

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
a linea.
Gli abbonamenti e le inserzioni si ricevono
esclusivamente alla Tipografia del Giornale.
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.

La Gazzetta d'Acqui

(Conto Corrente colla Posta)

GIORNALE SETTIMANALE

ORARIO DELLA FERROVIA

(*) Solo il Lunedì e Martedì.

PARTENZE: p. Alessandria 5,30-8,16-12,5-15,56-18,25(*)-19,45 — Savona 4,40-8-12,40-17,36-21,8 — Asti 5,23-8,21-11,29-15,51-19,55 — Genova 6-8,5-12,10-16,7-20,40 — Ovada 22,2
ARRIVI: da Alessandria 7,45-12,29-15,43(*)-17,30-20,58-23,2 — Savona 7,58-11,48-15,48-19,39 — Asti 7,48-11,51-15,51-20,22-21,50 — Genova 7,54-11,12-15,28-19,20-21,35 — 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 24. — L'ESATTORIA dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 17 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 7 alle 12 e dalle 15 alle 18 giorni feriali.
GLI UFFICI COMUNALI dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 18 giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

La Ferrovia di Valle Bormida

LA VITTORIA DI ACQUI

La vittoria di Acqui!
Questa è la sintesi vera della lotta ferroviaria che si è combattuta in questa settimana alla Camera dei Deputati. Essa terminò colla votazione a scrutinio segreto di martedì 16, che, con 183 voti favorevoli e 69 contrari, approvò il progetto di legge, che contempla il raccordo della linea San Giuseppe-Acqui con San Stefano Belbo.

Quattro sono le vie che collegano il Piemonte al mare, attraverso le grandi valli segnate dai fiumi:

1. Valle Scrivia e Polcevera per Novi;
2. Valle Stura ed Orba per Ovada;
3. Valle Bormida per Spigno;
4. Valle Tanaro per Ceva con Savona.

In realtà questo colossale movimento, da Genova e da Savona non prendeva finora che due strade: la Genova-Genova e la Savona-Ceva-Bra.

Come conseguenza di ciò, le due linee che interessano Acqui e cioè la Genova-Ovada-Acqui e la Savona-Spigno-Acqui erano considerate come ferrovie locali di 2ª categoria, con orari e transiti limitati.

La Commissione Adamoli, che nel 1903-1904 studiò il problema del porto di Genova, propose di utilizzare anche le due linee di Genova-Ovada e di Savona Spigno, mediante l'ingegnoso raccordo di S. Stefano Belbo con doppia diramazione: verso Bistagno per Acqui e Genova e verso Ponti per Savona.

Il raccordo Bistagno-Ponti-San Stefano Belbo, così ingegnosamente studiato dalla Commissione Adamoli, composta di ingegneri e uomini tecnici eminenti, presentava una soluzione eccellente del problema tecnico ed economico e costituiva un grande beneficio per Acqui e circondario.

Ma purtroppo tale raccordo aveva contro di sé una massa quasi insuperabile di interessi economici e di influenze amministrative e politiche, ciascuna delle quali naturalmente difendeva le proprie regioni e le proprie valli.

Tutti gli interessi e le influenze più potenti erano coalizzate contro di noi, contro di Acqui!

Genova non vedeva con piacere l'assetto ferroviario di Savona. Alla sua volta Milano insisteva perchè le nuove linee fossero dirette alla Lombardia, e non al Piemonte.

Torino chiedeva una linea diretta, e si accionchiava sia alla Torino-Alba-Savona, sia alla Torino-Garessio-Oneglia. L'una e l'altra linea tagliava fuori Acqui completamente ed a fondo. Per ben misurare la difficoltà della situazione, è bene ricordare che Torino non chiese mai il raccordo di Valle Bormida!

Ma le ostilità maggiori provenivano dalla provincia di Cuneo e purtroppo anche da Alba.

La provincia di Cuneo, di cui tutti conoscono il grande valore politico, faceva naturalmente e legittimamente ogni sforzo per mantenere il traffico sulla sua linea di Ceva-Bra. Alla sua volta, Alba chiedeva e propugnava la linea Alba-Dego (progetto Molineris) e respingeva la Bubbio-S. Stefano, perchè è un tratto della Torino-Carostio-Savona, a cui Alba è ostilissima!

Tutto ciò è facilmente spiegabile: ciascuno tira l'acqua al suo mulino!

Questa situazione di cose chiarisce la prima decisione del Governo, di non co-

struire la ferrovia di Bistagno-Ponti-San Stefano.

Infatti, il Ministro dei Lavori Pubblici on. Bertolini non accettò la proposta di questa linea nei discorsi del 12 e del 13 marzo; il progetto del Ministero, presentato nel marzo alla Camera, escludeva la costruzione della ferrovia di Valle Bormida!

Fu in queste difficili condizioni che si dovette impegnare la lotta per gli interessi di Acqui e del nostro circondario: lotta che venne feroce e combattuta nella stampa, nella Camera, presso il Governo e presso la Commissione parlamentare.

