

Abbonamenti — Anno L. 3 — Semestre L. 2  
— Trimestre L. 1.

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  
neurologici L. 5 — Necrologie L. 1 la linea.  
Gli abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale — Chi risiede fuori d'Acqui può associarsi  
presso qualunque Ufficio Postale pagando solo  
Cent. 20 in più — Le inserzioni si ricevono  
esclusivamente presso la Tipografia Dina.

**Pagamenti anticipati.**

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

Ogni Numero Cent. 5 — Arretrato 10.

# La Gazzetta d'Acqui

(GIORNALE SETTIMANALE)

**Monitore della Città e del Circondario**

**ORARIO DELLA FERROVIA** — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,32 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,19 pom.  
— ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,13 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,24 - 7,8 pom.

L'UFFICIO POSTALE è aperto dalle 8 ant. alle 1,45 p. e dalle 5 alle 7 p. — TELEGRAFICO dalle 8 alle 12 a. e dalle 3 alle 7 p. Giorni festivi dalle 8 alle 11 a. e dalle 4 a 5 pom.  
La BANCA POPOLARE è aperta dalle ore 9 alle 11 1/2 ant. e dalle 12 1/2 alle 3 pom., giorni feriali.

## Progetti Ferroviarii

Nei giornali della Capitale, ed in quelli che si pubblicano nelle città più cospicue d'Italia, troviamo fatto cenno non solo, ma eziandio benevolo esame del progetto di legge presentato testè alla Camera dall'on. Ministro dei Lavori pubblici, senatore Saracco. In quei periodici è detto che il concetto a cui s'ispira il programma del ministro si è di liquidare il passato, cioè pagare i debiti incontrati per la costruzione delle linee e quindi stanziare per ciascuna linea un fondo speciale che dovrà rimanere intangibile. In tal guisa si sistemerebbe il passato e si provvederebbe perchè in avvenire i lavori procedano regolarmente e senza interruzione. Al concetto sovra detto s'informa il disegno di legge che venne presentato alla discussione del Parlamento. Noi non abbiamo la pretesa di volerne fare un esame, perocchè non è nell'indole e nella natura del nostro modesto giornale occuparsi, come già ebbimo occasione di dire, delle cose della politica generale del Paese, e dei lavori parlamentari, compito questo riservato ai giornali maggiori. Abbiamo però voluto oggi far parola del progetto di legge dell'on. Saracco, perchè in esso havvi una disposizione riguardante la ferrovia Genova-Asti per Ovada, Acqui e Nizza Monferrato, ferrovia la quale è destinata a congiungere in modo più diretto e rapido il Piemonte al maggior porto d'Italia, a Genova.

La disposizione a cui accenniamo autorizza la spesa per la costruzione della suddetta linea nella somma di quarantotto milioni e mezzo, oltre il mezzo milione che era già stato stanziato nell'ultimo bilancio dei lavori pubblici, il quale venne approvato dalla Camera.

Sarebbero dunque destinati alla nuova linea 49 milioni, i quali naturalmente verranno ripartiti in parecchi esercizi, e cioè 4 milioni nell'esercizio 1887-88; 4 milioni nell'88-89; 7 milioni nell'89-90; 8 nel 90-91; 10 nel 91-92; 9 nel 92-93 e 6 nel 93-94. I ventisette milioni che sarebbero stanziati negli esercizi 1887-1891 verrebbero impiegati per la costruzione della grande galleria del Turchino, la quale, se non andiamo

errati, avrà una lunghezza di novemila metri. I diciannove milioni di cui negli esercizi 1891-93 si impiegherebbero nel costruire le linee di accesso alla galleria, ed i rimanenti 6 milioni sarebbero impiegati per le liquidazioni. Nel mettere mano ai lavori s'incomincierebbe colla galleria, opera importante ed abbastanza lunga. Stando però al risultato degli studi, i quali vennero eseguiti con moltissima diligenza da valenti ingegneri, sotto la direzione del Comm. Giambastiani, a cui si devono pure gli studi e l'esecuzione della linea ferroviaria Novara-Pino, la galleria potrebbe essere terminata nel 1890. Sicchè l'intera linea verrebbe a trovarsi ultimata nel 1892. Aggiungiamo poi che in causa appunto della somma diligenza e della severità con cui gli studi per la Genova-Asti, vennero condotti ed eseguiti, si può essere quasi sicuri che non sarà sorpassato lo stanziamento di 49 milioni.

