

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 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 — Arrotrato 10.

La Gazzetta d'Acqui

GIORNALE SETTIMANALE

(Carlo Cantoni alla Posta)

ORARIO DELLA FERROVIA

PARTENZE: p. Alessandria 5,6 - 7,18 - 8,16 - 15,12 - 19,19 — Savona 4,50 - 8,18 - 12,30 - 17,42 — Asti 5,28 - 8,31 - 11,25 - 15,47 - 20,11 — Genova 6 - 8,12 - 15,7 - 20,26 — Ovada 22,2.
ARRIVI: da Alessandria 8,8 - 11,25 - 12,20 - 17,56 - 22,58 — Savona 7,56 - 15 - 19,14 — Asti 8,2 - 11,52 - 14,56 - 20,11 - 21,50 — Genova 7,53 - 11,17 - 15,37 - 20,3 — 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 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 11,30 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 NOTABILE 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 8 alle 12 e dalle 14 alle 18 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 8 alle 12.
 GLI UFFICI COMUNALI dalle 9 alle 12 e dalle 14,30 alle 17,30 giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

Ferrovia Elettrica Savona - Acqui in VAL D'ERRO

Solvendo alla promessa fatta ai lettori svolgiamo a grandi tratti il progetto di massima di una ferrovia a trazione idroelettrica tra Savona ed Acqui in Val d'Erro studiato dall'ingegnere G. B. Martini, al fine di rendere di pubblica ragione l'idea generatrice di un'opera grandiosa, dall'attuazione della quale la città nostra vedrebbe dischiudersi un nuovo, largo orizzonte di traffici e di commerci.

E' un fatto ormai indiscusso l'insufficiente potenzialità ferroviaria del valico Apenninico di S. Giuseppe in rapporto all'attuale e progrediente importanza del commercio del porto di Savona, quadruplicato dal 1875 ad oggi; tanto che le merci non potendo essere regolarmente avviate nella valle del Po giacciono lungo tempo accatastate sulle chiatte, sui velieri, sulle banchine e su tutte le aree circostanti disponibili.

La Commissione per il piano regolatore dei porti riconobbe l'urgenza di allargamento di quello specchio con opere valutate a 7 milioni, oltre ai fondi residui a spendersi per la legge 1901.

Si pensò di avviare a tale stato di cose con la trasformazione della trazione ordinaria in elettrica, in corso d'appalto, e colla funicolare aerea di prossima attuazione; l'ing. Martini analizza i due rimedi e, dimostrati assolutamente inadeguati alla bisogna, ripiglia in esame la questione d'un nuovo valico apenninico tra Savona e la valle del Po, da mettersi in correlazione diretta colle linee Sempione-Alessandria-Acqui e Gottardo-Alessandria-Acqui, che non potrebbe che passare attraverso alla Valle dell'Erro, giungendo in Acqui.

Ed osservando che il movimento del porto di Savona è per 8/10 costituito dalla importazione del carbone, da servire in gran parte pel rifornimento della rete ferroviaria dell'Alta Italia e per l'alimento delle industrie delle relative regioni, si vede subito che questa sovrabbondanza di merce povera destinata al servizio della ferrovia è quella che crea e creerà sempre più il maggior ostacolo al regolare traffico delle altre merci, non solo a Savona, ma anche a Genova.

Di qui nasce l'opportunità di studiare se a sfollare i due maggiori porti liguri dal commercio di tale combustibile non convenga creare per lo stesso un proprio nuovo scalo d'approdo: e il più topograficamente ed economicamente adatto è il porto naturale di Vado, il quale diventerebbe il centro d'approvvigionamento del carbone destinato al servizio delle ferrovie dell'Alta Italia, indipendentemente dai Consorzi degli Spedizionieri e dei Commerciali, i quali ora si lamentano che i trasporti in servizio del carbone vengono effettuati con prelazione dello Stato, a danno degli stabilimenti industriali soventi costretti a chiudere per mancanza di combustibile.

