

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. 5 — 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 colla Posta)

ORARIO DELLA FERROVIA

PARTENZE: p. Alessandria 5,5 - 8,16 - 15,12 - 19,29 — Savona 4,50 - 8,12 - 12,30 - 17,41 — Asti 5,28 - 8,21 - 11,25 - 15,47 - 20,11 — Genova 6 - 8,12 - 15,7 - 20,26 — Ovada 22,2.
ARRIVI: da Alessandria 8,3 - 12,20 - 17,34 - 22,53 — Savona 7,56 - 15 - 19,19 — Asti 8,2 - 11,52 - 14,56 - 20,11 - 21,50 — Genova 7,53 - 11,15 - 15,37 - 20,3 — 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 Vaglia e risparmi (Cassa) dalle 8 alle 12 e dalle 13 alle 16 giorni feriali, nei giorni festivi dalle 8 alle 12.
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 11,30 e dalle 12,30 alle 15 giorni feriali — L'AGENZIA DELLE TASSE dalle ore 8 alle 12 e dalle 14 alle 19, 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 15 alle 18 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.
CONSORZIO AGRARIO COOPERATIVO dalle 8 alle 12 e dalle 14 alle 19 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 8 alle 12.

L'ULTIMA FASE

La rinuncia presentata dal Sindaco e dagli Assessori ultimamente eletti reca inevitabilmente con sé la venuta del Commissario Regio.

Se tale soluzione, a parte le ragioni di merito, fosse apportatrice della calma negli animi e della serenità nei giudizi, noi non potremmo che compiacercene, come di cosa lieta; per quanto, però, a voler penetrare un poco nello svolgimento complesso della crisi, potremmo facilmente ritrovarvi le caratteristiche dei fenomeni di suggestione collettiva, o, come direbbe Scipio Sighele, del trasporto della folla.

Osteggiamo apertamente il Commissario Regio, perchè non trovavamo alcuna necessità che altri giungesse, di fuori, ad assestare gli interessi nostri e indicarci la via da percorrere; tanto più che conoscavamo nel Consiglio morituro provette capacità amministrative, e non scorgevamo ancora sull'orizzonte cittadino uomini migliori.

Ed infatti: escludiamo a priori l'ipotesi assurda di scandali e di malversazioni, specialmente perchè l'Amministrazione accentrata per quasi mezzo secolo nell'on. Saracco, potrà — naturalmente — essere incolpata di errori, tranne (è certo, assolutamente certo) di una sola cosa: di affarismo o di scorrettezza; essendo stato sempre e dovunque un fatto indiscusso ed indiscutibile, e nello Stato e nella Provincia e nel Comune, l'onestà spartana di S. E. Saracco in specie, e di tutti i vecchi, gloriosi statisti piemontesi in genere, i quali si imponevano per motto: *onestà fno allo scrupolo, dovere fno al sacrificio*.

Questo invece si fece o si lasciò intravedere al popolo acquese: lo scandalo. Ed il popolo allorchè vien solleticato coll'attrattiva di possibili rivelazioni sensazionali resta come pervaso da una specie di ossessione di togliersi quel capriccio, di affogarsi in quello scandalo. Giacchè, per noi, la richiesta del Commissario regio non rappresentò mai altro che il frutto d'un'esagerazione, d'una montatura, d'un'auto-suggestione che a poco a poco andò impadronendosi delle menti, direi, delle morbosità, non mai delle coscienze; come lo prova il fatto che ognuno, nell'intimo di sé stesso, appaia assolutamente convinto che infine niuna scorrettezza salterà fuori a saziare chi ha sete di scandali.

Che se l'idea primitiva celava in sé il pretesto di consultare i comizi, nella speranza — e qui tutti d'accordo — che dalle urne escisse trionfante un partito, qual si fosse, ma omogeneo, e che godesse autorità e forza di svolgere un programma, anche da questo lato veniva meno la necessità del Commissario, dacchè la presentazione, accolta dal Consiglio, del ricorso delle frazioni elettorali dava sicuro affidamento delle prossime elezioni generali, risultandoci, a tal proposito, finora infondata la voce del rigetto del ricorso medesimo.

Tirate adunque le somme, unica utilità che potrà recare la venuta del Commissario sarà il riordinamento degli Uffici municipali, poichè a quell'opera di natura piuttosto delicata appare certamente più indicato un

estraneo, rivestito di ampi poteri, che non un Sindaco od un Assessore, che, dopo tutto, è sempre un concittadino; ma sarebbe un vero sogno attendersi da esso, per es., la soluzione della municipalizzazione del gas, o la riforma daziaria, o l'impostamento pratico dei lavori della fognatura e dell'acqua potabile.

E per ottenere tale non negabile, ma anche unico vantaggio, francava proprio la spesa di agitar per tanto tempo una popolazione per solito così tranquilla, e gettar quasi il ridicolo nelle istituzioni cittadine? Risponda chi può.

Per conto nostro risponderemo alla domanda di qui a qualche mese e, speriamo, con compiacimento nostro e, più ancora, con giusta soddisfazione degli egregi cessati Amministratori.

