

**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.  
**Oli 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

**PARTENZE:** p. *Alessandria* 6 - 7,54 - 12 - 15,48 - 18 - 19,46 — *Savona* 4,20 - 8 - 12,53 - 17,42 - 20,40 — *Asti* 5,25 - 8,10 - 11,35 - 16,10 - 20,15 — *Genova* 5,30 - 6,50 - 8,5 - 11,50 - 15,52 - 20,35 — *Ovada* 21,50  
**ARRIVI:** da *Alessandria* 7,54 - 12,45 - 15,12 - 17,37 - 20,26 - 22,48 — *Savona* 7,43 - 11,30 - 15,37 - 19,39 — *Asti* 7,49 - 11,23 - 15,42 - 20,1 - 21,45 — *Genova* 7,45 - 11,15 - 15,40 - 19,35 - 20,30 - 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 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 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 9,30 alle 12 e dalle 14 alle 16 — **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 e dalle 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.

## PROGRESSI FERROVIARI

Con questo titolo, la *Nuova Antologia* dell'on. Maggiorino Ferraris pubblica alcune note, che crediamo utile riassumere, sia perchè in parte riguardano una benefica riforma popolare, quale l'introduzione delle terze classi nei treni diretti, sia perchè propugnano energicamente dei miglioramenti sopra le linee secondarie o sopra tronchi che riguardano Acqui ed il Circondario, i cui interessi sono validamente difesi dall'autorevole Rivista, che così si esprime:

« La Direzione generale delle ferrovie dello Stato ha pubblicato i nuovi orari estivi, che continuano a segnare un passo in avanti sulla via della restaurazione ferroviaria, che si va compiendo coll'esercizio di Stato in Italia, grazie all'opera abile ed organica del direttore generale comm. Bianchi. »

« Ogni miglioramento nel servizio ferroviario è necessariamente coordinato all'aumento del traffico e dei prodotti. »

« Or bene, nei primi anni dell'esercizio di Stato i prodotti crebbero rapidamente: poscia ebbero un po' di ristagno. Siamo quindi tanto più lieti di constatare che nell'esercizio 1911-12 l'aumento dei prodotti ha sensibilmente ripreso. »

« Speriamo quindi che la Direzione delle ferrovie saprà resistere alle critiche generiche ed infondate di quanti lamentano l'aumento del percorso dei treni e delle spese loro, senza tener conto dello sviluppo del movimento e del prodotto dei viaggiatori. Tutt'al più è desiderabile che le spese crescano meno rapidamente delle entrate. A ciò può giovare l'istituzione di treni festivi, treni per mercati, treni dal sabato al lunedì, che provvedono alle giornate di maggior movimento. »

« Ci si consenta pure di sperare che, malgrado qualche recente delusione, proseguano con fede e con tenacia gli esperimenti intesi a trovare un tipo economico di treni leggeri ed abbastanza celeri, che permettano di accrescere i treni sulle linee secondarie, che hanno ancora poche corse lente al giorno e del tutto inadeguate ai bisogni delle popolazioni. »

« Questo sarebbe un ingente progresso, perchè oramai non sono più possibili quei servizi di tre o quattro corse al giorno a pochi chilometri l'ora, che esistono ancora sulle nostre linee secondarie. »

« Un secondo aspetto del problema è la estensione delle terze classi ai treni diretti, a cui le ferrovie di Stato attendono assai più del passato. La percentuale dei treni diretti con terze classi, che era del 45 per cento nel 1900, è salita al 52 per cento al 1905, al 60,5 per cento al principio del 1908 ed ha continuato a salire. E' questo uno dei progressi più belli dell'esercizio di Stato e di esso vivamente ci allietiamo. »

« Ma non possiamo tacere l'augurio che i futuri orari invernali segnino un passo maggiore e decisivo lungo questa benefica via. Non pochi ancora sono i treni diretti - per non dire dei direttissimi - da cui sono escluse le terze classi. Ora noi non dobbiamo, non possiamo darci posa, finchè i viaggiatori di terza classe siano ammessi in tutti i treni diretti e direttissimi, alle stesse condizioni di quelli di 1° e 2°. Da ciò siamo ancora alquanto lontani e bisogna raddoppiare di lena per arrivarci. E su questo punto ci permettiamo di vivamente e fermamente insistere soprattutto per l'Alta Italia. »

« A proposito del servizio dell'Alta Italia è rincrescevole che da Torino e da Milano non si possa arrivare a Genova, colla prima corsa, che verso le 9,30 del mattino; il che produce un vero ritardo nella distribuzione della posta. Forse per Torino il rimedio sarebbe facile, meglio collegando il servizio del Moncenisio colla dimenticata linea Asti-Acqui-Genova. »