La Savona-Sassello-Acqui, a doppio binario, sfollerebbe egregiamente tutto il carbone della rada di Vado, liberando perciò il movimento dei porti di Genova e Savona dall'ingombro del carbone: si dovrebbero però, con poco dispendio, eseguire i raddoppi degli attuali tronchi Savona-Vado e Acqui-Alessandria.

La Savona-Acqui sarebbe lunga 49 Km. e in conseguenza minore dell'attuale passante per San Giuseppe, che misura 71 Km., e della stessa Genova-Acqui, che ne ha 58, ed avrebbe minori pendenze di queste.

Essa verrebbe esercita con energia elettrica, che si produrrebbe raccogliendo l'acqua dell'alta valle dell'Erro in un lago artificiale, mediante uno sbarramento da

costruirsi in un punto adatto per facilitare la derivazione che deve azionare le turbine.

La massima parte dell'acqua che oggidì naturalmente defluisce lungo l'Erro nella Bormida, andrà a riversarsi nel Sansobbio; ma ciò non nuocerà, né desterà opposizione dai Comuni della Valle dell'Erro e da Acqui, in vista anzitutto dei benefici ad essi apportati dalla linea, e poi della assoluta garanzia del perenne deflusso delle acque magre occorrenti per i loro bisogni, data da un deflusso maggiore (300 litri al secondo) di acque di quello della massima magra (220) e dal fatto che in ogni caso si potrà sempre contare sulla grande ed esuberante ad ogni scopo riserva di un lago artificiale, raccogliitore delle acque di piena.

L'ing. Martini calcola che per tal modo potranno farsi giungere al punto culminante della linea 80 treni al giorno di 350 tonnellate ciascuno, cioè in media un treno della stessa portata ogni 15 minuti; in altri termini 1280 carri al giorno.

Riguardo alla spesa, poichè la nuova linea avrebbe una straordinaria importanza per le merci di transito destinate all'estero, attraverso il Sempione e il Gottardo, nonchè per quelle all'interno con diramazione da Alessandria, dovrebbe essere costruita a spese dello Stato e in doppio binario.

In caso negativo potrebbe essere affidata all'industria privata, accordandosi il massimo sussidio chilometrico.

La spesa complessiva sarebbe preventivata in circa 90 milioni, e cioè:

1. Nuova linea Savona-Acqui, a doppio binario, a trazione elettrica, 65 milioni.
2. Raddoppio del binario della Acqui-Alessandria e Savona-Vado, 12 milioni.
3. Raccordi ed adattamenti al porto di Vado, 2 milioni.
4. Impianto elettrico, 8 milioni.
5. Concorso per ampliamenti, 1 milione.
6. Materiale mobile per i bisogni della valle, 2 milioni.

Tale, in linea sommariissima, il grandioso progetto che risolverebbe uno dei più ardui problemi della vita economica della nazione, lo sgombrò dei carboni destinati alla ferrovia dell'Alta Italia dai porti di Savona e Genova, e che già studiato ed in massima approvato dal Governo e da vari Municipi interessati, fra gli altri Torino, attende ora dalla concorde volontà dello Stato, dei Comuni liguri-piemontesi e dei privati sollecito avviamento al campo dell'azione. Non v'è chi non veda d'un colpo l'indiscutibile convenienza della nostra città alle felici sorti della nuova Savona-Acqui, di alto e vero carattere internazionale, e non faccia voti, come noi facciamo, perchè ognuno rechi, nei limiti delle proprie forze, il doveroso contributo del proprio appoggio.

Riscatto dell'Officina Gas

Domani avrà dunque luogo il referendum per il riscatto dell'Officina Gas.

Questo procedimento che segue la deliberazione del Consiglio Comunale ed il parere favorevole della Commissione Reale, costituisce la disposizione che più nettamente afferma il carattere e lo scopo della legge sulla municipalizzazione dei pubblici servizi, che è quello di favorire le iniziative del Consiglio Comunale, ma di assicurarsi nel contempo che esse abbiano il convinto consenso della maggioranza dei cittadini.

