

Sig. Omaggio AV. Giuseppe Fabretto Piazzetta Valentinis 2- P. III UDINE 1092

C. Postale

Table with subscription rates: Italia e Colonie, Estero, ANNO, SEMESTRE, TRIMESTRE.

Table with publication details: LA FESTA, IL CARROCCIO, LA FIORITA, L'ALBA, IL CORRIERE.

columns in tutte le... Finanziaria L. 3 - Moruari L. 258. Per Bologna e Provincia: UNIONE PUBBLICITA ITALIANA S. A. Via Indipendenza N. 8.

Loreto

Loreto non è solo una nuova... mistero, propulsione al suo riconoscimento fra gli uomini. A Loreto andiamo - si badi - non solo per questa speranza di risveglio, salutare richiamo ai cuori graucili, alle fedi relative, alle virtù intermittenze; ma anche per « esaltare » i cuori già compresi di queste sublimi certezze per potenziare le nostre energie, infoccare le nostre promesse! Non bisogna credere - come forse qualcuno ha creduto - che perché « diamo fiato alle trombe » per richiamare alla vita - che è dedizione - i militi in ritardo, siamo improvvisamente dimentici delle nostre promesse interiori. Non abbiamo mai inteso parlando di « ampiezza » di agitare per un « esteriorismo » che diventa esteriorità, e per uno zelo che finisce nella dissipazione. Le attività di cui parliamo appartengono alla pietà - la quale non consiste solo nella preghiera, ma anche nelle opere che sgorgano da essa. Chi ha mai preteso di discutere l'impostazione pregiudiziale e autoritaria del nostro apostolato d'azione? Ma « nei suoi quadri » abbiamo detto di approfondire lo sforzo, di dilatare lo zelo. E il segreto è qui. Domandate alla storia le ragioni del presente innegabile risveglio di forze spirituali e di religiosità che « fiorisce soprattutto sui vertici » in steli di sovraccellenza e di perfezione e ne avete una unica risposta: L'Eucaristia. Vi sono altre ragioni concorrenti e vere, fattori storici e tendenze cerebrali. Ma poco sarebbero se la verità che governa la Chiesa e la carità che animava un suo grande Pontefice, non avessero allargate le porte degli altari, spinto gli uomini verso i tabernacoli.

Mentre la Spagna attende dal nuovo Ministro delle Finanze il ristabilimento della peseta

La riduzione della ferma militare - Le figure di Wais e di Viguri MADRID, 20 sera. Com'è noto nella riunione di ieri del consiglio di gabinetto il presidente General Berenguer ha annunciato la nomina dell'attuale Ministro delle Finanze, Wais, a ministro delle Finanze in sostituzione del dimissionario Arguelles e di Rodriguez a ministro dell'economia al posto di Wais. L'effetto di questo provvedimento, nonostante che ancora non si sia potuto iniziare alcuna azione concreta, si fa già sentire con un leggero miglioramento nel corso della moneta nazionale. Ieri sera la peseta chiudeva a 9,0 rispetto al dollaro, contro 9,54 della giornata precedente. La giornata d'oggi, per diffusa opinione, dovrebbe accentuare il processo di miglioramento. Il nuovo ministro delle Finanze, Wais, è partito questa mattina per Santander, dove presterà giuramento nelle mani del Re, riservandosi l'intera giornata d'oggi per esaminare e discutere coi suoi collaboratori le decisioni da adottarsi contro il movimento speculativo causato dal fenomeno odierno. Conseguentemente il Gabinetto ha deciso di sospendere la sua seduta sino a domani, 21 agosto. Domani il nuovo ministro riferirà ai colleghi sull'esito della sua officina giornata di lavoro. La discussione che seguirà sulle proposte elaborate è considerata sin d'ora come di capitale importanza agli effetti dei rimedi alla crisi. Nel frattempo i giornali notano con soddisfazione l'arresto verificatosi nel movimento di declino della peseta. La situazione è lungi tuttavia dall'essere risanata. I segni di ripresa della peseta sono ancora troppo lievi e scarsi per permettere esagerati ottimismo in proposito. D'altra parte non è ancora noto che cosa deciderà il Governo per far fronte alla situazione, la quale, a bene ricordarlo, non è soltanto caratterizzata da elementi a fattori economico-finanziari, ma è anche influenzata da riflessi politici. E' chiaro che le misure per il risanamento monetario non raggiungeranno completamente gli obiettivi, se non il giorno in cui si additerà di pari passo al consolidamento della situazione politica, la quale è sempre in periodo di transizione. Sembra che questo sia anche il parere del Sovrano. Negli ambienti finanziari il fermento e il nervosismo permangono intanto allo stesso livello di ieri. Come è naturale in un frangente come

