

Abbonamenti — Anno L. 3 — Semestre L. 2
Trimestre L. 1 Estero U. P. L. 6.
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 — Ringra-
ziamenti necrologici L. 10 — Necrologie L. 1
la linea.
— Gli abbonamenti e le inserzioni si ricevono
esclusivamente alla Tipografia del Giornale.
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

GIORNALE SETTIMANALE

(Conto Corrente nella Posta)

ORARIO DELLA FERROVIA (*) **ACCELERATO con fermata a Strevi e Cassine.**
PARTENZE: p. Alessandria 5,45 - 7 - 7,54 - 12 - 16,5 - 18 - 19,46 — Savona 4,20 - 8 - 12,53 - 17,42 - 20,40 — Asti 5,25 - 8,10 - 11,35 - 16 - 20,31 — Genova 5,30 - 6,52 - 8,5 - 11,50 - 15,52 - 20,38 — Ovada 22,12
ARRIVI: da Alessandria 7,54 - 9,44 - 12,45 - 15,12 - 17,37 - 20,26 - 22,48 — Savona 7,43 - 11,30 - 15,37 - 19,39 — Asti 7,49 - 11,23 - 15,47 - 20,1 - 22,2 — Genova 7,48 - 11,15 - 15,40 - 19,40 - 20,22 - 22,45 — Ovada 5,18

L'Ufficio Postale sta aperto dalle 8 alle 19 per l'accettazione delle lettere raccomandate ed assicurate, distribuzione e vendita francobolli - dalle 8 alle 18 per l'accettazione e consegna pacchi postali - Per i Vaghi e risparmi (Cassa) dalle 8 alle 12 e dalle 13 alle 16 giorni feriali, nei giorni festivi dalle 8 alle 12. — L'Ufficio Telegrafico e Telefonico dalle 8 alle 24. — L'Esattoria dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 17 giorni feriali, e dalle 9 alle 12 giorni festivi. — Il Credito Provinciale dalle ore 9,30 alle 12 e dalle 14 alle 16. — La Cassa di Risparmio di Torino tutti i giorni dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 17. Alla Domenica e al Mercoledì solo nelle ore antimeridiane. — L'Agenzia delle Tasse dalle ore 8 alle 12 e dalle 14 alle 17, giorni feriali e dalle 8 alle 12, giorni festivi. — L'Archivio Notarile Distrettuale nei giorni feriali dalle 9 alle 16 e dalle 9 alle 12 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. — Consorzio Agrario Cooperativo dalle 8 alle 12 ed alle 14 alle 17 giorni feriali. — Gli Uffici Comunali dalle 8,30 alle 12 e dalle 15 alle 18 giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

Il Progetto della Ferrovia Bubbio-Cortemilia

La domanda di concessione del Comm. Besenianica

La notizia della domanda di concessione della ferrovia Bubbio-Cortemilia ha prodotto vivo interesse e grande soddisfazione in tutta la Valle Bormida, dove il nostro giornale, che portava l'informazione, fu ricercato dalle popolazioni e letto con particolare piacere.

Siamo ora lieti di pubblicare la domanda di concessione presentata dall'ing. comm. Besenianica, grande e potente costruttore. La domanda è accompagnata dal progetto, dalle spese di bollo, deposito, ecc. Il tutto rappresenta una somma di parecchie decine di migliaia di lire che dinotano tutta la serietà della domanda del comm. Besenianica, cosicché coloro che vi vogliono vedere una semplice manovra elettorale, sono tre volte sciocchi!

Appena avuto notizia della domanda di concessione, l'on. Maggiorino Ferraris, che ha lungamente cooperato alla sua preparazione, si è recato a Roma per affrettarne il corso, ed ha già conferito con gli uffici competenti.

Ecco intanto la domanda di concessione della linea a binario normale Bubbio-Quartino (Loazzolo)-Cesole-Vesime-Perleto-Cortemilia, da innestarsi alla Bistagno-Ponti-S. Stefano e quale fu presentata al Governo dall'egregio comm. Besenianica, con i relativi documenti e spese:

A S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici
Ufficio Speciale delle Ferrovie

Roma,

Eccellenza,

Il sottoscritto si onora di presentare all'Ecc. Vostra domanda di concessione di costruzione ed esercizio e per la durata di 70 anni, di un tronco ferroviario Bubbio-Cortemilia, a scartamento normale, trazione a vapore, della lunghezza di metri 17.250 svolgentesi per m. 11.458 con ab. 10.504 in Provincia di Alessandria e per m. 5.702 con ab. 14.716 in Provincia di Cuneo.

All'uopo si onora di allegare un dettagliato progetto di massima redatto a norma del regolamento 10 Giugno 1900.

In base alle risultanze del relativo piano finanziario, si rende necessario il sussidio dello Stato nella massima misura consentita dalla legge e per 50 annualità vincolabili per 9/10 alla costruzione.

