

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 col mezzo delle cartoline-vaglia che costano cent. 10 in più — Le inserzioni si ricevono esclusivamente presso la Tipografia Dina.

Pagamenti anticipati.

Si accettano corrispondenze purché firmate — I manoscritti restano proprietà del giornale — Le lettere non affrancate si respingono.

Ogni Numero cent. 5 — Arretrato 10.

La Gazzetta d'Acqui

Conto Corrente colla Posta.

(GIORNALE SETTIMANALE)

Monitore della Città e del Circondario

ORARIO DELLA FERROVIA

PARTENZE per Alessandria 5,5 - 8,10 - 14,45 - 19,40 — per Savona 7,57 - 12,46 - 17,24 — per Asti 6,42 - 9,20 - 12,52 - 15,53 - 20,5 (diretto) — p. Genova 5,55 - 8,24 (diretto) - 14,44 - 19,55.
ARRIVI da Alessandria 7,47 - 12,38 - 17,11 - 22,28 — da Savona 7,57 - 14,37 - 19,18 — da Asti 8,20 (diretto) - 12,41 - 17,15 (accel.) - 19,35 - 22,20 — da Genova 6,28 - 11,58 - 15,54 (diretto) - 19,55.

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 alle 19 per la distribuzione delle lettere raccomandate e pacchi postali, e dalle 9 alle 16 per i vaglia e risparmi.

L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 7 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 NOTARILE DISTRETTUALE nei giorni feriali dalle 9 alle 16 e dalle 9 alle 11 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.

VILLA HA PAURA

Il nuovo presidente della Camera, dimenticando di essere stato eletto all'onorifica carica di presidente quale candidato del ministero, ha cercato di propiziarsi l'opposizione cosiddetta parlamentare compiendo uno di quegli atti che lungi dall'essere prova d'imparzialità dimostra la debolezza di chi l'ha compiuto.

Vogliamo alludere alla nomina della giunta delle elezioni della quale il Villa ha chiamato a far parte tutti i capi delle diverse opposizioni coalizzati nell'unico intento di abbattere l'attuale ministero, non perchè faccia male, ma per dividerne le spoglie.

È giusto che i partiti sieno equamente rappresentati nella giunta delle elezioni come in tutte le commissioni parlamentari, però il nuovo presidente della Camera non poteva, senza mancare di riguardo al ministero, del quale era il candidato, chiamare a far parte della giunta delle elezioni i capi delle opposizioni che aspirano al potere, e tanto meno quei capi che fanno lotta di persone. Da parte del presidente della Camera è a desiderarsi la più scrupolosa imparzialità, ma debolezza no. E sarebbe un far torto alle diverse opposizioni parlamentari il supporre che non abbiano uomini capaci di far parte della giunta delle elezioni all'infuori dei loro capi.

È vero che il nome del Villa venne serenamente discusso in seno della maggioranza ministeriale quando il ministero lo aveva proposto candidato alla presidenza della Camera; temeva forse il Villa che il suo nome venisse discusso meno serenamente dall'opposizione? O crede il Villa di aver placato l'opposizione col dimostrarsi verso la medesima accondiscendente oltre misura?

Lo vedremo fra poco. Ma intanto il ministero può ben dire del Villa: dagli amici mi guardi Iddio che dai nemici mi guardo io.

Mancia di lire CINQUANTA oppure il valore integrale dell'oggetto, a chi consegnerà all'Albergo d'Italia (Città) una spilla da uomo, con brillante, smarrita percorrendo la strada dall'Albergo d'Italia allo Stabilimento Termale d'oltre Bormida.

IL PROGETTO DEBERNARDI Per la Ferrovia Acqui-Sassello-Savona

Per quanto, oggidi, non molto credenti nella costruzione di questa ferrovia, nondimeno crediamo possa riuscire interessante ai nostri lettori il conoscerne lo studio di massima eseguito dall'egregio ingegnere Debernardi.

« Nel 1883, sull'invito di un autorevole personaggio, cui sta a cuore il benessere ed il progresso della vita commerciale di Savona, mi posi a studiare il mezzo di correggere le comunicazioni ferroviarie di quella piazza col Piemonte e colla valle del Po.

Il commercio di Savona era a quell'epoca bene avviato e prometteva un florido sviluppo, il porto ampliato e sistemato era visitato da numerosi piroscafi, la città in breve volger d'anni, aveva considerevolmente aumentata la sua popolazione, le industrie fiorivano.

Se non che fin d'allora lamentavasi l'inciampo, arrecato all'attività commerciale, dalle gravose condizioni altmetriche dell'unica ferrovia che collega quel porto col Piemonte e per Alessandria, colla valle del Po e cogli sbocchi alpini aperti o di prossima apertura, condizioni aggravate anche dalla poca sicurezza della linea, e nella direzione di Alessandria, da un tracciato tortuoso ed evidentemente troppo lungo. Prevedevasi fin da allora che il male si sarebbe aggravato, dopo la succursale dei Giovi, destinata ad aumentare la potenzialità della ferrovia Genova-Alessandria, e segnatamente della nuova linea Genova-Acqui-Asti.

