

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. 5 — Necrologie L. 1 la linea. Gli abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale — Chi risiede fuori d'Acqui può associarsi col mezzo delle cartoline-vaglia che costano cent. 10 in più. — Le inserzioni si ricevono esclusivamente presso la Tipografia Dina.

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)

Monitore della Città e del Circondario

(Conto Corrente colla Posta)

ORARIO DELLA FERROVIA.

PARTENZE per Alessandria 5,5 - 8,8 - 14,50 - 19,45 — per Savona 7,58 - 12,43 - 17,22 — per Asti 6,51 - 9 - 12,39 - 16 - 19,47 (diretto) — p. Genova 6,5 - 8,22 (diretto) - 14,44 - 19,41.
ARRIVI da Alessandria 7,47 - 12,32 - 17,11 - 22,28 — da Savona 7,58 - 14,40 - 19,29 — da Asti 8,18 (diretto) - 12,39 - 18,7 (accel.) - 19,24 - 22,7 — da Genova 6,41 - 12,19 - 15,55 (diretto) - 19,41.

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 alle 19 per la distribuzione delle lettere raccomandate e pacchi postali, e dalle 9 alle 16 per i vaglia e risparmi.

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 1/2 e dalle 12 1/2 alle 15, giorni feriali.

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.

L'Utilizzazione delle Forze Idrauliche E LA TRAZIONE ELETTRICA SULLE FERROVIE

Abbiamo letto sull'ultimo fascicolo della *Nuova Antologia* (16 luglio corr.) uno studio tolto da un lavoro di prossima pubblicazione dell'on. generale Afan De Rivera, intorno ad un problema di molta attualità ed importanza non solo per ora ma anche e più per l'avvenire.

Tratta dell'utilizzazione delle forze idrauliche e della trazione elettrica sulle ferrovie.

Nella prima parte il generale Afan De Rivera risale alle origini delle applicazioni elettriche ad Alessandro Volta che fu il primo cui dobbiamo i benefici dell'elettricità pratica e al Pacinotti inventore delle dinamo elettriche.

L'autore passa quindi a parlare dei vari e incessanti progressi e delle importanti scoperte fra cui quella del compianto Galileo Ferraris che portò una vera rivoluzione nell'elettrotecnica col nuovo sistema della rotazione dei campi magnetici che risolve definitivamente e brillantemente la complessa e difficile questione del trasporto di forza a grandissime distanze.

Varrà a rendere pratico e soprattutto economico l'uso della forza elettrica per la trazione tranviaria e ferroviaria.

Tocca dei vari sistemi di trazione elettrica finora in uso, osservando che quelli generalmente adottati, sono i sistemi a trazione aerea e quelli ad accumulatori.

L'Afan De Rivera si sofferma specialmente sul sistema aereo, ma dà la preferenza e si dedica completamente ad altro sistema, a quello della *terza rotaia* che deve servire da conduttore della forza elettrica.

Le trazioni a vapore non avranno più lunga prosperità il giorno in cui si adotterà questa terza rotaia nella quale, secondo l'autore, risiede l'avvenire pratico della trazione ferroviaria.

Cita all'appoggio la relazione del sig. Clark, presidente del Consiglio di Amministrazione della Società Ferroviaria americana New York New Haven e Hartford nella quale spiega l'ardita iniziativa del colonnello Heft nell'applicare la trazione elettrica alle grandi ferrovie e dimostra la grandissima utilità pra-

tica conseguita con l'adozione della terza rotaia.

Secondo detta relazione, in virtù di questo sistema « le locomotive possono essere condannate ai ferri vecchi come lo furono già le diligenze di una volta. »

Dopo ciò l'autore passa al vero nocciolo del suo studio, cioè all'idea dell'applicazione della trazione elettrica sulle nostre ferrovie utilizzando le nostre forze idrauliche, ed affrancandoci per tal guisa da quella forza che noi domandiamo all'estero, e che è di molto maggior costo, il carbone.

Ricorda come le convenzioni ferroviarie del 1885 concedettero l'esercizio delle ferrovie alle Società per un periodo di anni 60 divisibili in tre periodi, di 20 anni ognuno, con facoltà alle parti di disdetta alla fine di ogni ventennio, mediante preavviso di due anni, cosicchè per le Società e per il Governo ogni decisione deve essere presa prima del 1° luglio 1903.

Il Governo deve dunque pensare ad una politica di mani libere; cioè non contrarre obblighi, o far concessioni, o dar mandati alle Società, che possano poi per naturale conseguenza, o per illazione, o per malinteso, dare appiglio a pretese di vincoli, di continuità, di indennità od altro.

Il Governo deve fare lui e direttamente le concessioni delle forze idrauliche, senza ricorrere ad intermediari.

