

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 Gio-
rnale — Chi risiede fuori d'Acqui può associarsi
presso qualunque Ufficio Postale pagando solo
Cent. 20 in più — Le inserzioni si ricevono
esclusivamente presso la Tipografia Dina.
Pagamenti anticipati.
Si accettano corrispondenze purché firmate. — I ma-
noscritti restano proprietà del giornale. — Le
lettere non affrancate si respingono.
Ogni Numero cent. 5 — Arretrato 10.

La Gazzetta d'Acqui

(GIORNALE SETTIMANALE)

Monitore della Città e del Circondario

ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant - 2,32 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,19 pom.
— ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,13 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,24 - 7,8 pom.

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 ant. alle 7 pom. per la distribuzione delle lettere raccomandate o pacchi postali, e dalle 9 ant. alle 5 pom. per i vaglia e risparmi
L'UFFICIO TELEGRAFICO sta aperto dalle 7 ant. alle 9 pom. — La BANCA POPOLARE sta aperta dalle ore 8 alle 11 ant. e dal 1 alle 3 pom., giorni feriali.
L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE sta aperto nei giorni feriali dalle 9 ant. alle 4 pom. e dalle 9 alle 11 ant. giorni festivi — CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE aperto
dalle 9 ant. alle 4 pom., giorni feriali e dalle 9 alle 12, giorni festivi. L'UFFICIO DEL REGISTRO sta aperto dalle 8 alle 12 e dalle 2 alle 5, giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

I Provvedimenti Ferroviari

LA LINEA GENOVA-OVADA-ACQUI-ASTI

Dopo una non lunga discussione la Camera dei Deputati approvò ieri a scrutinio segreto con 192 voti contro 60 i disegni di legge presentati il 2 Febbraio ed il 19 Aprile 1888 dall'Onor. Ministro dei Lavori Pubblici, Senatore Saracco, e concernenti provvedimenti per le strade ferrate complementari.

In tal guisa, ed ove, come si spera e si crede fermamente, il Senato dia anch'esso la sua approvazione al progetto Saracco, il vasto problema delle costruzioni ferroviarie, intorno al quale tante menti di uomini di Stato si affaticarono, avrà fatto un grande e decisivo passo verso la sua soluzione: e province, finora fuori del movimento economico per la mancanza di comunicazioni ferroviarie coi centri d'onde s'irradiano il commercio e l'industria italiana, saranno anch'esse in un tempo, relativamente breve, dotate di quel potente mezzo di civiltà e progresso che è una strada ferrata.

L'approvazione della legge, mercé cui l'Italia verrà presto ad avere 15 mila chilometri di strade ferrate, sarà certo un merito per l'attuale sessione parlamentare, mentre costituirà un titolo d'onore per l'illustre uomo che regge ora il dicastero dei Lavori Pubblici, il Senatore Saracco, il quale, attendendo con lungo studio e grande amore al vastissimo tema delle costruzioni ferroviarie, escogitò provvedimenti tali, che permetteranno di eseguire ferrovie, conciliando i solenni impegni presi dal Parlamento per la costruzione di linee ferroviarie, colle esigenze della pubblica finanza.

Che ciò sia, lo disse la Commissione parlamentare incaricata dell'esame dei progetti presentati dal Ministro dei Lavori Pubblici, per mezzo del suo relatore, On. Genala, il quale scrive: « il disegno di legge, come « ogni umana cosa, non è perfetto, « perchè ha le sue mende, ma nel- « l'insieme pare alla Commissione « debba essere accettato ». Noi dobbiamo quindi essere orgogliosi che una legge, la quale fu chiamata legge

di giustizia distributiva, perchè ispirata al concetto di una migliore distribuzione dei vantaggi che le ferrovie sono destinate a produrre, porti la firma di un nostro concittadino, così benemerito della cosa pubblica, e sia stata da lui difesa e sostenuta con tanto splendore di forma e so-
dezza di concetti, da disarmare anche gli avversarii più decisi.

Ma se come Italiani siamo lieti dell'approvazione della legge Saracco, abbiamo altresì ragione di esserne lieti come appartenenti alla regione Acquese, perchè in grazia della legge suddetta la ferrovia Genova-Acqui-Asti, destinata a congiungere più rapidamente Genova a Torino, e riconosciuta di capitale importanza economica e strategica, sarà fra non molti anni compiuta.

E la ragione della letizia nostra si fa maggiore, ove si riandino col pensiero le fasi che ebbe ad attraversare il progetto cotanto vagheggiato. Quando si pensa al cammino fatto dal 1879, in cui per essere rimasta impregiudicata la questione del tracciato pel nuovo valico dei Giovi, si fece strada un timido progetto per una ferrovia che congiungesse Acqui, da una parte ad Asti, e dall'altra ad Ovada, centro della proposta succursale da Genova ad Alessandria, a venire ad oggi in cui è approvata una linea principale da Genova ad Asti per Ovada ed Acqui; quando si pensa agli ostacoli che si accumularono in questo periodo di tempo contro la ferrovia, al lavoro che fu compiuto per togliere questi ostacoli, alla costanza, all'attività, all'intelligenza spiegata pel trionfo del progetto, si ha ben ragione di allietarsi di un tanto risultato che pareva follia sperare.

