

La Gazzetta d'Acqui

(Conto Corrente colla Posta)

(GIORNALE SETTIMANALE)

Monitore della Città e del Circondario

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 necrologici 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 Tip. Dina.
Pagamenti anticipati.
 Si accettano corrispondenze purchè firmate. — I manoscritti restano proprietà del giornale. — Le lettere non affrancate si respingono.
 Ogni Numero cent. 5 — Arretrato 10.

ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant - 2,39 - 7,18 pom. — per Savona 7,58 - 11,45 ant. - 5,28 pom.
 — ARRIVI da Alessandria 7,48 ant. - 11,36 ant. - 5,21 - 10,28 pom. — da Savona 7,53 ant. - 2,30 - 7,8 pom.

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 ant. alle 7 pom. per la distribuzione delle lettere raccomandate e pacchi postali, e dalle 9 ant. alle 5 pom. per i vaglia e risparmi.

L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 7 ant. alle 9 pom.

La BANCA POPOLARE dalle ore 9 alle 11 1/2 ant. e dalle 12 1/2 alle 3 pom., giorni feriali.

L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE nei giorni feriali dalle 9 ant. alle 4 pom. e dalle 9 alle 11 ant. giorni festivi.
 CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE dalle 9 ant. alle 4 pom., giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

L'UFFICIO DEL REGISTRO dalle 8 alle 12 e dalle 2 alle 5 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

La Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti

Di questi giorni nel visitare i lavori, che alacramente si vanno spingendo innanzi per la costruzione della Genova Asti, e nel pensare che forse fra due anni, un importante tronco di essa, quello Asti-Ovada, potrà essere aperto all'esercizio, la mente nostra fu naturalmente tratta a riandare il cammino percorso verso la sua attuazione, dalla grande opera, dal giorno in cui ne sorse la prima idea timida ed impacciata sul principio, poi mano mano più franca e sicura, sino ad oggi, in cui pochi anni ci separano dal suo compimento.

E riandando il tempo trascorso, ci passarono dinnanzi agli occhi della mente, come in un quadro, le varie fasi del progetto, le stazioni del lungo, laborioso cammino. Ricordammo l'idea del tram da Acqui ad Asti cambiandosi per via in un progetto di ferrovia, che nella mente di promotori audaci (erano e parevano tali allora) avrebbe potuto spingersi, dall'altra parte di Acqui, sino ad Ovada.

Ricordammo gli studi fatti, i progetti escogitati, le trattative con una società belga, e i desideri, le aspirazioni della città nostra, che avrebbe visto dalla ferrovia aumentati i suoi commerci, accresciuta la sua prosperità. Poi ci risovvenne del progetto di massima Porta, per una linea che partendo da Chivasso e passando per Asti, Nizza, Acqui ed Ovada, facesse capo a Voltri e di lì a Genova, e ripensammo anche qui ai lavori del comitato promotore, alle difficoltà che al progetto si opponevano, difficoltà che la stessa fede intensa dei promotori, quella fede che abbatte le montagne, non riusciva a dissimularsi.

Furono questi i primi germi della grandiosa opera che si sta ora costruendo, e, convien dirlo, a coloro i quali propugnavano i progetti sovra indicati non poteva certo venire in mente che le vedute loro modeste per un tram o per una ferrovia di

natura secondaria da Asti ad Ovada per Acqui potessero essere di gran lunga superate coll'attuazione di una grande linea ferroviaria di natura e di carattere nazionale non solo, ma internazionale.

Ma venne il momento in cui nuovi orizzonti si apersero all'idea della ferrovia.

Lasciata impregiudicata nel progetto Baccarini del 1879 la questione del tracciato della succursale dei Giovi, succursale alligata però a certe condizioni prestabilite di lunghezza e di spesa (19 km. di percorso e 16 milioni di spesa), due tracciati si contesero il campo, quello per valle Scrivia e quello per valle Stura ed Orba che da Ovada faceva capo ad Alessandria; ed Acqui nostra si era schierata per valle Stura perchè sarebbe riuscito meno difficile per essa avvicinarsi a Genova, mediante il già studiato e progettato tronco verso Ovada.

Ma valle Stura ebbe avverse le sorti, e trionfò valle Scrivia, sicchè parve dovessero cadere nel dimenticatoio le aspirazioni legittime del Piemonte per una più celere e diretta comunicazione colla Liguria. Così invece non avvenne: la lotta fra i due tracciati rivali, fu, come si espresse l'on. Baccarini nella relazione premessa al progetto di legge da lui presentato nel 1882, una lotta feconda, poichè ne uscì il progetto per una linea Genova-Ovada-Acqui-Asti con eventuale prolungamento fino a Chivasso, linea di cui il prelodato ministro riconobbe tutta la grande importanza come quella che in tempo non lontano avrebbe servito come una nuova succursale dei Giovi, di cui Genova, atteso il grande sviluppo commerciale da essa preso, non poteva non sentire presto il bisogno, non ostante la decretata linea per valle Scrivia.