« La Direzione generale delle ferrovie e il Servizio degli orari che hanno dimostrato di avere, in questo argomento, così buoni propositi, devono risolutamente continuare per la lodevole via intrapresa. Nulla sarebbe più assurdo del lasciare le cose a mezzo. Noi speriamo che un passo avanti possa farsi colle ordinazioni in corso di materiale mobile. Ma in ogni caso, nessuna incertezza, nessuna debolezza! La Direzione delle ferrovie continui fermamente ad ordinare le locomotive e le carrozze necessarie, e, fra le lagnanze dei finanzieri ed i più legittimi interessi del paese, non esiti un istante a dotare le nostre ferrovie dei mezzi necessari ad un servizio migliorato e moderno. Confidiamo quindi di poter salutare con vera soddisfazione il giorno vicino in cui tutti i treni diretti e direttissimi d'Italia avranno le terze classi! »

« Chi ha viste le nuove carrozze di 3° classe a corridoio sulle ferrovie dello Stato, non può a meno di esprimere alla Direzione delle ferrovie ed al Servizio del materiale una parola di meritata lode. Ora fa d'uopo provvedere ad una adeguata manutenzione. Giova quindi, anzitutto, raccomandare agli ispettori ed ai capistazione di curare la più rigorosa pulizia. Ma oltre a ciò, un altro provvedimento si impone: la creazione cioè di officine speciali di verniciatura, dove le nostre vetture, specialmente di 2° e 3° classe, possano più di spesso ricevere un aspetto decoroso. Gli ispettori viaggianti, non si contentino di sedere in 1° classe: visitino anche la 2° e la 3° e si persuaderanno di questa necessità. »

« Ma crediamo giunto il momento di fare anche su questa via un piccolo passo in avanti, di dotare le terze classi dei treni diretti di un modestouscino, per non costringere i viaggiatori a sedere per lunghe ore sul nudo legno. Da tempo le terze classi delle ferrovie inglesi hanno i sedili rivestiti di cuscino: recentemente tale disposizione fu adottata dalla Paris-Lyon-Méditerranée. Sono progressi che si impongono ed è inutile ritardarli. In generale si può dire che anche nelle nuove vetture, l'interno dei compartimenti, almeno di 2° e 3° classe, lascia piuttosto a desiderare e che sarebbe utile fosse migliorato in occasione di nuove ordinazioni. »

« Un altro punto, più complesso, e degno d'ogni attenzione, riflette la migliore utilizzazione delle linee secondarie. Per un concorso di ragioni diverse, le ferrovie di Stato continuano a concentrare quasi tutto il traffico sovra poche grandi vie, lasciando quasi in abbandono le linee secondarie. Ciò richiede gravi e costosi impianti da un lato, mentre dall'altro lascia inoperose e quasi abbandonate delle opere che costano somme ingenti. »

« Nell'alta Valle del Po, tutto il traffico è artificialmente concentrato sulla linea dei Giovi, sulla Genova-Novi-Alessandria, mentre sono quasi inutilizzate, soprattutto quanto a viaggiatori di lungo percorso, l'Asti-Ovada-Genova e l'Alessandria-Savona. Anche la linea Milano-Mortara-Alessandria

ha un servizio disgraziatissimo. In tal guisa un piccolo gruppo di linee è sempre insufficiente al bisogno, mentre le altre non fruttano e soprattutto non giovano alle popolazioni quanto potrebbero e dovrebbero. Sappiamo benissimo che non si tratta di un problema né facile, né breve a risolversi: ma appunto per ciò è necessario che se ne prepari la soluzione a gradi, con studi maturi e mezzi adeguati. All'infuori di una maggiore utilizzazione delle linee secondarie, noi non vediamo come le nostre ferrovie potranno con gli anni bastare all'aumento continuo del traffico. »

« A questo proposito crediamo necessario fare eco alle aspirazioni che in questi giorni vennero manifestate per il miglioramento dei servizi ferroviari fra il centro d'Europa e la Riviera ligure, soprattutto la riviera di ponente. »

« Non disconosciamo le gravi difficoltà che presentano sia l'affollamento dei treni sulla linea Milano-Tortona-Genova, coll'ingombro permanente delle due stazioni di San Pier d'Arena e di Genova, sia la mancanza del doppio binario sulla Genova-Ventimiglia. Ma il primo di questi ostacoli è facilmente superabile. Basta pensare all'immensa capacità di traffico che offrono ancora le linee Milano-Mortara-Alessandria e l'Alessandria-Savona. Così pure è certo che nelle maglie, piuttosto fitte, del servizio ferroviario Genova-Savona-Ventimiglia, vi è ancora qualche interstizio, soprattutto nel pomeriggio, in cui intercalare un treno diretto. »

« Come sopra abbiamo detto, sarebbe cosa ingiusta non apprezzare convenientemente il progresso del servizio ferroviario effettuato per opera dell'Amministrazione dello Stato. Ma verremmo meno al vero, tacendo che, per un complesso di circostanze diverse, la linea Milano-Mortara-Alessandria rimase in un doloroso abbandono. Ad esso speriamo sarà portato sollecito riparo con gli orari futuri. E' semplice atto di giustizia e di buona amministrazione. »

