

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 — Ringraziamenti necrologici L. 10 — 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

(Conto Corrente alla Posta)

## GIORNALE SETTIMANALE

ORARIO DELLA FERROVIA (\*) ACCELERATO con fermata a Strevi e Cassine.

PARTENZE: p. Alessandria 5,45 - 7 - 7,54 - 12 - 16,5 - 18 - 19,46 — Savona 4,20 - 8 - 12,53 - 17,42 - 20,40 — Asti 5,25 - 8,10 - 11,35 - 16 - 20,31 — Genova 5,30 - 6,52 - 8,5 - 11,50 - 15,52 - 20,35 — Ovada 22,1  
ARRIVI: da Alessandria 7,54 - 9,44 - 12,45 - 15,12 - 17,37 - 20,26 - 22,48 — Savona 7,43 - 11,30 - 15,37 - 19,39 — Asti 7,49 - 11,23 - 15,47 - 20,1 - 22,2 — Genova 7,48 - 11,15 - 15,40 - 19,40 - 20,22 - 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 ore 9,30 alle 12 e dalle 14 alle 16 — La Cassa di Risparmio di Torino tutti i giorni dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 17. Alla Domenica e al Mercoledì solo nelle ore antimeridiane. — 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 Notariale 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 ed alle 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.

## La Ferrovia di Valle Bormida

CON DISEGNO IN SECONDA PAGINA

Le popolazioni di Valle Bormida continuano ad accogliere con il più vivo compiacimento la domanda di concessione della ferrovia Bubbio-Cortemilia, presentata dall'ing. comm. Besenianica, al Governo, il 19 Luglio e da noi pubblicata nello scorso numero.

In conformità dei relativi regolamenti, la domanda è accompagnata da un progetto tecnico eseguito con molta cura sul terreno dall'ing. Pandolfini e da tutti i documenti ed atti occorrenti.

Siamo molto lieti di poter oggi riprodurre nella pagina seguente in scala ridotta, in foto-incisione, il progetto stesso, cosicché le popolazioni di Valle Bormida possono farsene un'idea adeguata e chiara.

Sarebbe persino ridicolo dubitare menomamente di tutta la serietà della domanda di concessione. Il comm. Besenianica è uno dei più forti e dei più stimati costruttori di ferrovie secondarie d'Italia: ha costruita ed aperta all'esercizio una rete che fa capo a Porto S. Giorgio ed a Fermo e che attualmente è esercitata dalla Società Adriatico Appennino. Non è certo il comm. Besenianica che non sia persona seria; non lo sono coloro che fingono di dubitarne!

La domanda di concessione è redatta in piena conformità della legge 21 Luglio 1911, n. 848 di cui furono esattamente seguite le prescrizioni circa le modalità tecniche e finanziarie. Contiene le solite formule delle altre domande, che sono ormai tutte redatte sullo stesso stampo, variando soltanto nei particolari tecnici e nel piano finanziario, a seconda delle condizioni locali. Voler insegnare il loro mestiere al comm. Besenianica ed agli uomini tecnici, pratici e competenti, che con lui prepararono progetto e domanda, sarebbe roba da matti.

Abbiamo notizie da Roma che la domanda fa il suo corso regolare: gli uffici competenti la stanno esaminando, proporranno all'Uopo i miglioramenti che crederanno opportuni, ed appena compiute le formalità di legge si pronuncieranno.

La linea è progettata a scartamento normale nella speranza che possa essere esercitata dalle ferrovie di Stato. Ciò costituisce un enorme vantaggio per Valle Bormida. Il carro-mercato ed all'Uopo anche le carrozze dei viaggiatori, passeranno direttamente e senza trasbordo da Cortemilia alle ferrovie dello Stato.

È noto che col raccordo di S. Stefano, definitivamente sancito per legge, la rete dello Stato verrà estesa a Monastero ed a Bubbio. La linea di Valle Bormida deve quindi necessariamente distaccarsi da Bubbio, perchè lo Stato — per logica ragione di cose — non accorda concessioni e sussidi per linee parallele o concorrenti alle sue ferrovie.

Il traffico di Cortemilia e di Valle Bormida giunto a Bubbio potrà diramarsi:

per S. Stefano verso Alba e Torino, come verso Castagnole-Asti ed Aosta;  
per Bistagno verso Acqui, Alessandria e Genova;

per Ponti verso Savona;  
per S. Stefano sopra Alba e Torino.

La distanza Cortemilia-Acqui sarà di circa 38 chilometri: la distanza Cortemilia-Alba che oggi — per strada e per ferrovia — è di 95 chilometri, resta ridotta a circa 45 chilometri, a meno della metà!

Così la valle di Cortemilia entra interamente nella grande circolazione della rete nazionale ferroviaria, avrà facili e continui collegamenti con Savona, Genova, Torino e Milano.

Il suo risorgimento economico e sociale è ormai assicurato.

### La data della domanda.

I nostri avversari, disfatti ed umiliati all'annuncio della domanda e del progetto Besenianica — che sono piombati loro sul capo come un fulmine a ciel sereno — hanno cercato di malignare sulla data della presentazione.