SANDRO MUSSOLINI E' MORTO

CESENATICO, 20 sera. Oggi ventesimo giorno della grave malattia che l'aveva colpito, alle ore 19,25 alla villa Gregorini è morto Sandro Mussolini figlio primogenito del dott. Arnaldo Mussolini direttore del Popolo d'Italia e nipote di S. E. il Capo del Governo Aveva 20 anni. Fino all'ultimo istante è stato amorosamente assistito dal Padre, dai congiunti e dai medici curanti professori Ferrata e Introzzi, dottori Galeati, Oriani, Krentzelin. Sandro Mussolini è spirato sereno tra le braccia del Padre come con forza aveva lottato contro l'inesorabile male. Gli onorevoli Buronzo e Ciariellini, Sandro Giuliani e Giulio Barilla del Popolo d'Italia e Manlio Morgagni erano accanto al Padre nel momento della sventura. La madre Augusta Bonadini ha accolto la notizia con cristiana rassegnazione. Donna Rachele Mussolini e i Conti Edda e Galeazzo Ciano hanno già visitato la famiglia di Arnaldo Mussolini. La salma di Alessandro Mussolini è stata subito rivestita della camicia nera. I funerali avranno luogo venerdì 22 col rito religioso e civile. (Stef.) L'inevitabile si è compiuto. Le condizioni del povero Sandro Mussolini ormai ritenute estreme e irrimediabili, hanno subito un ultimo quasi insensibile tracollo; e il transito è avvenuto lieve e sereno ma fra lo