« Non v'ha dubbio che la Direzione delle ferrovie ha la possibilità di un immediato miglioramento delle comunicazioni ferroviarie fra il Nord d'Europa, Milano e la riviera di ponente, utilizzando il sistema delle linee secondarie che si dirama da Milano e che attualmente è così trascurato. Un servizio di treni diretti, Milano-Mortara-Alessandria-San Giuseppe-Savona-Ventimiglia: collegati da un lato con i treni del Nord d'Europa e dall'altro con Genova e aventi le tre classi, darebbe un notevole sfogo ad importanti transiti internazionali ed a movimenti locali notevoli. Senza danneggiare alcuno, senza spostare nessuno dei treni e delle relazioni esistenti, si darebbe soddisfazione a delle zone, che oggidì sono così trascurate e mal servite come se appartenessero ad una Italia inferiore e immeritevole di equo trattamento da parte delle ferrovie dello Stato. »

« Un altro problema che si va imponendo è quello della trazione elettrica: Confidiamo che si abbia tra breve l'apertura al servizio di alcuni tronchi a trazione elettrica, come la Ceva-San Giuseppe-Savona. Ma oggidì l'esperimento è fatto, dopo il felice risultato dei Giovi, e bisogna procedere ai nuovi impianti, oramai indispensabili. Infatti niuno, ad esempio, riuscirebbe a spiegarsi perchè mai non si abbia ad applicare la trazione elettrica sulla linea della Porretta, sulla Cuneo-Ventimiglia, sulla Parma-Spezia, e sulla Genova-Ovada-Asti, che sarebbe di immenso sollievo alle linee dei Giovi. Così pure sarebbe ottima cosa poter avere la trazione elettrica sulle linee delle Alpi e dell'Appennino come su quelle di Riviera da Ventimiglia a Spezia. »

« Pur troppo, in questi ultimi mesi si è avuta qualche incertezza nell'opera di restaurazione ferroviaria che dobbiamo assolutamente compiere per il bene del paese e per l'avvenire economico d'Italia. Si è perciò che giova riprenderla con operosa lena: spendere, con la massima economia e con la maggiore utilità, quanto occorre, perchè la nazione abbia un servizio ferroviario rispondente alle necessità del suo progresso. Sulle linee secondarie è pure così trascurata l'illuminazione — per vera mancanza di ispezione da parte degli impiegati direttivi — che spesso si viaggia per ore intere nella più completa oscurità. Si dirà che sono piccoli dettagli: ma il servizio ferroviario è tutto fatto di queste cose. »

« Così pure crediamo indispensabile porre allo studio ed applicare al più presto, sia pure gradualmente, a tutte le vetture passeggeri, un ventilatore nell'estate. Ciò renderebbe assai più piacevole il viaggiare nella stagione calda. »

« Dopo le forti somme votate, e l'aumento continuo delle spese d'esercizio, l'opera della ricostituzione del servizio ferroviario in Italia procede a gradi ed in modo sistematico; ma bisogna pure tener conto che si tratta di una questione molto complessa. Il male peggiore sarebbe quello di una politica oscillante, che si lasciasse impressionare da ristagni, più o meno temporanei, nello sviluppo dei prodotti e del traffico, o dalle difficoltà finanziarie create dalle nuove spese militari: bisogna andare avanti, sempre avanti, con passo sicuro e con un programma organico. »

### Lettera aperta al Sig. Sindaco della Città

Sovvieni V. S. di vari miei scritti che su questo medesimo foglio ebbi qualche anno fa l'ambito onore di indirizzarle? Con licenza di Lei riprendo a trattare delle cose acquisite le quali, come Ella pur troppo sa, non vanno troppo bene.

Qual necessario preambolo voglia accettare i tardivi miei rallegramenti per aver voluto assumere il pondo sindacale in burrascosi frangenti: frangenti che a molti pusillanimi avrebbero fatto tremare le vene e i polsi: Ella invece con veramente civico coraggio esclamò: i mi sobbarco ed infatti da vari mesi ha il timone in mano dirigendolo or qua e là a seconda delle correnti e dei venti, pur di evitare i molti scogli sparsi attorno alla navicella del suo ingegno, scogli tanto più pericolosi quanto meno appariscenti.

Ella però non è uomo di scatto e di irreflessiva deliberazione, ma flemmatico e procrastinatore: un filosofo, se non antico, almeno moderno, dormente, se non sicuro, sonni tranquilli: di tutti i colleghi italiani Ella, ne metto pegno, è il più fortunato, giacchè conoscitore perfetto dell'ambiente (mi passi il vocabolo) pieno sempre di apatia e di indifferenza, rifugge dalle battaglie campali prestando solo il fianco a qualche scaramuccia coll'opposizione che però sinora si ritira vuota stringendo la terribil'ugna.

Il merito però di questo quieto vivere non è tutto di V. S. a dir il vero: ove trovare dei Consiglieri più buoni, più arrendevoli in fine degli attuali? Per poco non intervengono nemmeno più alle già non numerose sedute (15 su 30 nel dì 6 corrente mese): del resto più è esiguo il numero dei congregati, tanto maggior è il beneficio che Ella ne ritrae.

Mi dicono anche che ci siano delle beghe in famiglia, ossia nella Giunta: già quel Raffaello Ottolenghi è un po' turbolento, ogni tanto s'incoccia e vuol ritirarsi sul-