per l'incanto.
6. Saranno ammesse anche le offerte per procura nel modo prescritto dagli articoli 96, 97 e 98 del regolamento 22 Agosto 1867 N. 3852.
7. Entro dieci giorni dalla seguita aggiudicazione, l'aggiudicatario dovrà depositare in conto delle spese d'asta e delle tasse di trapasso, di trascrizione e d'iscrizione ipotecaria, il 10 0/0 del prezzo di delibera, se questo non supera le L. 300, il 7 0/0 se al di sopra di L. 300 fino alle L. 1500, ed il 5 0/0 se supera quest'ultima cifra di L. 1500, salva la successiva liquidazione e regolazione. Quest'importo dovrà essere versato in denaro od in biglietti di banca.
La spesa di stampa, di affissione e d'inserzione nei giornali del presente avviso e di quello di 1.° esemplare, starà a carico dei deliberatari per le quote corrispondenti ai lotti loro rispettivamente aggiudicati.
8. La vendita è inoltre vincolata alla osservanza delle condizioni contenute nel capitolato generale e speciale dei rispettivi lotti, in quanto non siano modificate dal presente avviso, quali capitolati, non che le Tabelle e i documenti relativi, sono visibili tutti i giorni dalle ore 10 ant. alle 3 pom. nell'Ufficio della suddetta Prefettura.
9. Le passività ipotecarie, che gravitano lo stabile, rimangono a carico del Demanio, e per quelle dipendenti da canoni, censi, livelli, ecc. è stata fatta preventivamente la deduzione del corrispondente capitale nel determinare il prezzo d'asta.
10. Il pagamento del primo decimo e successivi ventesimi del prezzo, qualunque sia l'importo dei singoli versamenti, potrà esser fatto anche in quell'Ufficio di Registro o del Demanio della Provincia ove sono situati i beni, vaduti che sia designato dall'acquisitore nell'atto della delibera. Ove questi non faccia tale designazione rimane fermo che il pagamento dovrà farsi nella cassa dell'Ufficio Demaniale esistente nel Capo-luogo della Provincia, in cui seguì l'aggiudicazione, giusta l'art. 47 delle istruzioni 28 dicembre 1867.
11. L'aggiudicazione sarà definitiva e non saranno ammessi successivi aumenti sul prezzo di essa.

Avvertenza. Si procederà a termini degli articoli 402, 403, 404 e 405 del Codice penale Italiano, contro coloro che tentassero impedire la libertà dell'asta, od allontanare gli accorrenti con promesse di denaro, o con altri mezzi sì violenti, che di frode, quando non si trattasse di fatti colpiti da più gravi sanzioni del Codice stesso.

MODULO D'OFFERTA

Io sottoscritto *N.* fu *N.* domiciliato a *N.* dichiaro di aspirare all'acquisto del lotto *N.* indicato nell'avviso d'asta in data *N.* per Lire *N.* unendo a tale effetto il certificato comprovante il deposito eseguito di Lire *N.* (all'esterno) Offerta per acquisto di lotti di cui nell'avviso d'asta in data *N.*

Num. progr. dei lotti	Num. della Tabella corrispondente	Comune in cui sono situati i beni	Provenienza	DESCRIZIONE DEI BENI					Valore Estimativo	Deposito per cauzione delle offerte	Prezzo presentato delle scorte vive e morte ed altri mobili	Anteriore Avv. so d'Asta a Schede Seg. dove figurano i Beni	N. del Lotto		
				Denominazione e Natura	Superficie										
					Et	Are	Cent	Part						Trav.	
1	25	Robecco d'Oglio	Fabbriceria Parr. di Robecco d'Oglio	Campo Predarolo con viti e gelsi in mappa al N. 430 censito L. 303 84	»	57	54	8	49	1158 61	115 86	»	III.	2	
2	21	Idem	Idem	Campo Pianona arativo, asciutto, moronato, in mappa al N. 272 censito L. 370 8	»	61	30	9	9	1246 38	124 63	»	III.	3	
3	23	Idem	Idem	Campo Ceresole aratorio, asciutto, vitato, in mappa al N. 278, censito L. 1280 44	»	2	02	08	30	21	4243 37	424 34	»	III.	4
4	24	Idem	Idem	Campo Predaro aratorio, asciutto, moronato in mappa al N. 160 censito L. 850 17	»	1	34	17	20	12	3015 23	301 52	»	III.	5
5	20	Idem	Legato S. Eurosia in Robecco d'Oglio	Campi denominati Ceresola e Cadenello a prato in mappa al N. 288, e 195 censito L. 521 36	»	94	63	14	11	1674 41	167 44	»	III.	6	
6	30	Idem	Idem	Campo Castagnolo aratorio vitato in mappa al N. 137 censito L. 900, 9	»	1	38	80	21	5	2556 54	255 65	»	III.	7
7	31	Idem	Idem	Campo Breda in mappa al N. 358 censite L. 336 38	»	79	63	12	4	1326 15.	132 61	»	III.	8	
8	37	Idem	Fabbriceria Parr. di Gadesco	Casa colonica di un sol piano superiore con attiguo orticello in mappa al N. 161 censita L. 12 4	»	1	38	05		2674 10	267 41	»	III	9	

Brescia, li 27 Novembre 1868.

Per il Direttore

TIBALDINI, Ispettore.

CIRCOLARE

I sottoscritti prevengono i loro concittadini, che col 1.° del 1869 in avanti; non saranno nelle loro contrattazioni per ricevere che Biglietti della Banca Nazionale e Biglietti emessi nel raggio di questa provincia, respingendo tutti quelli che vennero messi in circolazione in altre provincie.