Le gravi ripercussioni internazionali della campagna elettorale in Germania

VARSAVIA, 20 sera. In occasione del 10.º anniversario della restituzione alla Polonia dei comuni situati sulla riva destra della Vistola inferiore, ha avuto luogo a Janow, nella Pomerania Polacca, una solenne cerimonia che ha assunto il carattere di un'imponente manifestazione nazionale, alla quale hanno partecipato dodicimila abitanti della regione; e i rappresentanti della autorità e il Voivoda di Pomerania hanno pronunciato discorsi che hanno trattato la questione dell'offensiva germanica contro le frontiere della Polonia ed è stato approvato un ordine del giorno in cui si dichiara che gli abitanti delle rive della Vistola non permetteranno mai che un sol palmo della loro terra sia strappato e sapranno respingere qualsiasi attentato all'integrità territoriale della Polonia ed alla libertà di accesso al mare. L'ordine del giorno stigmatizza con profonda indignazione gli attacchi del ministro Treviranus contro la frontiera occidentale della Polonia ed afferma che i circoli ufficiali germanici sono responsabili dell'atmosfera aggressiva creata in Germania e delle condizioni che possono provocare una guerra polacco-tedesca. L'ordine del giorno conclude invitando il Governo polacco a prendere i più energici provvedimenti diplomatici e rivolgendolo un appello alla nazione intera di mobilitare tutte le forze al motto di: « Fronte verso il mare e verso la Pomerania ». In un articolo intitolato a Germania irredenta l'organo socialista Nasz Przeglad scrive: in seguito all'attacco germanico contro il corridoio della Pomerania il problema essenziale del posto occupato dalla Germania nel mondo ha perso di precisione. Si è dimenticato che la guerra scoppiata nel 1914 fu la lotta decisiva fra gli imperialisti germanici e britannici. Alla fine della guerra la Germania è diventata artificialmente una potenza europea; le si è chiusa la via di Bagdad, le si sono tolte le colonie, e si è condannata ad un'eccessiva urbanizzazione e ad una cronica disoccupazione. Economicamente parlando è impossibile ammettere un qualsiasi cambiamento delle frontiere in modo tale da cambiare la attuale situazione economica e sociale della Germania. La Polonia sofferente pure di su popolazione sente il bisogno di nuovi territori da colonizzare. Il corridoio della Pomerania dal punto di vista dell'economia politica è semplicemente inesistente se si tratta di considerare il problema germanico nel suo insieme. Se però la questione del corridoio è divenuta la principale parola d'ordine elettorale della Germania, è perché meglio si presta ad agitare le grandi masse contro il trattato di Versailles in blocco. La questione del corridoio è un incidente di poca importanza essendo essa soltanto un sinonimo della grave malattia internazionale che non si può dire ne potrà essere guarita senza dover ricorrere alla chirurgia. Treviranus, continua il giornale, parlando della nota dell'entente del giugno 1929, vorrebbe dimostrare che essa prevedeva la revisione totale delle stipulazioni di Versailles per mezzo della Società delle Nazioni. La lista cibaria revisionista di Treviranus si allunga ogni giorno di più; plebiscito nel distretto di Europa Malmedy, soppressione della militarizzazione della Renania, revisione del piano Young, revisione delle frontiere orientali, nuovi plebisciti in Alta Slesia in Pomerania; e sarebbe un errore fermarsi qui poiché la Germania preten-

Gli sforzi di Pio X per impedire la guerra

CITTA' DEL VATICANO, 20 sera. Le recenti ignobili accuse a la santa memoria di Pio X scritte dal famigerato sen. Sforza e vittoriosamente confutate dalla stampa leale di tutto il mondo, sono da qualche giornale romano ricordate oggi al sedicesimo anniversario della morte del mite Pontefice Pio X. Sulla sua tomba nella grotta vaticana stamani sono state celebrate numerose Messe. Fra i celebranti era l'avv. Pierani postulatore della causa di beati ficazione del venerato Pontefice. Stamani il Messaggero recava in un articolo di un suo collaboratore alcuni particolari degli ultimi giorni della vita del defunto Pontefice, giorni che, come è noto, coincisero con le prime ostilità dell'immane conflagrazione europea. Ai primi mesi dell'anno tragico 1914, Pio X disse a un ministro dell'America del Sud: « Felice voi che non vi troverete più alla guerra, che copierà fra breve. Io farò di tutto per impedirle, ma non vi riuscirò. Ma non potrete resistere ». E il Card. Merry Del Val, devoto di Pio X, in una intervista accordata al vescovo di Laval confermava che più di una volta il Papa disse: « Eminenza, la grande guerra si avvicina. Non passeremo il 1914 ». E venne l'eccidio di Sarajevo e cominciò la tragedia della grande guerra. Pio X prevedeva la conflagrazione mondiale. Egli scrisse subito una lettera personale al vecchio Imperatore e con ragioni di padre e serietà di giudice lo scongiurava di non macchiare di sangue tutta l'Europa, alla fine del suo regno. Questa lettera fu dal Nunzio Scapellati, ora cardinale, rimessa all'Imperatore. Ma essa rimase senza risposta. La lettera era stata preceduta da un telegramma di cui l'originale fu scritto dal Card. Merry Del Val, sotto dettatura di Pio X. Anche il telegramma non ebbe risposta. Quando fu smentita l'esistenza di questa lettera, il defunto Merry del Val, a chi lo interrogava in proposito, rispondeva: « Ma io, che potevo saperlo, non sono stato interrogato ». Pio X fece allora chiamare l'ambasciatore d'Austria e gli disse che sperava ancora che il suo governo non volesse scatenare una guerra mondiale e che l'imperatore che si accostava alla sua fine non volesse macchiare gli ultimi giorni della sua vita con un fiume di sangue. L'ambasciatore rispose con delle frasi banali e imbarazzate. Fece capire che la situazione era molto grave. Il Papa, sempre stando alla narrazione del Messaggero, mandò il Nunzio di Vienna a fare nuovi passi verso l'Imperatore. Il Prelato stette un'intera giornata nell'anticamera imperiale trat-