Gli Enti locali dovranno integrare detto sussidio col loro concorso finanziario nella misura e nella forma indicata nel piano finanziario, in modo che venga assicurato per la costruzione un concorso finanziario di L. 4.000.000 da fornirsi dagli Enti interessati, previa concessione dei 9/10 della sovvenzione governativa.

All'uopo, il sottoscritto, dopo esperite le necessarie pratiche cogli Enti interessati, si riserva, se necessario, di indicare all'Ecc. Vostra l'Ente consorzio o Società nel cui nome e pel cui conto l'atto di concessione dovrebbe essere stipulato.

Come venne pure indicato nella parte finanziaria della Relazione Tecnica, il sottoscritto propone che l'esercizio del tronco Bubbio-Cortemilia, il quale costituisce un completamento della costruenda linea di

raccordo fra la Acqui-Savona e la Alessandria-Bra che verrà costruita ed esercita dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, venga pure assunto dalle Ferrovie dello Stato, che potranno esercirlo in condizioni più economiche che un'altra qualsiasi Amministrazione, in quanto il proposto tronco costituisce un annesso del citato raccordo col quale potrà formare un nesso unico agli effetti dell'esercizio.

E però, nello stabilire il piano finanziario, si è fatto affidamento su una partecipazione ai prodotti lordi iniziali d'esercizio, a favore del concessionario, nella misura del 3 % fino alla concorrenza di L. 7.000 di prodotto lordo chilometrico che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dovrebbe corrispondere al Concessionario.

A tale effetto, il Concessionario potrà provvedere tanto all'acquisto diretto del materiale rotabile e d'esercizio, quanto mediante corresponsione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato della somma preventivata per tali acquisti nella misura di L. 15.000 per chilometro di linea sussidiata.

Per la costruzione si chiedono 24 mesi contati a partire dall'approvazione del progetto esecutivo che il sottoscritto si obbliga di presentare nei 6 mesi successivi alla approvazione dell'atto di concessione.

L'inizio della costruzione verrebbe però subordinato all'inizio dei lavori del primo tratto Ponti-Bubbio del raccordo Ponti-S. Stefano la cui costruzione è già stabilita per legge.

Si chiede che la sovvenzione dello Stato venga corrisposta sull'intera lunghezza del tronco, misurata fra la punta dello scambio d'innesto al raccordo Ponti-S. Stefano presso la stazione di Bubbio e l'estremo del binario di servizio della stazione di Cortemilia.

Il sottoscritto è pure disposto a trasformare la presente domanda in altra per concessione della sola costruzione nell'intesa che l'esercizio venga assunto senz'altro dalle Ferrovie dello Stato.

Il sottoscritto si lusinga che l'Ecc. Vostra vorrà degnarsi di prendere in benevolo esame la presente domanda di concessione del tronco Bubbio-Cortemilia, la cui costruzione estenderebbe anche ai Comuni dell'alta valle Bormida i benefici della sistemazione ferroviaria della regione, che col solo raccordo Ponti-S. Stefano, avrebbero un riflesso troppo indiretto per l'importante centro di Cortemilia e per molti Comuni circostanti, nel mentre che col proposto tronco Bubbio-Cortemilia si risolverebbe con piena soddisfazione di tutte le popolazioni interessate l'annoso e vivamente discusso problema delle comunicazioni ferroviarie di Valle Bormida.

Col più profondo ossequio

Dell'Ecc. Vostra

Devotissimo
BESENIANICA.

Roma, 19 Luglio 1913.
(Milano, Via Rovere, 7).

L'on. Maggiorino Ferraris ed i Ferrovieri

Il modo più pratico di dimostrare il proprio affetto alle classi operaie e lavoratrici è di combattere per esse nel momento del bisogno.

I ferrovieri italiani, che sono una delle categorie più numerose di lavoratori, ebbero per lunghi anni stipendi poveri, sotto l'esercizio delle Società private. Sorsero in allora in alcuni deputati il pensiero di una inchiesta sul trattamento fatto al personale ferroviario. La proposta di legge fu presentata al Parlamento dall'on. Adolfo Sanguinetti di Cairo Montenotte, antico e valoroso deputato della democrazia italiana.

Apertasi la discussione nella seduta del 29 Giugno 1896, la proposta incontrò una vivacissima opposizione. L'accosero poco favorevolmente l'on. Sonnino ed altri valorosi deputati: la combatté aspramente l'on. Prinetti, di cui era nota l'autorità parlamentare. Quasi solo a difenderla l'on. Zavattari, il facchino deputato, che gli operai milanesi sempre ricordano.

L'inchiesta a favore dei ferrovieri pareva naufragata quando sorse a propugnarla arditamente l'on. Maggiorino Ferraris, con tale ardore ed efficacia da meritare i pubblici elogi di Felice Cavallotti, che forse aveva qualche diritto di parlare a nome della democrazia italiana.