Per ora non ci resta che pigliar atto serenamente del fatto compiuto, ed augurare al paese un pronto ritorno alla sana normalità della vita.

La rinuncia

del SINDACO e degli ASSESSORI

Gli Amministratori eletti nella seduta del 1° Marzo corrente indirizzavano, mercoledì scorso, al sig. Sotto-Prefetto la seguente nobilissima lettera di rinuncia, firmata dall'Assessore anziano cav. avv. Accusani, nella quale sono esposti in chiara sintesi i motivi principali di tale rinuncia in rapporto colle condizioni del momento.

La pubblichiamo, perchè i lettori apprezzino i fatti nella loro vera essenza.

Ill.mo sig. Sotto-Prefetto,

« A riscontro del pregiatissimo foglio indicato a margine mi reco a dovere riferire a V. S. che il cav. avv. Maggiorino Garbarino non intende accettare la carica di Sindaco di questo Comune cui fu nominato nella seduta Consigliare 1° corr. Marzo.

« Analoga decisione hanno presa da canto loro gli Assessori novellamente eletti.

« Le incerte condizioni del Consiglio Comunale, delle quali è un sintomo la scarsa votazione ultimamente avutasi, dopo una serie di convocazioni riuscite vane, paiono tali a questa Giunta da non consentire nè all'attuale nè a qualsiasi altra possibile Amministrazione alcuna fecondità di lavoro, di che i miei Colleghi ed io veriamo nella necessità di rinunciare ad un ufficio, che ad onta del nostro buon volere non potremmo a lungo esercitare in modo proficuo per il nostro diletto Comune e decoroso per la nostra reputazione.

« La Giunta pertanto non intende procedere ad alcuna convocazione del Consiglio, e mentre accetta momentaneamente la carica e vi rimarrà per il disbrigo degli affari ordinari, dalla saviezza del R. Governo attende con tranquilla fiducia gli opportuni provvedimenti.

« Acqui, 7 Marzo 1906.

f.to F. ACCUSANI, Ass. Anz. »

LA ASTI-ACQUI-GENOVA diventerà linea internazionale?

Molti, ma molti anni or sono, forse una quindicina se non di più, quando ancora vagamente si parlava della linea Asti-Acqui-Ovada-Genova (Asti-Saracco-Ovada come era detta scherzosamente) nella *Gazzetta* abbiamo ripetute volte e lungamente parlato del vero scopo finale di questa linea, la quale, locale momentaneamente, nella mente dell'on. Saracco che aveva visioni acute e lontane doveva in tempo,

lungo o breve, a seconda delle circostanze e dei mezzi, diventare internazionale. E il treno infatti da Asti doveva proseguire direttamente con un nuovo tratto, per Chivasso lasciando in disparte Torino (e questo scoccava alla capitale del vecchio Piemonte, d'onde insormontabili difficoltà, abilmente girate dall'on. Saracco) e di là, attaccandosi al tronco Chivasso-Aosta, metteva al Monte Bianco, d'onde con un traforo (da molti lustri proposto e forse tra i primi dal defunto ing. Bonelli di Torino, che ne redasse *illis temporibus* un accurato progetto) riusciva in Svizzera, a Martigny, rendendo così la linea internazionale.

Parevano ubbie e progetti campati in aria, ma, come tutti i veri ingegni, l'on. Saracco aveva le vedute lontane, e la sua tanto discussa e combattuta linea Asti-Acqui-Ovada-Genova, in apparenza, limitata e locale, era il primo aggancio alla linea internazionale; ed ora queste ubbie stanno per avere la loro sanzione, non definitiva ancora, ma che si sta appunto avviando verso la sua soluzione. Il secondo tratto che proseguirà la linea da Asti a Chivasso per abboccarsi alla già costruita Chivasso-Aosta finirà per avere la sua sanzione.

Asti, che camminava già d'intesa coll'on. Saracco, quando questi si fece pertinace paladino della Asti-Ovada, sta facendo entrare la linea nella sua pratica attuazione, e noi ne siamo personalmente lieti, noi che da queste colonne abbiamo ripetute volte inneggiato a tale progetto sino ad infastidire i lettori.

Ci torna perciò di intimo compiacimento quanto di questi giorni leggiamo sui giornali delle regioni interessate della grande iniziativa che Asti sta prendendo, quella di un efficace concorso per rendere possibile la costruzione della Asti-Chivasso, la quale non è più che questione di tempo... e di tempo breve.

Il traforo del Monte Bianco verrà in seguito da sé, di sua natura.

Siamo pertanto lieti di riassumere ciò che ci reca il *Cittadino di Asti* nel suo numero del 25 scorso:

« *Ferrovia Asti-Chivasso* — Della grande importanza di questa linea ferroviaria destinata, colla Asti-Ovada-Genova, ad essere fra non molto linea internazionale, collegandosi colla Chivasso-Ivrea-Aosta e coll'esecuzione del tanto vagheggiato traforo del Monte Bianco, hanno parlato, scritto e discusso non solo i nostri padri, ma ormai, si potrebbe dire, anche i nostri nonni.