IL DEFICIT DEL BILANCIO AMERICANO

WASHINGTON, 20 sera. Per quanto l'eccezionale fioritura dell'America permetta di non preoccuparsi eccessivamente della cosa, è certo che il deficit che si deve registrare nel bilancio concernente l'annata fiscale terminata col 30 giugno scorso è notevolissimo e dimostra che le previsioni erano state effettivamente ottimistiche. A quanto si può dedurre dalle cifre rese note, il disavanzo si aggirerebbe sui 900.000.000 di dollari vale a dire a circa 4 miliardi di lire. Il fortissimo deficit viene imputato alle accresciute spese di quasi tutti i dicasteri e a una diminuzione delle entrate dovute principalmente al fatto che sia i benefici realizzati, che l'attività degli azionari non hanno subito l'incremento sperato. Si teme che risultino ancora peggiori i dati presentati nel bilancio per l'anno finanziario in corso. Infatti già si prevede che il gettito delle imposte personali e di quelle delle società di periodo lo gennaio, 30 giugno 1931 sarà considerevolmente più basso di quanto è stato previsto in sede di bilancio preventivo. A ciò si aggiungono le ripercussioni della siccità che ha infierito sul paese fino a pochi giorni orsono ammontando in cifre notevoli i danni ai raccolti. L'agricoltura che ha già molto patito sul bilancio dello Stato ha richiesto in questi ultimi tempi forti stanziamenti e richiederà nuove considerevoli spese a carico del bilancio nell'annata fiscale in corso. Si prevede pertanto che potrà rendersi necessario implecare il ricavato dei rimborsi dei debiti esteri in conto rimborsi del loro debito di guerra verso gli Stati Uniti per far fronte alle spese correnti. In tale caso bisognerà rinunciare a devolvere tali somme per ammortizzare il debito nazionale come si era potuto fare sin qui. (Radio Stef.)

Agitazione operaia in India

SINGAPORE, 20 matt. 2000 operai indiani addetti alla base navale si sono oggi posti in sciopero per protestare contro i nuovi salari stabiliti dai datori di lavoro. Dopo lunga discussione essi hanno consentito a sospendere lo sciopero in attesa dell'arrivo dell'ispettore del lavoro, Kuala Lumpur. (Radio Stef.)

Il sinodo anglicano bandisce la crociata antiafricana proibizionista

LONDRA, 20 sera. La conferenza dei Vescovi anglicani tesi chiusasi a Lambeth, ha spezzato una lancia in favore del proibizionismo. Il voto espresso dal Sinodo insiste perché i prelati stessi diano i buoni esempi astenendosi dall'uso degli alcoolici, adottando così il mezzo più efficace per contrastare la intemperanza della gente. I Vescovi lodano la legge americana sul proibizionismo, come quella che conduce più sollecitamente alla riduzione dell'abuso delle bevande spiritose tra il popolo e raccomandando altresì che sia evitata la diffusione dell'alcool si fa tra le razze africane per renderle inferiori allo scopo di sfruttamento. Il Sinodo ha anche rammentato come già nella conferenza del 1920 si raccomandasse al mondo cristiano di appoggiare l'azione proibizionista con la più viva simpatia. (Radio Stef.)

na travi... automobile... BRESCELA... Calcio... Giovinetti... è spirato... padre e...

mentre la Spagna attende dal nuovo ministro delle Finanze il ristabilimento della peseta

Le gravi ripercussioni internazionali della campagna elettorale in Germania



Soavità di Caterina

A Siena v'è una donna che non muore. Cinque secoli sono passati da quando ella, distrutta...