È bene che anche da noi si esperimenti l'istituzione del referendum, che è una esplicazione in forma nuova delle funzioni del Comune, su cui il corpo elettorale ha un incontestabile interesse di pronunziarsi.

Nel nostro caso gli elementi del giudizio da esprimersi riflettono e riassumono implicitamente due questioni, sulle quali la massa degli elettori, nel suo sano buon senso, mediante un monosillabo, è chiamata a dare una risposta opportuna e decisiva, se cioè il servizio del gas che si tratta di assumere rappresenti un bisogno di generale utilità pubblica, e se convenga al Comune di assumere la gestione con le conseguenze finanziarie ed amministrative che ne deriveranno.

Nell'onesto proposito di illuminare la pubblica opinione noi abbiamo nei precedenti numeri del giornale trattato ampiamente l'argomento e dimostrato quanto vantaggio possa derivare al Comune dal riscatto dell'Officina del Gas, ed in special modo quello, di affrancarsi dalla Società The Tuscan, colla quale non fu possibile una intesa diretta a migliorare la pubblica e privata illuminazione e a rendere meno gravoso il prezzo del gas.

Accenneremo ancora che il Consiglio Comunale nel 1903 ad unanimità deliberò il riscatto dell'officina gas in base al piano finanziario elaborato dall'ing. cav. Sgorio; che la pratica ebbe favorevole accogliimento presso l'autorità tutoria e la stessa Commissione Reale istituita dal Governo per esaminare le proposte del genere.

Si aggiunga che la Commissione Reale, di questi giorni, presa conoscenza del lodo arbitrale in grado d'appello, giudicò che l'indennità di riscatto non eccede i limiti e la potenzialità del piano finanziario preventivamente approvato, e che quindi si possa senz'altro provocare la votazione degli elettori.

Difatti il piano finanziario prevedeva una rimanenza attiva di L. 11500 annue per l'esercizio municipalizzato dell'officina gas, tenuto conto dell'ammortamento in 25 anni della somma di L. 200.000 occorrente per il riscatto. Ma poichè i calcoli vennero fatti colla maggior larghezza a favore della Tuscan, e dopo il 1903 aumentò assai il consumo del gas, si può andar certi che effettivamente detta attività verrà a superare le L. 19000, tuttochè l'ammortamento della somma dovuta per il riscatto si abbia a limitarlo alla attuale durata della concessione, che sarebbe di anni 9 e mezzo, se al 1° prossimo luglio il Comune prendesse possesso dell'officina.

In realtà l'ammortamento delle L. 200.000 vien fatto entro 50 anni, onde godere dei benefici che per legge la Cassa Depositi e Prestiti accorda ai Comuni per l'assunzione diretta dei pubblici servizi. Perciò la quota d'ammortamento, da L. 26400, che tanta è per anni 9 e mezzo, si riduce a L. 10120 per anni 50, e la rimanenza attiva si accosta quindi alle lire trentamila.

Come ognun vede è un bel cespite di entrata che avrà il Comune e che, con quello dell'acqua potabile, gli permetterà di affrontare impellenti problemi d'interesse cittadino senza dover inasprire le tasse; senza contare la diminuzione sensibile del prezzo del gas ai privati ed il diretto vantaggio del Comune che potrà, col risparmio realizzato, aumentare i fanali per la pubblica illuminazione.

Ed ora a voi, elettori: dimostrate col fatto di essere all'altezza di quella civile coscienza che è presupposto fondamentale della moderna legge sulle municipalizzazioni, della cui applicazione tra noi è oggi caso, accorrendo perciò domani numerosi e senza esitanza a deporre nell'urna il vostro sì, poichè non potrebbe iniziarsi sotto più splendidi auspici la municipalizzazione di un importantissimo vostro pubblico servizio.

