

LA GAZZETTA D'ACQUI

(E GIOVANE ACQUI)

MONITORE DELLA CITTÀ E DEL CIRCONDARIO

ABBONAMENTI — Il Trimestre L. 2; Semestre L. 3,50; Anno L. 6 compreso i Supplementi.

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. — Pagamenti Anticipati.

ESCE

la Domenica ed il Mercoledì

Gli Abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale ed alla Libreria Levi.

Si accettano corrispondenze purchè firmate. I manoscritti restano proprietà del Giornale. Le lettere non affrancate si respingono.

Ogni Numero Cent. 5 - Arretrato Cent. 10.

ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,27 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,12 pom. — ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,4 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,17 - 7,10 pom.

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

Ricorrendo Lunedì la festa dei SS. Pietro e Paolo, Martedì non verrà pubblicato il giornale.

UN PO' DI STORIA

✱

Ai nostri lettori che hanno tenuto dietro alla interessante questione della linea Genova-Acqui-Asti, non è certo sfuggita tutta la grande importanza del fatto che siamo stati lietissimi di poter annunziare nel numero scorso, in ordine alla linea stessa. Per esso, ogni dubbio è cessato; ogni incertezza riguardo alla costruzione della vagheggiata ferrovia, è tolta, ogni pericolo di bastoni fra le ruote che potessero intralciare lo spedito incamminarsi del progetto verso la meta della compiuta esecuzione, è dissipato: quello che era futuro remoto è diventato futuro prossimo, molto prossimo, specialmente avuto riguardo all'importanza dell'opera ed alle difficoltà dell'esecuzione, ed Acqui nostra, avrà, con lieve, e quasi diremmo, sproporzionato contributo, una ferrovia, destinata ad arrecarle incalcolabili vantaggi. Di fronte a tutto ciò, di fronte al fatto annunziato nello scorso numero, giunto ai più inaspettato, ci sia lecito lasciare in disparte ogni riserbo, ci sia lecito alzare un inno di lode a chi è stato, è, e sarà ancora, giova augurarcelo, per molto tempo, il tutore più sicuro, più disinteressato, più fedele, più attivo degli interessi Acquesi, a chi prendendo sotto il suo patrocinio l'idea della ferrovia Genova-Acqui-Asti, la condusse trionfante in porto, attraverso ostacoli d'ogni sorta, lottando contro difficoltà che parevano, e sarebbero state per tutt'altri che per lui, insormontabili, facendo progredire l'idea, anche quando sembrava che si fosse arrestata per via, a chi, in una parola, come scrivemmo nel numero scorso, fu il genio tutelare della ferrovia, al Senatore Saracco.

✱✱

Nessuno, crediamo, che voglia essere e sia di buona fede, potrà trovare non conformi a verità ed a giustizia le lodi al Senatore Saracco: il progetto da lui patrocinato e fatto trionfare, è talmente importante ed utile per la nostra città non solo, ma pel Piemonte; egli ha tanto operato per la buona riuscita, che ogni lode a lui diretta,

non deve apparire soverchia. E noi che, a gridargli evviva per quanto ha fatto, non abbiamo dichiarato di aspettare che il piccone dei minatori intaccasse le colline di Molare e di Ovada, noi che abbiamo sempre creduto al felice successo della progettata ferrovia, che ci siamo studiati di seguirne le vicende fin dal giorno, si può dire, in cui se ne ebbe a parlare come di una cosa suscettibile d'essere tradotta in fatto; noi che appunto per questo abbiamo potuto farci un'idea del molto lavoro compiuto dal Senatore Saracco, possiamo, senza essere tacciati di piaggiatori, dire tutto il bene che pensiamo di lui, affermare francamente ed a fronte alta, che l'illustre nostro Sindaco ha bene meritato dal paese, sicuri d'interpretare, così dicendo, l'opinione della cittadinanza Acquese, la quale sa che non è punto un'ottima qualità l'ingratitude, non ostante che l'abbiano definita l'indipendenza del cuore.

Dopo ciò, non sarà inutile che ci rivolgiamo un poco indietro, facendo, ora che la progettata ferrovia, è, si può dire, assicurata, un po' di storia della medesima e delle fasi per cui ebbe a passare. In tal guisa potrà più convenientemente apprezzarsi il valore del fatto compiuto, ed il merito di chi ebbe a procurarlo, conoscendo le difficoltà che si dovettero superare per raggiungere la meta desiderata.

✱✱

Nel 1879 il Governo presentava un progetto di legge per le costruzioni ferroviarie, e la Camera ed il Senato, pur apportandovi alcune modificazioni, lo approvavano in massima, sicchè quel progetto diventava la legge 29 Luglio 1879 N. 5002 serie 2^a. In essa le linee a costruirsi erano distinte in tre diverse categorie, a seconda che dovevano essere costruite a totali spese dello Stato, oppure col concorso maggiore o minore degli enti interessati; di più era scritta nella legge la facoltà al Governo di costruire, sotto determinate condizioni, 1500 Km. di ferrovie secondarie. Le varie linee erano nominativamente distinte in altrettante tabelle, ed in quella segnata colla lettera B, contenente l'indicazione delle linee di seconda categoria che, importa notarlo, sarebbero state costruite dallo Stato col concorso degli enti interessati, nel decimo delle spese di costru-

zione, era, fra le altre, segnata una linea colla seguente dazione: *Succursale dei Giovi*. Così facendo il Governo, come si apprende dalla relazione premessa dall'on. Baccarini, al progetto di legge per l'assegnazione delle somme destinate alle linee di 2^a e 3^a categoria, presentato alla Camera nella tornata del 2 Marzo 1882, lasciava impregiudicata la questione del tracciato che si sarebbe dovuto seguire per tale ferrovia, ma si era avuto cura di notare nella discussione fatta nei due rami del Parlamento che la succursale, avrebbe dovuto rispondere a certe e determinate condizioni, fra cui importantissime quelle di lunghezza e di costo, non dovendo la lunghezza superare i 19 Km. ed il costo superare 16 milioni di lire. La succursale insomma doveva rispondere al seguente scopo che indichiamo colle parole testuali dell'on. Baccarini: « *Accrescere la potenzialità del tratto a pendenze eccezionali in guisa che tutta intera la linea da Genova ad Alessandria si trovi in buone condizioni di servizio rispetto ad un traffico, anche ragguardevolmente maggiore dell'attuale.* »

✱✱

Lasciata impregiudicata la questione del tracciato, era naturale che sorgessero da ogni parte, per la costruzione della succursale dei Giovi, progetti che più o meno si avvicinavano allo scopo prefisso dal Governo. Di questi progetti, due richiamarono subito l'attenzione degli uomini competenti, e furono ampiamente discussi: l'uno propugnava il tracciato per Valle Scrivia, l'altro per Valle Stura ed Orba. Questo secondo tracciato riusciva ad una linea Genova-Ovada-Alessandria ed il relativo progetto era stato studiato e redatto con molta diligenza dall'elegio Ingegnere Bosco.

Come abbiamo detto, i due progetti si contesero aspramente il campo, le discussioni furono infinite, ed i voti delle varie popolazioni per l'uno o per l'altro innumerevoli. Fra i partigiani del progetto Valle Stura si era schierata anche Acqui, perocchè, ove il medesimo fosse stato approvato, la città nostra avrebbe potuto mercè una linea di raccordo unirsi ad Ovada da una parte e ad Asti dall'altra. A raggiungere questo scopo che, come i lettori vedono, era abbastanza modesto e di natura secondaria, tendevano gli sforzi di un comitato costitui-