Caterina fu il tempo suo: come nelle pietre del secolo si rivela facilmente i segni della santità virile e gentile.

Una spedizione aerea in Groenlandia. Il proscritto Gustavo Holm appartenente alla Reale compagnia della Groenlandia è arrivato questa notte a Angmagssalik...

Una partita di biliardo a 160 chilometri di velocità. LONDRA, 20 agosto. Terzi a Saint Louis il famoso giocatore di biliardo Peterson ha battuto un record di biliardo facendo cento punti in 28' e un quinto sul gigantesco aeroplano Curtis pilotato dal capitano Conroy...

Uno storico castello in fiamme 20 milioni di danni. AMIENS, 20 matt. Un incendio ha distrutto il castello di Bertangles, appartenente alla contessa Luisa Clermont Tonnerre.

L'arciponte di Sidney. Dopo che gli ingegneri costruttori ebbero constatato il perfetto allineamento delle due teste, ha avuto luogo ieri sera il congiungimento delle teste d'arco del grande ponte gettato sopra il porto, e da oggi sono stati iniziati i lavori per la pavimentazione e per la messa in opera del ponte binari. Si calcola che sul ponte, data la sua larghezza di oltre 30 metri, potranno transitare nello spazio di un secondo tra i più perfetti dell'architettura dorica nel suo pieno splendore.

Quando Giosué conquistò Kanan? GERUSALEMME, 20 sera. La agenzia telegrafica ebraica annuncia che gli scavi praticati a Tell el-Felich a 40 Km. da Hebron esultano dalla scoperta americana delle rovine orientali che non conducono alla speranza immediata di una scoperta di poter precisare la data della conquista della terra di Kanan da parte di Giosué (Stern).

La regina Maria torna improvvisamente a Bukarest. VIENNA, 20 sera. I giornali hanno da Bled, Jugoslavia, che la Regina Maria di Romania e la Principessa Helena che avevano stabilito di trasferirsi per quattro settimane, sono partiti per Bucarest improvvisamente per Bukarest. I giornali aggiungono che la partenza è in relazione al fatto che i circoli di Corte del Governo di Bukarest avrebbero sollecitato la Regina Maria ad intervenire per un ultimo tentativo di conciliazione essendosi manifestato un dissenso tra l'innalzamento di Re Carol (Radio Stef).

La siccità al Canada. OTTAWA, 20 sera. Dal bollettino settimanale sui raccolti pubblicati dall'ufficio di statistica, si rileva che gli ultimi raccolti della provincia americana della Columbia Britannica e delle provincie marittime e dell'Ontario occidentale, sono stati danneggiati dalla siccità e dall'eccessivo caldo. Il raccolto del grano si compie con un tempo magnifico. (Radio Stef).

I COLOSSALI TRUSTS AMERICANI. Il commercio mondiale del petrolio. Un capitale di 18 milioni. (Nostra servizio particolare). NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Una delle più potenti società petrolifere indipendenti degli Stati Uniti, la Sinclair Consolidated Oil Corporation, intende creare un nuovo grandioso organismo a carattere mondiale per il commercio del petrolio e dei prodotti raffinati su tutti i mercati mondiali, in diretta concorrenza coi due grandi gruppi, che attualmente imperano su questi mercati, il gruppo americano della Standard Oil e quello anglo-olandese della Shell Royal Dutch.