E la vittoria fu di Acqui!

Il 16 maggio, il Governo annunciava alla Commissione Parlamentare che stanziava 9 milioni per il raccordo della linea di Acqui-S. Giuseppe e la sua proposta venne ora votata dalla Camera, come lo sarà certamente dal Senato.

La vittoria di Acqui è tanto più signifi-
cante perchè la linea di Valle Bormida è la sola ferrovia aggiunta al primitivo progetto del Governo.

Di fronte ad un diluvio di domande di nuove linee e di raccordi, appoggiati da memoriali, da deputazioni di Consigli provinciali, di Consigli comunali, di Camere di commercio ecc. che tutte affluivano a Roma, il Ministero non aveva che un solo mezzo per schermirsi. Esso subito dichiarò che non avrebbe accettato nessuna aggiunta né di linee né di spese: e così cercò di fare fino all'ultimo.

Fu questa la difficoltà maggiore da vincere: ma fu vinta. Una sola linea fu aggiunta alla legge nel corso della discussione: il raccordo della S. Giuseppe-Acqui!

Abbiamo già dimostrato che questo raccordo non si poteva fare che a S. Stefano Belbo, per decisione unanime della Commissione Adamoli del 1904.

Ma è bene insistere sul fatto che il raccordo con Canelli — per quanto rispondesse a tante nostre simpatie — era un danno per Acqui ed un disastro per Bistagno e Valle Bormida.

Anzitutto è bene essere chiari. Il progetto di massima presentato al Governo dalla Commissione ferroviaria di Canelli e di Valle Belbo non era un progetto di raccordo Bistagno-Canelli — come alcuni dicono — ma bensì un progetto di raccordo Ponti-Canelli senza allacciamento a Bistagno!

E la ragione ne è evidente. Questo progetto, molto abilmente studiato nell'interesse di Valle Belbo, tendeva a portare via da Bistagno e da Valle Bormida il movimento Genova-Torino, per trasferirlo a Canelli ed a Valle Belbo.

Il raccordo Ponti-Canelli — con esclusione di Bistagno — tendeva a creare la linea:

Genova-Ovada-Nizza-Canelli-Bra - Torino, in sostituzione di quella:
Genova-Ovada-Bistagno-Bubbio - Bra - Torino; che invece prevalse.

La linea Genova-Nizza-Canelli-Torino aveva quindi per noi due gravi inconvenienti: il centro di snodamento del traffico non era più Acqui: ma Nizza. In secondo luogo, il transito Genova-Torino, passando per Nizza e Canelli, abbandonava completamente la Valle Bormida e tagliava fuori Terzo, Bistagno, Monastero e Bubbio.

E' quindi evidente che la Ponti-Canelli era una soluzione dannosa ad Acqui, ro-

vinosa per Bistagno e Valle Bormida. Per buona fortuna era anche tecnicamente inferiore e non prevalse.

Canelli ne avrà ugualmente un insperato vantaggio, perchè potrà ottenere una stazione di raccordo all'uscita della galleria fra Bubbio e S. Stefano. Questo è il nostro vivo desiderio e speriamo sarà accolto, se non vi si oppongono difficoltà tecniche insormontabili.

Così Canelli avvantaggerà i suoi interessi, senza danneggiare Acqui e la Valle Bormida.

Il risultato pratico della legge votata dalla Camera è questo: le due ferrovie che fanno capo ad Acqui — la Genova-Ovada-Acqui — e la Savona-Spigno-Acqui — passano da linee secondarie a linee principali, e salgono dalla categoria delle ferrovie locali a quella di ferrovie di grande transito.

Tutte e due le ferrovie da Savona e da Genova per Acqui, dovranno quindi avere un completo rifacimento tecnico: una trasformazione radicale del servizio merci e passeggeri.

La dolce e silenziosa Valle Bormida che per tanti anni ha sospirato il fischio augurale della locomotiva di un piccolo tram, sarà fra tre anni solcata da una linea di grande transito nazionale.

Già si calcola che nel piccolo triangolo di Valle Bormida: Acqui-Bistagno-Ponti-Bubbio dovranno fra breve circolare circa 40 treni al giorno e più di 1000 veicoli al giorno. Nulla mai avrebbe potuto conferire ai nostri paesi un beneficio maggiore. Acqui diventa il centro di irradiazione di sei linee:

- Acqui — Alessandria;
- Acqui — Ovada-Genova;
- Acqui — Spigno-Savona;
- Acqui — Bistagno Bra-Torino;
- Acqui — Bistagno-Castagnole-Asti;
- Acqui — Nizza-Asti.

Tutte queste linee avranno in Acqui le loro coincidenze e già la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato ha posto allo studio un nuovo riordinamento delle linee e della stazione di Acqui.