E noi, che modestamente abbiamo seguito tutte le vicende di questa ferrovia fin dal giorno in cui se ne ebbe a parlare come di una cosa suscettibile d'essere tradotta in fatto, e non disperammo mai del successo, perchè sapèmo che alla desiderata opera d'interesse non solamente regionale, aveva consacrato tutto se stesso un uomo di alta intelligenza, di fermo carattere e di specchiata onestà, sentiamo vivissima la compiacenza del trionfo ottenuto. Altra volta esamineremo le modalità della

costruzione della ormai trionfante ferrovia: oggi no. Oggi, sicuri di interpretare i sentimenti di Acqui tutta, manderemo un caldo evviva al Senatore Saracco augurando che all'illustre uomo, il quale tanto ha fatto per la città nostra, possa questa aver presto occasione di dimostrare tutta la riconoscenza, tutto l'affetto che essa gli porta.

Il Ministro Saracco alla Camera

Roma 6 Luglio.

La discussione dei provvedimenti ferroviari è terminata con una completa vittoria per il governo e per il ministro Saracco che più particolarmente lo rappresentava in tale circostanza. Mai opposizione ad un progetto di legge fu più strombazzata, specialmente in certa parte della stampa: mai la si vide svanire così repentina, appena dovette affrontare il fuoco della discussione pubblica.

In quattro giorni fu ampiamente discusso e approvato un progetto di legge che interessa la maggior parte delle provincie italiane, e che provvede ad una spesa di oltre 1500 milioni di lire! Ma il merito precipuo di queste giornate spetta all'on. Saracco.

Racchiuso in se stesso lavorò nel silenzio per lunghi mesi. Aveva dinnanzi a sé un problema di cui già si erano tentate tre soluzioni diverse, colle leggi del 1879, del 1882 e del 1885 e tutte erano per la maggior parte fallite. Egli lo svizzerò a fondo: ne studiò e ne raccolse gli elementi tecnici, finanziari ed economici, con due soli intenti: di far conoscere la verità al paese e di mantenere a fronte di esso gli impegni assunti dalla rappresentanza nazionale.

Furono lunghi mesi di laboriose trattative e discussioni: colle Società ferroviarie, colla Commissione eletta dagli uffici, e per ultimo dinnanzi alla Camera. Dovunque ci vinse, ispirandosi soprattutto ad un alto senso di giustizia nel conciliare l'ingente massa di interessi divergenti che si raggruppavano intorno al poderoso problema.

Ma fu soprattutto in questi ultimi giorni alla Camera che il suo ingegno brillò. Per i suoi vecchi amici ed ammiratori egli è salito un gradino di più nel loro affetto e nella stima loro: per

la maggior parte dei deputati, specialmente delle provincie meridionali, il suo successo fu una rivelazione. Erano avvezzi a vederlo sempre così taciturno, apparire di sfuggita alla Camera, curvo della persona, sedere al banco dei ministri colla testa pensosamente china sul tavolo o colla faccia fra le palme delle mani. Pochi ricordavano l'antico campione liberale del parlamento subalpino e dei primordii del parlamento italiano: pochi sospettavano in lui l'atleta che ritto sulla persona affronta e sostiene la discussione talora colla parola fiera e sdegnosa che incute rispetto e sgomenta gli avversarii: tal'altra con una soavità e arguzia di espressioni e di sorrisi che attirano e affasciano gli amici e raddolciscono gli oppositori: e non di rado colla profonda dottrina e coll'ispirazione alta e nobile che anima ed incita i timidi e i dubbiosi.

Le approvazioni e gli applausi che durante tre giorni coronarono così di spesso le sue parole, non erano solo il premio degli studi e delle lunghe fatiche dell'on. Saracco, ma erano specialmente strappati da un pregio che sovra ogni altro risplendeva in lui: dall'abilità parlamentare. Ci si vedeva il vecchio campione ricondurre la Camera ai suoi tempi migliori, e farvi rivivere quella nota alta e quella forma cortese di cui si va troppo perdendo la buona usanza.

Con quanta potenza egli sia riuscito a disarmare i propri avversarii, lo dimostra l'incidente coll'on. Toscanelli. I vostri lettori ricordano le vivaci parole che i due antichi amici si erano l'anno scorso scambiate: ma nei loro animi non era rimasta ruggine alcuna, cosicché la loro riconciliazione fu uno degli incidenti più graditi delle scorse tornate.

E mentre l'on. Saracco invitava tra l'ilarità della Camera l'on. Toscanelli all'inaugurazione della Genova-Saracco-Asti, l'egregio deputato toscano inviava al Ministro un bigliettino in cui accettava e prometteva il vino di Chianti: promessa che il Saracco accettava di buon cuore. Bel tipo di antico patriota e volontario delle campagne nazionali e di vecchio deputato è l'on. Toscanelli! La catenella del suo orologio è tutta formata dalle medaglie della diecina di legislature a cui fu rieleto dalla fiducia dei suoi elettori: ma la sua arguzia o la prontezza del suo ingegno, nutrito di larghi studi, sembrano inesauribili.

Vi dirò in confidenza ch'egli aveva