ITINERARI VIRGILIANI IN CAMPANIA. Paestum: rovina di tre civiltà. La prossima crociera dell'Accademia d'Italia. NAPOLI, agosto. Son tornato a Paestum nel desiderio di godere ancora il fascino dolce che soggioga l'animo dinanzi allo spettacolo superbo del Tempio vetusto. In questi giorni si sta preparando la crociera che sarà delegata alla leggenda della rovina malacita. Fra la pittoresca cortina montuosa - inizio della Lucania etnografica - e l'azzurro incanto del mare, nel tramonto quando il sole avvampa l'orizzonte, i monumenti staccano la loro mole che par dorata nella festa di fuoco creata da una visione di sogno, simonia di luci e di colori che perennano il ricordo di questa terra.

La civiltà greca era il simbolo più eloquente. Del Tempio della Pace rimane il podio possente e frammenti di colonne coi capitelli figurati e della trabeazione; sei di queste colonne intiere coi capitelli dorici, che si rari rari conservate nell'Episcopio di Salerno o furono trasportate nel Medio Evo.

Il visitatore che oggi distende lo sguardo sulla plaga magnifica, ove nello immutato spettacolo di natura il sole continua ad avvire dei suoi raggi i monumenti, ritorna dalla mente alle vicende che qui condussero ad affermare la loro potenza i Greci, i Lucani e i Latini, ritorna ai tempi di abbandono in cui le intemperie, i Saraceni vandali e i Normanni avidi di grandezza, attesero alla distruzione, fantasia rinfocandosi alla leggenda, che segna la prima pagina della storia di Roma, rivide per questo ampio luminoso globo veleggiare le navi grigie di Enea luccicanti dei clipei troiani...

I CAVALLI NANI PREISTORICI. Lo zoccolo dei "plesippi". L'avventura che li ha sterminati. WASHINGTON, 20 sera. (S. I. C.) Parecchi milioni di anni fa esistevano sul continente nord-americano dei cavalli nani, di proporzioni non superiori a quelle di un comune cane da caccia dell'epoca nostra. Questa supposizione, che non è nuova, fino a qualche tempo non aveva che una base puramente fantomatica, rappresentata dall'impronta di minuscoli zoccoli rinvenute in alcuni strati di rocce antichissime, a grande profondità sotto il livello attuale del terreno.

UN IPPODROMO IN PERICOLO. I Sovieti non vogliono il totalizzatore - Ogni lavoro deve essere proficuo. NOVOSIBIRSK, 20 sera. (S. I. C.) La direzione dell'ippodromo per le corse al troppo di Novosibirsk si trova in una situazione molto imbarazzante, in seguito alle numerose proteste inviate da parte dei comunisti e di altri formatori, le rivolte della direzione locale del Partito comunista per l'abolizione completa del sistema delle scommesse al totalizzatore, essendo questa niente altro che una forma malamente rappresentata dell'ippodromo, di fronte a ciò la Direzione dell'ippodromo si bene, che non conviene mai mettersi in lite col Partito governante ma d'altro canto si deve continuare ad esercitare l'ippodromo come farlo senza i proventi del totalizzatore? Ecco un problema di difficile soluzione.

Le beghe matrimoniali di Ludendorff. MONACO DI BAVIERA, 20 sera. La Gazzetta Ufficiale annuncia che per l'avvenire i coniugi Ludendorff amministreranno separatamente i loro beni. Si vuol vedere in ciò una conferma delle voci secondo le quali il generale intende divorziare anche dalla sua seconda moglie, Matilde Von Kemnitz, che egli ha sposato parecchi anni o sono dopo il divorzio con la prima moglie e che a detta dei suoi amici avrebbe avuto notevole influenza sugli atteggiamenti politici assunti in questi ultimi anni da Ludendorff.

Un milionario in mare. BALTIMORA, 20 sera. Il multimilionario olandese-americano, Van-aver Block, proprietario di numerosi giornali è misteriosamente scomparso dal suo yacht sabato, mentre questo si trovava a 12 miglia al largo di Scotland Light, (Nuova Jersey). Poiché egli aveva l'abitudine di sedersi sulla ringhiera del ponte in una posizione assai pericolosa, si suppone che sia stato gettato in mare da una forte ondata.