Si fu, seguendo quest'ordine di idee che la commissione parlamentare, ampliando il concetto dell'on. ministro e volendo rendere presto possibile la Genova-Asti, importantissima sotto tutti gli aspetti, e riconosciuta d'interesse nazionale, propose ed il Parlamento approvò, il noto articolo di legge che alligava all'avverarsi

di una o dell'altra delle due condizioni ivi stabilite, la presentazione d'una legge per la costruzione della predetta linea.

Dall'approvazione della legge suddetta, l'idea della Genova-Asti percorse trionfalmente la sua via, e venne il giorno finalmente in cui per effetto delle nuove convenzioni, proposte dall'on. Saracco ed approvate nel luglio 1888, la società per le strade ferrate del Mediterraneo, assunse la costruzione della ferrovia, pel cui sollecito compimento attualmente si lavora si da far più presto paghi i voti delle popolazioni del Piemonte e della Liguria.

Nel ricordare tali vicende della ferrovia, non potevamo naturalmente esimerci dal pensare ai promotori, ai propugnatori di essa, e specialmente al senatore Saracco, il caldo, convinto, fedele, autorevole patrocinatore di tale ferrovia.

Ci ripeteremmo se dovessimo ora in queste colonne dire dell'opera dell'illustre uomo in pro' della ferrovia: la sua benemerenzza, non da noi soltanto, che abbiamo avuto sempre piena fiducia in lui, e nel trionfo finale dell'idea da lui difesa, è stata altamente proclamata, ma anche da coloro che di fronte alla convinzione nostra, sorridevano, e non avevano o mostravano di non aver fede alcuna. Quello piuttosto che adesso vogliamo dire, si è che oramai si è incominciato a riconoscere come il senatore Saracco, caldeggiando la ferrovia Genova-Asti, patrocinasse un'opera di grande interesse nazionale.

Oramai agl'intendimenti dell'illustre uomo si comincia a rendere giustizia, perchè nessuno più dubita non dell'utilità, ma della necessità della Genova-Asti, dal momento che di fronte al sempre crescente movimento commerciale di Genova, il primo porto d'Italia, si è dimostrata non bastevole la succursale per valle Scrivia, il cui costo superò di gran lunga i limiti stabiliti dalla legge del 1879, come aveva fatto prevedere uno dei propugnatori di valle Stura, l'ingegnere Bosco, e che l'antico valico dei Giovi è spesso intercettato da frane sì da rimanere impedito,

per uno spazio di tempo più o meno breve, l'esercizio della linea.

Tale giustizia si renderà anche maggiore al senatore Saracco col volgere del tempo, quando la linea sarà compiuta ed aperta all'esercizio, e l'illustre uomo avrà così completo il conforto alle amarezze che, come egli scriveva testè in una bellissima lettera indirizzata al comune di Montegrosso, lettera di cui facemmo cenno nel numero scorso, che non gli furono risparmiate per aver patrocinata la ferrovia Genova-Asti, per aver voluto, come egli si espresse, che nobili provincie avessero pur esse la loro parte di sole.

Egli però non si è lasciato mai vincere dallo sconforto; ha sopportato anche maligni e ingiusti rimproveri ed attacchi coll'animo che vince ogni battaglia, perchè convinto della bontà della causa da lui sostenuta e la vittoria gli arrise. E noi, suoi concittadini che passo passo seguimmo il cammino percorso dal vagheggiato progetto, che ci allietammo all'annuncio delle prime vittorie ottenute, e più ancora quando ogni indugio all'inizio della costruzione della grande opera fu tolto, mandiamo anche una volta un saluto riconoscente ed affettuoso al benemerito uomo, ed auguriamoci che giunga presto il giorno in cui, inaugurandosi la nuova ferrovia, nuovi applausi ed evviva salutino ed acclamino il Sen. Giuseppe Saracco.

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 18 Agosto

Presidenza SARACCO - SINDACO.

PRESENTI: — Accusani Barone — Accusani Ave. Fabrizio — Asinari — Bisio — Borreani — Caratti — Ceresa — Chiabrera — Ferraris — Fiorini — Garbarino — Gardini-Blesi — Ivaldi — Levi — Lupi — Morelli — Ottolenghi Dottore — Ottolenghi Moise Sanson — Pastorino — Scali — Scorazzi — Sgorlo — Vassallo — Zanoletti Francesco — Zanoletti Tommaso.

Poche cose e nessuna lieta, formeranno argomento di discussione per oggi, così dice il Sindaco, impedendo a parlare dell'aumento del