Ed in vero a convincersi della somma necessità di questa ferrovia, basta dare un semplice sguardo alla carta del Piemonte. E si vedrà subito, senza il concorso delle lenti, che in essa esiste un grande quadrilatero (kmq. 1530) che ha per vertice Asti-Torino-Chivasso-Casale, il quale, malgrado il progresso dei tempi, è tuttora vergine di ferrovie.

Ed è questa una fertillissima zona del nostro Piemonte, ricca quant'altre mai di pittoreschi paesi, specializzata per l'ubertosità delle sue terre e dei suoi ricercati prodotti agricoli tra cui l'uva, principale risorsa dei lussureggianti vigneti che glorificano quelle amene colline, e che conta una laboriosa, intelligente popolazione di oltre 160 mila abitanti.

Questa popolazione giustamente preoccupata dal desiderio di vedere il suo territorio vivificato dalla vaporiera che col suo soffio gagliardo la sproni a maggiori conati per il continuo progresso delle sue industrie, non stette inoperosa e si agitò per l'allestimento di un adatto progetto.

Il primo, mercè l'iniziativa di un comitato astigiano, venne compilato nel 1880 dal nicese prof. Vincenzo Porta, il quale, uomo dalle vaste vedute, seriamente e giustamente preoccupandosi delle gravi con-

sequenze dell'interruzione della linea dei Giovi, con un geniale progetto, scongiurava il pericolo, soddisfacendo ad un tempo agli ideali delle nostre popolazioni.

Ed il suo grandioso progetto, linea Genova-Ovada-Asti-Chivasso, per congiungersi, mediante l'accennato traforo del Monte Bianco, con la grande linea, ora in attività Paris-Lyon-Mediterranée, informi.

Ma il governo non si interessò a sufficienza, e le provincie ed i comuni interessati, non potendo disporre dei mezzi necessari per la costruzione e l'esercizio di questa grande arteria il progetto naufragò.

Più tardi però, mercè la potente, energica iniziativa di un grande uomo di Stato, il senatore Saracco, la Genova-Ovada-Acqui-Asti passava nel novero dei fatti compiuti sul progetto dell'ing. Soldati.

Ma a completare l'opera magnifica mancava pur sempre la Asti-Chivasso; e la nostra città, volendo riempire la lacuna, fece eseguire dall'ing. Francesco Guercio un adatto progetto: ma anche questo, malgrado il buon volere e di Asti e dei Comuni interessati, sempre per la solita deficienza di mezzi, rimase sinora allo stato di idea.

Ora però che la nuova legge relativa alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate accorda il massimo sussidio km. di L. 7500 per 70 anni a favore delle ferrovie, che, come la Asti-Chivasso hanno carattere tecnico-economico necessario, il nostro Municipio, capitanato dal solerte nostro sindaco comm. Cagna, con encomiabile intendimento ha esumato dagli archivi l'accennato progetto col fermo proposito di condurlo a sicuro porto.

Questo progetto, compendio di uno studio poderoso e pratico, attraversa l'accennato quadrilatero Asti-Torino-Chivasso-Casale toccandone i centri popolosi di maggior importanza.

La lunghezza totale della linea, secondo lo stesso progetto, è di km. 50.586,08. Le pendenze massime sono del 16 per mille.

Il costo totale è di 14 milioni, pari a L. 282.655 per chilometro, escluso il materiale mobile.

La *Società Veneta*, mediante il contributo di un milione e mezzo per parte degli enti interessati, e del sussidio chilometrico per parte del Governo, di L. 7500 per un settantennio, si è offerta di costruire e di esercire detta linea.

Il nostro Comune prese subito nella dovuta considerazione la proposta di detta potente Società e nella sua ultima adunanza consigliere deliberava di fare, come fece, *domanda al Governo della concessione per la costruzione ed esercizio della linea* e per ottenere dal medesimo il massimo sussidio, impegnandosi a fare le pratiche presso le provincie ed i comuni obbligati per ottenere da essi il dovuto contributo fino a raggiungere fra tutti il fabbisogno.

Ed ora attendiamo fiduciosi.

Ed attendiamo pure che la maggior massa di interessi che ora raccoglie intorno a sé la nuova prolungata linea, che viene anche ora ad interessare la capitale del vecchio Piemonte, il progetto del traforo del Monte Bianco, venga sul tappeto e sia prontamente risolto.

Torino è pur essa direttamente interessata al traforo del Monte Bianco per far argine al danno che il Gottardo ed il Sempione ora gli recano, allontanando da essa le dirette comunicazioni coll'estero.

Torino, col nuovo e rapido rifiorire delle sue industrie, colle quali vittoriosamente si appresta a far fronte alla rivale Milano (la rifioritura delle industrie a Torino è veramente meravigliosa, e lo diventerà sempre più quando meglio sia utilizzato il carbone bianco della sua immensa catena alpina ricca di abbondanti e perenni acque) non può disinteressarsi dell'apertura di questo nuovo valico alpino che svilupperà in esso nuovi commerci e nuove energie. 000.