Cremona il 26 Novembre 1868.

Marulli Francesco
Reggiani Virginio
Gneschi Enrico
Carulli Davide
Collini Luigi
Pegorari Giuseppe
Chiodelli Agostino
Colonnelli Angelo
Per Pietro Pastori, Giuseppe figlio
Torricelli Pietro
Carletti Alfonso
Tomasselli Giuseppe
Vercelli Arrigo
Colla Bartolomeo
Codeca G. A.
Pinali Clelia
Gazzola Luigi Antonio
Longa Giovanni
Per Sartori Eug. - Ormea
Per Soldi Alessandro - Albina moglie

Corbari Cesare
Per Merli Filippo, Domenico figlio
Gibelli Francesco
Cerrì Pietro
Capellini Alessandro
Curtarelli G. D.
Barbieri Luigi
Brasi fratelli
Pedrazzini
Marzoletti C. G.
Ambrogio Antonio
Gatti Giacomo
Per Tessaroli Gius. Ant., Paolo figlio
Talamazzi Giuseppe
Cantoni Giovanni
Bergonzi Enrico
Ganelli Ernesto

- Tipografia Ronzi e Signori -

Avviso di Concorso

È aperto a tutto il 15 Dicembre 1868 il concorso al posto di Segretario dei Comuni consorziati di Castilverde, Ossolario, Tredossi, cui va annesso l'annuo stipendio di Lire 1800.

Gli aspiranti devono presentare le loro istanze alla Segreteria Consorziale di Castagnino unendovi i documenti che valgono a comprovare la incensurabile condotta, lo svincolo dagli obblighi di leva, gli studj percorsi, non che i requisiti prescritti dall'Art. 48 del Regolamento 8 Giugno 1865 N. 2321.

La nomina sarà fatta per un quinquennio dai Consigli dei Comuni suindicati sotto l'osservanza del relativo Capitolato ostensibile nella Segreteria suddetta in tutte le ore d'Ufficio.

Dalla Segreteria Consorziale di Castagnino li 27 novembre 1868.

Le Giunte Municipali di

Ossolario

GAZZINA ARCANGELO f. f. di Sindaco

Assessori

ARDIGO GIAC. - BRAMBILLASCHI MARCO - BIGNAMI INNOC.

Castilverde

ADAMI ADAMO f. f. di Sindaco

ROSSINI BENEDE. - VILLA SAVERIO - SACCHI PAOLO Ass.

Tredossi

ZANETTI GIUSEPPE Sindaco

Assessori

FERRARI GIUS. - TENTOLINI C. - FIONI GIO. - FRIGERI SIRO - D. Bianchi Tito Seg.

DA VENDERE

CARTONI SEME BACHI veri Giapponesi

vergi annuali di 1.° qualità importati dall'incaricato Sig. Roberto Bertotti gerente di una delle principali Società Bacologiche Italiane che nell'anno scorso diede ottimi risultati.

Ricapito presso CARLO PIAZZA

Cremona S. Mattia N. 10.

Accettazione d'eredità col beneficio d'inventario

Nel verbale del 4. Novembre corrente la Signora Lameri Maria, Agostina ed Angela per il loro interesse, e Bonizzoni Maria nell'interesse dei minori suoi figli Rosina, Bartolo e Giovanni Battista Lameri q. Antonio, hanno fatto la dichiarazione di accettare col beneficio dell'inventario l'eredità del fu Lameri Francesco q. Bartolo, resosi defunto alle Cascine S. Carlo frazione di Credera senza testamento, il giorno 18 ottobre 1868.

Crema, dalla Cancelleria della R. Pretura di I. Mandamento il 25 Novembre 1868.

Rozzo, Cancell.

N. 8544.

CONGREGAZIONE DI CARITÀ' IN CREMONA

AVVISO D'ASTA

Presso la Segreteria della Congregazione di Carità si terrà nel giorno 8 p. v. Dicembre un esperimento d'asta a gara verbale per l'affitto dodicennale, a far tempo dall'11 Novembre 1869 del Campo detto del Moro, di cens. pert 57 10, pari a metriche 24 489882 posto nel Comune Due Miglia Quartier Pienengo di ragione dell'Orfanotrofio Femminile.

L'asta sarà aperta sul prezzo peritale di L. 548 54, e gli aspiranti al contratto dovranno cautare le proprie offerte col deposito di L. 80.

Cremona li 19 Novembre 1868.

Il Presidente

BAROLI

Accettazione d'eredità con beneficio d'inventario

Si rende noto che nel giorno 18 corr. il Sig. Avv. Gaetano Tibaldi di qui ha, quale curatore speciale della minorene Ferrari Clotilde di Luigi, domiciliata nei Corpi Santi di questa città, accettata l'eredità della costei madre Catelli Caterina col beneficio dell'inventario e per diritto di successione legittima.

Cremona, dalla Cancelleria della R. Pretura Mand. I. li 25 Novembre 1868.

B. SOLDATI, Cancell.

SEME BACHI GIAPPONESI ORIGINALI

Da Ernest Sevd e C. Vorohama Saison del Giappone della Ditta Fortunato Consonno e C. di Milano

Gli esperimenti fatti negli anni precedenti, benché in poca quantità diedero risultati soddisfacenti. Recapito in Cremona presso FRUICE PENNATI Vicolo Bissone N. 4.