Viene colle elezioni! — essi gridano con profondo dolore.

E sia pure! Se colla rielezione nel 1913 dell'on. Maggiorino Ferraris, la Valle Bormida ci guadagna una bella e comoda ferrovia, tanto meglio per l'uno e per l'altra. Minchioni i nostri avversari che si sono lasciati giuocare la partita alle loro spalle. Nelle lotte umane la vittoria non è per gli inetti e gli inertili!

Ma la verità delle cose è ben più semplice. Essa dipende da un doppio ordine di fatti: generali e locali.

Anzitutto le ferrovie costano molto per costruzione ed esercizio: non si fanno colle fanfaronate ma con fatti positivi e pratici. Quando attraversano valli di traffico modesto hanno bisogno di forti sovvenzioni, di 8 a 12 mila lire al chilometro all'anno.

Per lunghi anni la legge accordava soltanto un sussidio governativo di 3 mila lire a chilometro: più tardi fu elevato a lire 5 mila. La somma era assolutamente insufficiente. Il compianto Saracco, che certo amava la Valle Bormida, fece studiare la linea da potenti costruttori, come Medici, Marsaglia, dalla Società Veneta, ecc. e persino da Società estere: ma nessuno volle affrontare i rischi dell'impresa. D'altra parte l'illustre Saracco aveva anzitutto e giustamente in mira la sua grande opera della ferrovia Genova-Acqui-Asti, che costò circa 80 milioni!

Alla sua volta, l'on. Maggiorino Ferraris, con lo sguardo verso la Ferrovia di Valle Bormida, condusse per molti anni, nel Parlamento e nella stampa, una campagna per l'aumento delle sovvenzioni chilometriche. L'invocò più volte alla Camera, studiò il problema all'estero e soprattutto nel Belgio, che in pochi anni costruì una grande rete di ferrovie locali. Grazie ai viaggi ed agli studi così compiuti, egli pubblicò nella Nuova Antologia alcuni scritti, nei quali dimostrò ad evidenza la necessità dell'aumento delle sovvenzioni da parte dello Stato alle ferrovie rurali. Così l'autorevole rivista concorreva a promuovere e favorire gli interessi di Valle Bormida.

Questa azione continua ed intensa di Maggiorino Ferraris, associata a quella dei deputati delle altre regioni d'Italia, portò ottimi frutti. Si tenne una riunione autorevole e numerosa a Montecitorio.

Il nostro deputato fu chiamato a far parte del Comitato esecutivo. Seguirono conferenze e discussioni con i Ministri. Il Governo presentò un progetto di legge che elevava la sovvenzione governativa al massimo di L. 10 mila al chilometro.

Maggiorino Ferraris fu dagli uffici della Camera nominato a membro della Commissione.

Così venne la nuova legge 21 luglio 1911, n. 848, che finalmente ha permesso di trovare un costruttore serio e potente, come il comm. Besenianica, che studiasse la linea di Cortemilia e ne chiedesse la concessione.

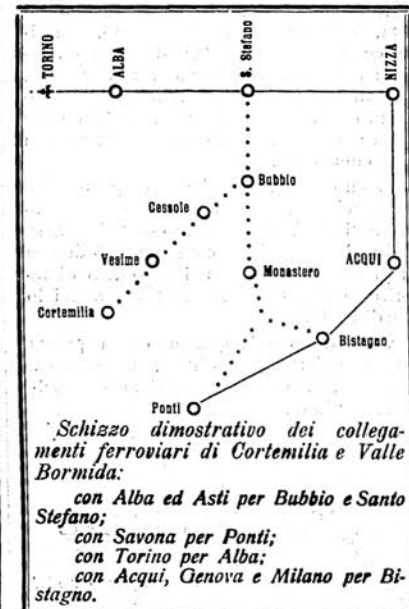
Quindi niente manovre elettorali, ma lavoro concreto, positivo e leale nel corso di parecchi anni! Dal passaggio della legge ad oggi ci fu appunto il tempo occorrente per studiare il progetto sul terreno e per redigerlo.

Mancava un secondo dato di fatto: conoscere con precisione le decisioni del Governo sul raccordo di S. Stefano per

determinare il punto di partenza della linea di Cortemilia.

Dopo lunghe incertezze fallirono i desideri di coloro che per i propri interessi speravano che il Governo non avrebbe eseguito il raccordo di S. Stefano. Nel bilancio dei lavori pubblici, entrato in vigore il 1° Luglio di quest'anno — un mese fa — fu stanziato un milione di lire per il raccordo di S. Stefano, di cui venne in tal guisa sancita l'esecuzione.

Il bilancio, come si disse, entrò in vigore il 1° Luglio scorso. Il 19 Luglio — tre settimane dopo — appena trascorso il tempo strettamente necessario per la copia del progetto e della relazione — il comm. Besenianica presentava la sua domanda di concessione della Bubbio-Cortemilia che — sia pure per mero caso — è venuta come una poderosa mazzata fra capo e collo a tutti i Murialdi di questa povera terra.