Non poca parte di un migliore avvenire della industria italiana in genere dipende dalle vedute più o meno larghe che si avranno nella utilizzazione delle nostre forze idrauliche; e l'applicazione della energia elettrica alla trazione sulle nostre ferrovie, mentre tocca ad interessi altissimi di Stato in pace ed in guerra per i servizi di mobilitazione ed altri, si collega a molti diritti del pubblico che viaggia, e si riflette in troppi rapporti del Governo colle Società ferroviarie, per non essere trattata colla maggiore ponderazione.

Come potrà essere risolta la questione da noi, si domanda l'autore?

Grandi speranze sorgono per l'industria italiana nella utilizzazione delle nostre forze idrauliche. Un'idea si può averla dallo slancio con cui il capitale si va per essa costituendo a decine di milioni.

Noi dobbiamo dimostrare di essere non solo geniali artisti, ma anche intelligenti uomini di affari, aumentando in noi la simpatia e la fiducia dei finanziari.

È mestieri che nella concessione di forze idrauliche il Governo agisca direttamente e senza ricorrere ad intermediari che sono necessariamente costosi.

Di più il Governo negli esperimenti comparativi di trazione elettrica che saranno per farsi, deve regolarsi in guisa da non correre alcun rischio e impedire che ne corrano le Società ferroviarie.

Deve dire: Chi vuol presentarsi alla prova, sappia che la prova stessa, cioè studi, progetti, impianto fisso e mobile ed esercizio, è tutto a suo intero rischio, spese e pericoli.

Lo Stato deve poi anche volere che l'esperimento riguardi essenzialmente le grandi ferrovie che sono quelle che gli appartengono.

Le ferrovie sono un alto interesse di Stato non pure in tempo di guerra, ma anche in tempo di pace.

Ognuno sa, scrive il generale Afan De Rivera, che cosa si tramava da alcuni scongiurati negli ultimi dolorosi avvenimenti che ci hanno funestato, e cioè: impedire il movimento dei treni che trasportavano truppe (e fu tentato); disporre gli scambi in modo da produrre una disastrosa collisione di treni (e fu tentato). Fu anzi in seguito a quest'ultimo tentativo che fu decisa, ed *ordinata per telegramma* la militarizzazione dei ferrovieri.

Al giorno d'oggi, per utilizzare le nostre forze idrauliche e mandare la forza elettrica a distanza, siamo obbligati a servirci di fili metallici. Ma l'autore è obbligato, specialmente in considerazione della sicurezza in caso di guerra, a scartare questo mezzo, e vorrebbe adottato il sistema più semplice e più sicuro della trazione per rotaie come si pratica in America.

« Ci troviamo in presenza di un importante problema, conchiude l'Afan De Rivera, che interessa non solo le ferrovie, ma che riguarda l'intero avvenire economico d'Italia. Siamo quindi giustificati nel chiedere che esso venga risolto in base a criteri pratici, ad esperimenti di fatto, a risultati positivi. Non di-

mentichiamo che all'utilizzazione elettrica delle forze idrauliche si apre un vasto orizzonte di applicazioni pratiche e di progressi e benefici economici nel campo industriale. La produzione industriale si basa su questi elementi: capitale, materia prima e lavoro. Nella industria e specialmente nella meccanica, il concorso della materia prima tende a scemare, grazie alla sua migliore utilizzazione e per raggiungere il costante desiderato di una maggiore efficienza, in minor peso e volume. Evidentemente per questo fatto cresce il concorso del lavoro, il quale è il risultato di due elementi: forza e mano d'opera. Quest'ultima è in Italia geniale e a buon mercato, la forza, che è il vapore, che è il carbone, è cara. L'alto prezzo del carbone, e quindi della forza motrice, è una delle cause precipue della nostra inferiorità industriale.

« Utilizziamo adunque le splendide cadute d'acqua delle Alpi e degli Appennini; e lo Stato abbia una linea di condotta ferma e chiara — resista a tutte le domande di concessioni monopolistiche che volgerebbero a beneficio di pochi e grandi capitalisti, fors'anche stranieri, ciò che deve essere la risorsa e l'utile dell'intera nazione ».

Auguriamo coll'egregio autore che un raggio di sole non tardi a sorgere dopo la tristezza e lo sconforto dei giorni trascorsi.

Passaggi a Livelli

Gl'inconvenienti altra volta lamentati e che furono oggetto di discussione in seno al nostro Consiglio Comunale a riguardo dei danni che il regolare transito con carri, soffre dalle strade che attraversano la rete ferroviaria, da alcun tempo succedono più manifesti e l'assicurazione data dal nostro capo del Comune di interporre la sua autorevole voce presso la direzione delle ferrovie del Mediterraneo acciò cessi sì deplorabile stato di cose, pare sia riuscita di niun effetto, seppure più probabilmente non sia da supporre che la raccomandazione del Consiglio non sia rimasta che fra la eco nella sala consigliare colle molte altre che sono così sempre bene trattate ed apprezzate.

Ma un simile inconveniente tanto de-