È noto che in quel giorno l'intervento di Maggiorino Ferraris cambiò le sorti della discussione. Il Governo finì per accettare un'inchiesta reale. Fu nominata una Commissione che accertò le ore eccessive di lavoro e gli stipendi inadeguati dei ferrovieri. E dai lavori di quell'inchiesta, in tanta parte dovuta all'opera di Maggiorino Ferraris, vennero per i ferrovieri due benefici sensibili:

1° La riduzione delle ore eccessive di lavoro;
2° L'aumento delle paghe.

Il comm. Bianchi nella sua recente e pregevole relazione constatò che al 1905 la paga media dei ferrovieri e del personale, sotto le società, era di 1360 lire all'anno: ora è salita a lire 1870 ed è in continuo aumento. Ma nel 1896, la paga era ancora inferiore alle L. 1360.

Questo notevole aumento medio di 500 lire all'anno — pari al 37 per cento — per impiegati e agenti è in grande parte una conseguenza dell'inchiesta sul personale e dell'esercizio di Stato, l'una e l'altra vigorosamente sostenuti dall'on. Maggiorino Ferraris.

Il discorso del nostro deputato fu a suo tempo e con vive approvazioni riprodotto dalla stampa delle organizzazioni ferroviarie. Lo ristampiamo oggi affinché i ferrovieri attuali ricordino l'opera e l'affetto che il nostro deputato ha avuto per la loro classe, nel momento del dolore, delle sofferenze e della lotta, quando l'appoggio e l'amicizia sono più preziosi. I ferrovieri del Collegio, di qualunque grado e classe leggeranno con riconoscenza la parola di Maggiorino Ferraris e la ricorderanno nelle prossime elezioni:

Camera dei Deputati 29 Giugno 1896.

PRESIDENTE — Ha facoltà di parlare l'on. Ferraris Maggiorino.

FERRARIS MAGGIORINO — L'on. Prinetti si rivolgeva al Ministro dei Lavori pubblici pregandolo di voler fare dichiarazioni precise a nome del Governo. Uguale preghiera debbo rivolgere anch'io all'onorevole ministro dei lavori pubblici, benché io possa partire da un ordine d'idee e di considerazioni diverse da quelle testè svolte dall'on. Prinetti...

Per conto mio, penso che quando il Parlamento si trova di fronte a lagnanze così continue, fondate o no, di una classe intera di cittadini, laboriosi ed onesti, ha, più che il diritto, il dovere di portare l'attenzione sua intorno a queste lagnanze. (Bravo). Se esse sono ingiuste, la luce della giustizia le cancellerà dall'opinione pubblica (Bravo!) e avremo ottenuto il beneficio che qui non ci divideremo più in due campi; che fuori del Parlamento non ci saranno due campi diversi; e non si dirà più che il benessere d'una intera classe operaia sia il monopolio di un partito politico, ma l'interesse comune di tutti i cittadini dello Stato.

Se le loro lagnanze invece, sembrassero giustificate e fondate, allora io dico che è obbligo nostro di fare a quelle lagnanze ragione, per quell'alto sentimento di giustizia che è proprio del Parlamento italiano, per quell'alto sentimento di giustizia che in questi giorni non trattiene né Governo né Parlamento dall'entrare, nella questione della Sicilia, negli stessi rapporti privati di semplici cittadini. (Bravo! Bene!).

E questo valga di risposta all'on. Prinetti, quando dice: voi vi trovate di fronte a Società private, e non avete il diritto di ingerirvi nella loro amministrazione.

No, on. Prinetti! Il dovere dello Stato è di venire in aiuto di coloro che soffrono, specie se soffrono ingiustamente; poichè tale dovere è superiore a qualunque diritto privato (Bravo!) Tutte le legislazioni civili e sociali di qualunque popolo di Europa, entrano nei rapporti tra padroni ed operai: e anche noi, con la legge per gli infortuni del lavoro, vi siamo entrati in questi giorni. Ora io credo che lo Stato vi debba entrare a maggior ragione quando si trova non di fronte a semplici cittadini, ma di fronte a Società concessionarie che sussistono solamente per una concessione dello Stato, che esercitano ferrovie dello Stato, e che da questo hanno ricevuto corrispettivi in contraccambio dei servizi che esse prestano (Bravo!).

ZAVATTARI — E che corrispettivo!

FERRARIS MAGGIORINO — Quindi a me pare, on. Ministro, che se in una questione così importante, Ella intende di iniziare una politica interamente nuova e la cui utilità può essere anche indiscutibile, Ella dovrebbe sentirsi contento di essere confortato dagli aiuti e dagli studi preparatori di una Commissione d'inchiesta, nominata non fra coloro che hanno interessi elettorali (per quanto questi siano interessi della nazione) ma fra coloro i quali sono desiderosi di fare di questo problema uno studio serio ed imparziale: i quali sono desiderosi che l'esercizio delle ferrovie ita-