Quindi niente manovre elettorali: lavoro positivo, concreto e leale da parte di un grande e stimato impresario come il comm. Besenianica, che è completamente estraneo alle quisquiglie murialdiane, e che ha co-

strutto e costruisce ferrovie in ogni regione d'Italia.

Lo ripetiamo: le spese finora sostenute dal comm. Besenianica per studi, progetti e tasse per la Bubbio-Cortemilia, ammontano a qualche decina di migliaia di lire. Ciò basta a garantire la serietà dei propositi. Sarebbe da pazzi il credere che un uomo come il Besenianica si diverta a spendere una bella somma per una domanda non destinata a riuscire!

Chi parla di malizie elettorali, non dice che sciocchezze.

### 15 milioni di lavori per Valle Bormida.

Il complesso delle opere progettate fa prevedere per Valle Bormida una massa imponente di lavoro a beneficio delle popolazioni, degli esercenti ed operai.

Il raccordo di S. Stefano, la cui esecuzione venne sancita col bilancio 1913-1914, ammonta a 9 milioni di lire: la ferrovia Bubbio-Cortemilia a circa 4 milioni: le ferrovie elettriche provinciali ad un paio di milioni. In tutto circa 15 milioni di lavori che si svolgeranno nei prossimi anni.

Le spese delle costruzioni ferroviarie restano in buona parte sul posto: espropriazione di terreni, movimenti di terra, opere murarie, ecc. vanno tutte a beneficio delle popolazioni rurali. Quasi solo il materiale di armamento viene dal di fuori.

Il primo periodo — che è sempre il più lungo e il più difficile — quello delle pratiche legislative ed amministrative: è in gran parte superato. Colla stessa energia, colla stessa tenacia, bisogna ora lavorare per entrare nel secondo periodo, quello della esecuzione dei lavori sul terreno.

Il giornale dell'avv. Murialdi può affannarsi quanto vuole nel muovere critiche ed opposizioni ai progetti della ferrovia Bubbio-Cortemilia e delle tramvie elettriche provinciali. Questa disastrosa e comica attitudine contro gli interessi di Valle Bormida e contro i desideri di quei paesi non ha nessuna importanza e nessuna influenza. È un buco nell'acqua.

Le popolazioni di Valle Bormida sanno perfettamente che i loro interessi sono affidati a mani ben più serie e competenti e che il tempo è un elemento indispensabile di ogni cosa umana.

Concordia e fiducia e la vittoria non mancherà!

## NEL COLLEGIO DI ACQUI

### La jettatura politica

Chi non presta fede alla jettatura politica, fa presto a ricredersi. Guardi ai fasti ed ai fati dell'avv. Murialdi!

Ha faticato dieci anni a Genova alla conquista del potere, dimenticando interamente che esisteva la diletta Valle Bormida. La pubblicazione della celebre inchiesta fatta dal giornale Il Lavoro del 29 dicembre 1908, N. 2011, lo ha fatto capitombolare in dieci minuti.

Caduto irrimediabilmente a Genova, si è ricordato della cara Valle Bormida ed ha cercato di rifarsi politicamente in Acqui. Ma la jettatura politica lo ha percorso non sulla groppa del cavallo d'Orazio, ma sul filo telegrafico di incomparabile comicità!

E da quel momento non ne ha più imboccata una, neppure per isbaglio.

Ha creduto alle elezioni a Giugno e fino dalla primavera si è messo a promettere cielo e terra. Tanto non vi era tempo a mantenere. Passata la festa gabato lo Santo! Le elezioni furono rinviate all'autunno ed è rimasto in asso sotto il peso delle sue promesse inadempite.

Dicono sperasse tanto in Giolitti e Sacchi: e Giolitti e Sacchi dal banco di

Ministri — cosa insolita — andarono a stringere la mano a Maggiorino, dopo il suo successo sul bilancio del Tesoro e Giolitti fece votare dalla Camera il patriottico ordine del giorno del nostro deputato!

Vantando fantastiche influenze ai Lavori Pubblici, ha combattuto aspramente la strada Roccaverano-Mombaldone, cercando di rovinare ad un tempo gli interessi dei tre Comuni di Roccaverano, Mombaldone e Spigno. Il Consiglio Superiore ed il Ministero dei Lavori Pubblici si sono affrettati a dargli torto e ad approvare la strada di Roccaverano, combattuta dall'avv. Murialdi. Così lo hanno esautorato.

Ha riempito Roccaverano di promesse favolosamente fantastiche, dimenticando che quello è paese di pernici, non di merli. Maggiorino Ferraris e Brofferio, lavorando di pieno accordo ed in perfetta amicizia, hanno procurato a Roccaverano l'impianto gratuito del telegrafo — circa 2.500 lire risparmiate al Comune ed ai contribuenti — hanno ottenuto dal Governo un sussidio di oltre 10.000 lire per la strada Roccaverano-Vesime.

E' volato a Morbello, promettendo la carriera postale. Due righe col tu a Cassignano e tutto era fatto! Maggiorino aveva