Con queste speranze in vista e di fronte alle grandi difficoltà che il raccordo di Valle Bormida incontrava sulla sua via, ne seguivamo trepidanti le sorti. Ma ora che siamo vicini all'attuazione pratica, il nostro cuore di Acquisi prova tutta la legittima soddisfazione del risultato conseguito e dell'aspra battaglia vinta.

L'intera cittadinanza che sa come l'avvenire della nostra città, dei suoi commerci e soprattutto delle sue Terme è collegata, in tanta parte, allo sviluppo della rete e del servizio ferroviario, sente che si apre per noi una nuova era di prosperità e di benessere, se sapremo anche profittarne con ardite iniziative e con operosa concordia nella vita cittadina.

Così sarà sempre più bella, più completa e feconda la vittoria di Acqui!

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta dell' 13 Giugno 1908

Presidenza: G. GUGLIERI, Sindaco.

Sono presenti i Consiglieri: Accusani — Allemani — Baccalario — Baratta — Braggio — Galliani — Garbarino — Gardini — Marengo — Miroglio — Moraglio — Morelli — Ottolenghi Belom — Ottolenghi M. S. — Ottolenghi R. — Pastorino — Rivotti — Rossello — Scati — Sgorlo — Timossi — Trucco.

Giardini ha scusato l'assenza. Dopo osservazioni di Ottolenghi Raffaele sullo stato della pratica per la strada Moirano-Castelrocchero e sull'azione dell'autorità comunale nei recenti scioperi,

alle quali risponde esaurientemente il Sindaco, si passa al num. 1 dell'ordine del giorno, cioè conto consuntivo 1907.

Il Sindaco legge una chiara, elaboratissima relazione di accompagnamento al conto, la quale riscuote vivissime approvazioni ed applausi da parte del Consiglio.

Invita i Revisori del Conto, Ottolenghi R., Timossi e Morelli, a volere sollecitamente esaminare il conto e riferire al Consiglio.

Senza discussione si approvano il regolamento interno della scuola di musica e le proposte della Giunta in merito ad alcuni reclami sulla tassa cani.

Ottolenghi Moise Sanson, Assessore alla finanza e al Dazio, presenta ed illustra alcune modificazioni alla tariffa daziaria richieste dalla assegnazione alla 4ª categoria del nostro Comune.

Il dazio sulle carni viene diminuito di qualche centesimo.

Interloquiscono Trucco, chiedendo per i suini il pagamento a peso, e Allemani invocando il calmere sulle carni.

Risponde l'Assessore, rilevando che la 1ª osservazione verrà in proposito quando si discuterà sulla relazione della Commissione, e, quanto alla 2ª, che il calmere è previsto dal regolamento, e che si deve anzitutto attendere che si manifesti la necessità di applicarlo.

Il Consiglio approva le proposte modificazioni.

Approva pure, in 2ª lettura, il progetto di sistemazione dell'Officina Gas e una convenzione coi sigg. Fratelli Reimandi per concessione d'uso d'acqua, dopo una discussione alla quale partecipano Morelli, Rossello, Rivotti e Pastorino.

Sul concorso del Comune nella spesa pel monumento a Giacomo Bove, il Sindaco informa che la Giunta lo proporrebbe in L. 500.

Braggio propone di elevarlo a L. 700, che rappresentano la somma occorrente per la posa in opera del monumento.

Ottolenghi R. e Pastorino si associano e, dopo osservazioni del Sindaco, il Consiglio approva la proposta Braggio.

Il Sindaco presenta la relazione della Commissione per la sistemazione degli uffici pubblici, avvertendo che resterà depositata in segreteria a disposizione del Consiglio.

Si elegge quindi a membro della Congregazione di Carità il sig. avv. cav. Edoardo Cervetti, e a membro dell'Amministrazione del Ricovero di Mendicanti l'avvocato cav. Domenico Baccalario.

PEI MURATORI

Ci viene comunicato la tariffa e il regolamento di lavoro concordati dal signor Sottoprefetto con intervento del sig. Sindaco tra una rappresentanza di impresari in costruzioni e una commissione di muratori, che volentieri pubblichiamo augurando che l'ottemperanza assoluta per ambo le parti delle norme stabilite valga a tener lontana sempre ogni causa di dissidio.

Tariffa dei prezzi:

(Dal 18 maggio 1908 - a) Muratori: per ogni ora di lavoro compiuto da L. 0,36 a L. 0,33;

b) Apprendisti: Id. da L. 0,30 a L. 0,28;

c) Lavoranti manuali Id. da L. 0,27 a L. 0,22;

d) Garzoni e manuali Id. da L. 0,15 a L. 0,12.

Dal 1º gennaio 1909: Muratori: da L. 0,375 a L. 0,340 per ogni ora di lavoro compiuto.

Regolamento di lavoro

Art. 1. — È abolito il lavoro a cottimo come obbligatorio.

Art. 2. — La giornata di lavoro è fissata al massimo in ore 10. Le ore straordinarie saranno pagate in ragione del