Quest'ultima ferrovia, avvicinando Genova ai mercati transappenninici, avrebbe limitato il campo d'azione di Savona, avviandola a poco a poco ad uno stato di commerciale inoperosità.

I fatti non tardarono a dar ragione ai tristi presagi.

Nessuna migliore dimostrazione del deperimento del commercio Savonese, che quella risultante dal seguente prospetto delle importazioni in generale, ed in particolare delle due categorie principali, carboni fossili e cereali, desunte dalle statistiche della R. dogana di Savona, durante il periodo 1885-1893.

Anno	Importazioni complessive Tonnellate	Carboni fossili Tonnellate	Cereali Tonnellate
1885	580,338	332,262	73,209
1886	507,152	341,448	73,912
1887	890,351	613,746	102,708
1888	658,638	509,433	63,634
1889	657,422	489,205	69,364
1890	612,469	454,871	61,891
1891	546,704	377,041	21,020
1892	457,950	370,192	24,361
1893	531,091	881,972	47,586

L'anno 1887 segna l'apogeo; poi il movimento va continuamente decrescendo, e nel 1893 le cifre della categoria generale segnano il 40.010 di diminuzione, altrettanto il carbone, ed i cereali il 55.010, mentre le due annate antecedenti 1891 e 1892 sono ancora peggiori. Il carbone arriva appena alla metà dell'importazione del 1887, i cereali appena ad un quinto.

Nè poteva essere diversamente. La ferrovia attuale, colle sue fortissime pendenze, col suo punto culminante a 517 metri sul livello del mare nella direzione di Torino, seguendo i lunghi meati della Bormida in quella di Alessandria, allunga fuor di misura la percorrenza virtualmente da un lato, virtualmente e materialmente dall'altro, ed è del tutto impropria a soddisfare i bisogni di ben nutrite relazioni commerciali con Torino, colla valle del Po e coi mercati transalpini dell'Europa centrale, le cui vie convergono ad Alessandria.

Trattavasi di tracciare una ferrovia capace di riparare a questi mali, dinamicamente non inferiore a quelle di Genova, tendere dritto alla meta e permettente un servizio rapido, facile ed insieme remuneratore, tale insomma da invogliare la stessa società esercente, anzichè ad ostacolare, a favorire e promuovere, nel suo proprio interesse, l'incremento del traffico.

Uno studio accurato delle condizioni orografiche locali, a me già in parte per precedenti studi assai note, non tardò a far cadere la mia scelta sulle valli del Sansobbio e dell'Erro. Una via ferrata condotta per dette valli, attraversando l'Appennino sotto al giogo di Santa Giustina, mena dritto ad Acqui ed ivi, incontrando la ferrovia della Stura, prepara una comunicazione con Torino, lunga circa come l'attuale, ma dinamicamente molto migliore e suscettibile di

ulteriori abbreviamenti, come vedremo in appresso; in pari tempo abbrevia di circa 20 chilometri la distanza da Alessandria e così conserva a Savona i mercati del Monferrato, aprendole quelli della Lombardia e del basso Piemonte, nonchè, pel Gottardo e pel Sempione, quelli dell'Europa centrale.

Ecco l'origine della proposta da me fatta nel 1883, per una ferrovia succursale Savona-Sassello-Acqui.

Malgrado l'evidenza degli argomenti che militavano per la mia tesi, le mie convinzioni non ebbero la fortuna di essere condivise che da una minorità, molto autorevole certo, ma troppo ristretta. Stavano a fronte un progetto proposto e con molto fervore patrocinato dalla città di Alba, la quale fece ogni sforzo per ottenere la costruzione di una seconda ferrovia da Savona a Torino, che, tolto il risparmio di pochi chilometri verso Torino, non migliora lo stato di Savona verso nessun altro obbiettivo, anzi lo peggiora, allungando di circa sei chilometri la già troppo lunga via per Alessandria, e costa su per giù un'ottantina di milioni.

Ciò malgrado, la proposta di questa linea, cui fu dato il nome di *direttissima*, fece molti proseliti e per un po' di tempo tenne il campo, finchè un voto del Consiglio municipale di Torino, rifiutandole il suo appoggio, venne a gettar acqua sul fuoco. Le cose rimasero lì quasi dimenticate.

Distogliendo gli animi da un esame sereno ed imparziale della questione, quell'agitazione per la *direttissima* fu un vero male, perchè fece perdere un tempo ed un'occasione forse favorevole all'attuazione dell'opera.

Il disagio attuale del commercio savonese, di cui la causa prima non può revocarsi in dubbio, mise in allarme una eletta di cittadini e li eccitò a scongiurare, mercè un'azione efficace, il pericolo di guai ancora maggiori; e decisi di preparare, con tutta l'efficacia, la via alla costruzione di un nuovo valico appenninico, diedero la preferenza al tracciato da me proposto nel 1883 per le valli del Sansobbio e dell'Erro.

Lo spettabile comitato promotore facendomi l'onore di affidarmi i nuovi studi tecnici, mi incaricò di rivedere il primitivo progetto, nella vista di appor-