Per mancanza di spazio rimandiamo al prossimo numero parecchia materia.

La pagina storica

IL DIALETTO ACQUESE

Gli ultimi fascicoli della *Rivista di Storia*, che si pubblicano in Alessandria a cura di quella benemerita Società, recano, fra gli altri importantissimi scritti, quello dovuto all'ing. Pietro Prato, il quale dalle rive del nostro maggior lago si occupa con rara competenza del dialetto acquese, dandone alla luce un saggio di glossario parziale.

Non sarà quindi discaro ai lettori se di esso darò qualche spigolatura, invogliando così studiosi e curiosi del vernacolo acquese a leggere senz'altro il lavoro del Prato, al quale invio pertanto le mie congratulazioni.

La città della Bollente deve scriversi *Aigu* e non *Naicqo* come opina il Ferraro. Acqui è nome romano e ricorda sorgenti d'acque termali come *Acque Sextiae* in Provenza.

Burmia (Bormida), sanscrito *bhuri*, contrazione di *bahuri* (abbondante) e *midha* p. m. *mih* (versare). Esprimerebbe così la propria natura di torrente impetuoso quando è in piena.

Quella via che dalla piazza di S. Antonio scende a quella della Bollente e che si chiama Scatilazzi, volgarmente s'appella *Calabréje*, suscitando un tal nome sensi di nausea e di ripugnanza, ciò però scomparirà quando si sappia che tale voce è composta di *càla* (calle, via) e di *bràje*, voce celtica. Il latino aveva *bairida* = *campus vel ager suburbanus*; *bairide*, *braje*, *breje* significano terreni coltivati, quindi *Calabréje* altro non sarebbe che « via, la quale conduce ai campi »: si ricordi che al tempo di quella denominazione la Bollente doveva essere fuori delle mura o se pure entro le mura, in luogo appollato di case.

Caramagna (torrente e regione oltre Bormida e, molto probabilmente, pago antico). Trovansi villaggi dello stesso nome a Cuneo e a Portomauro ed una città nella Linguadoca. — ... Nelle Licio e nelle Cilicie regnò un tempo *Caraman*, turco, che vi fondò il regno di *Caramagna* ora da gran tempo distrutto. Questa coincidenza di nomi forma un bel soggetto per la storia delle nostre origini.

Chermulin (Cremolino): *Crem*, slavo, (roccia). In Russia ogni cittadella di villaggio era detta anticamente *Cremlin*. ... *Cherna*. È la sommità di alcuni dei nostri monti fra cui quella che si supera facendo la strada vecchia da Acqui e Moirano. ... *Herna* vocabolo dei Sabini e dei Marsi vale « luogo elevato, rupe, rocca ».

Tutti conoscono il sito detto *Ghingheta*. Collà doveva esservi stata *ab antico* una osteria prescelta dai soldati francesi per le loro libazioni, essendochè la voce *guinquette* nella loro lingua suona appunto « bettola od osteria suburbana ».

Mere (Medrio). Altro *Meri*, rio presso Cassinelle che si scarica nell'Orba. *Me*, con *ma*, *mi*, *mo*, *mu* e loro anagrammi, è dato come tipo di acqua dal prof. Trombetti, che lo trova vivente pressochè su tutta la superficie del globo terraqueo: *re*, *ro*, *ra*, *ar*, *er*, ecc. indica sempre corrente, dunque « acqua corrente ».

Ravanàs (Ravanasco). Così detto perchè molto rumoroso quando è gonfio, sanscrito *ravana* (rumoroso); francese *ravine* (torrente).

Scavia (scriminatura dei capelli sul capo). *Scia* indica « divisione, separazione, spezzamento ». Nonio chiamava la scavia « calicella, da via, viuzza... ».

Stidiè i vers ed Caton (studiare i versi di Catone). Gli acquesi, e non saprei dire qual altro popolo in Italia, usano questa frase a significare una grande preoccupazione d'animo per riuscire a togliersi da