Come vedono i nostri lettori, il progetto presentato dal nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, è di tale natura da far sì che in tempo relativamente assai breve, venga compiuta una ferrovia che, come dice giustamente il giornale *Caffaro*, rappresenta uno dei più vivi desiderii e dei più urgenti bisogni del commercio genovese e dell'intera regione ligure-subalpina, una ferrovia da cui ritrarranno non pochi vantaggi le regioni che essa attraverserà, i centri principali che deve più rapidamente e più direttamente congiungere, una ferrovia verso la quale da parecchi anni si appuntano i desiderii e le aspirazioni di numerose popolazioni fiorenti per le industrie e per l'agricoltura, una ferrovia infine a cui nessuno potè mai contestare la caratteristica di rispondere non ad un interesse regionale, ma ad un interesse generale. Il progetto dell'on. Saracco costituisce, per la nostra città e, per buona parte del circondario, come pure per buona parte del circondario di Novi Ligure, una buona e lieta novella, la quale fu intesa con molta soddisfazione da quanti seguirono con interesse e con amore le sorti di questa ferrovia.

E noi, che modestamente abbiamo tenuto dietro alle fasi, non tutte liete, non tutte scevre di pericoli, di ostacoli, di opposizioni più o meno aperte,

attraversate dal progetto della linea Genova-Acqui-Asti noi; che abbiamo sempre avuto fede nel buon risultato finale dell'opera grandiosa, anche quando era arma favorita di taluni il dileggio di coloro che, come noi, speravano non solo, ma avevano fede piena ed intiera; noi che della questione della ferrovia abbiamo creduto debito di pubblicisti modesti ma coscienziosi, occuparci spesso e con amore, siamo ben lieti che oramai si possa ritenere assicurata la costruzione di questa, sotto varii aspetti così importante, ferrovia Genova-Asti.

E diciamo assicurata perchè tutto fa credere, che il progetto presentato dall'on. Saracco sarà approvato e presto, dai due rami del parlamento. I giornali che hanno esaminato quel disegno di legge, constatarono tutti l'impressione favorevole da esso prodotta, ed un autorevole periodico di Roma, *La Tribuna*, analizzando le disposizioni principali del progetto, scriveva che esse sono destinate a provvedere ai bisogni più urgenti dell'amministrazione, ed accennano ad un ritorno verso le idee buone e sane in fatto di costruzioni ferroviarie. Tale giudizio abbiamo voluto riferire, perchè dimostra (ed è legittimo orgoglio di concittadini il constatarlo) come siano apprezzate le prime manifestazioni dell'opera del senatore Saracco, quale Ministro dei Lavori Pubblici, e come da tutti molto bene si auguri pel dicastero che dalla fiducia della Corona fu chiamato a reggere, dall'attività, dall'ingegno, e dalla competenza del nuovo Ministro. E noi chiudendo questo articolo, lo faremo con un augurio, ed è che ci sia dato di poter presto comunicare ai nostri lettori la lieta, consolante novella, che il progetto dell'on. Saracco, incontrò l'approvazione della Camera e del Senato.

## Il risparmio italiano

Tutte le volte che occorre di parlarne, se ne deve constatare l'aumento progressivo; e questo è motivo di rallegrarsi, perchè la previdenza e il conseguente accumularsi del capitale, sono prova fondamentale e causa di miglioramento morale ed economico.

Nel primo semestre 1886 gli uffici raccoglitori del risparmio da 4772 aumentarono a 4919. L'aumento maggiore si verificò nelle banche popolari e nelle casse postali di risparmio.

I versamenti ascesero a 496 milioni, in confronto di 411 milioni nel secondo semestre 1885; e i rimborsi a 400 1/2 milioni in confronto di 299 milioni.

Sicchè l'aumento effettivo del credito dei depositanti, che era stato di 12 milioni nel secondo semestre 1885, fu di 95 1/2 milioni nel primo semestre 1886.

Il numero dei libretti crebbe pure in modo accelerato; se ne accesero 251,125 nel secondo semestre 1885; e 324,497 nel primo semestre 1886. Deducendo dai libretti accesi quelli estinti, la eccedenza fu maggiore nel primo semestre 1886 di quella del periodo corrispondente del 1885.

Al 30 giugno 1886 il numero dei libretti era di 2,884,028 e il credito dei depositanti non meno di 1,527,716,031 lire. Durante il primo semestre 1886 il numero dei libretti in circolazione crebbe così di 165,172, e il credito dei depositanti di 113 milioni di lire; i risultati sono dunque molto soddisfacenti.

Per quel che riguarda il valore medio del libretto di risparmio è notevole il seguente fatto. Mentre presso le casse di risparmio ordinarie 1003 milioni di lire si ripartiscono sopra 1,189,167 libretti, presso le casse postali soltanto 199 milioni di lire si ripartiscono su 1,206,581 libretti. E cioè, il valore medio del libretto presso le casse di risparmio ordinario è di lire 845 circa, mentre presso le casse postali raggiunge appena la somma di 165 lire.

## Società Agricola-Operaia di Monastero Bormida

Onorevole Sig. Direttore,

Il Comitato nominato ad iniziativa della direzione della Società Operaia ed incaricato di raccogliere le oblazioni delle persone caritatevoli, per soccorrere i danneggiati poveri della immane catastrofe Ligure, ha terminato di raccogliere le offerte, raggranellando la somma di L. 140.