LE PALLE DEL TENNIS. I danni del calore solare. Un apparecchio refrigerante. LONDRA, 20 sera. (S. I. C.) - Si apprende ora che quest'anno per la prima volta durante il torneo tennistico di Wimbledon è stato impiegato con molto successo un nuovo sistema per mantenere perfette condizioni le palle destinate al torneo. Infatti, durante i tornei degli anni scorsi, da molti giocatori era stato lamentato il fatto, che le palle non rimbombavano ugualmente, come avrebbero dovuto fare se conservate in perfette condizioni prima di essere messe in giuoco, a ciò pregiudizialmente la regolarità delle partite. Studiati il problema si constatò che l'inconveniente era dovuto al calore solare che penetrava nelle scatole contenenti le palle destinate al torneo. Si pensò allora di ovviare a questo inconveniente, di conservare le palle in un apparecchio refrigerante, senza portarle al punto di congelamento, ma mantenendole costantemente ad una temperatura tale da garantire la conservazione delle perfette condizioni volute per la regolarità del giuoco.

LA VIABILITÀ DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New York vanno diventando sempre più difficili e le autorità municipali non sanno più che cosa fare per poter migliorare un po' la situazione divenuta veramente critica e insostenibile. Secondo alcuni calcoli eseguiti da un esperto, il signor Max D. Heydecker, la lentezza nel movimento dei veicoli per le strade di New York dovuta all'eccessiva congestione del traffico, costa alla cittadinanza ogni anno qualche cosa come 18 milioni e mezzo di lire. Il signor Heydecker aggiunge che pertanto le importanti somme spese annualmente dalla municipalità per cercare di risolvere a questa condizione di cose rappresentando per la comunità un investimento di capitale vantaggiosissimo e fruttifero quanto altri mai, e non una perdita o una spesa inutile come alcuni sarebbero portati a supporre. Col raddoppiare della popolazione, il numero delle automobili e degli altri veicoli in circolazione cresce tre o quattro volte. Pur tuttavia, i problemi di risolvere i numerosi problemi della circolazione urbana contano di essere in grado di far fronte alla situazione creata da questo aumento notevole, assai meglio del 1928, che non oggi, non è stato che per quell'epoca si calcola che la popolazione dimorante in un raggio di 70 chilometri dal centro di New York avrà raggrintati 12.000.000 di persone. Per far fronte in modo adeguato all'impressionante crescendo del traffico cittadino, le numerose commissioni municipali di tecnici incaricati di risolvere i difficili problemi che si presentano così creando, hanno progettato nuovi tunnel sotto i fiumi Hudson e East River, nuove linee di ferrovie sopralteate, nuove ferrovie sotterranee, nuove strade per i veicoli e pedoni, strade sotterranee per veicoli e pedoni. Inoltre sono in progetto anche dei camm' di atterraggio per gli aeroplani sui tetti di alcuni grandi edifici.

LA PRIMA CRUISE DI NEW YORK NEL 1965. Oggi la circolazione urbana costa 18 milioni al giorno - Ferrovie sopralteate - Atterraggio di aeroplani sui tetti. NEW YORK, 20 sera. (S. I. C.) Le condizioni del traffico dei veicoli per le strade di New





# L'AVVENIRE D'ITALIA

(Ultimi dispacci - Nostro servizio particolare telegrafico e telefonico dall'Italia e dall'Estero)

## La Nazione in cifre

ROMA, 20 sera. Il supplemento ordinario della Gazzetta Ufficiale N. 195, pubblica le seguenti note riassuntive del bollettino mensile di statistica centrale di statistica.

### Popolazione

Il numero dei matrimoni nel mese di luglio scorso (355,27) è risultato inferiore a quello del precedente mese di giugno (391,53) ed a quello del corrispondente mese del 1929 (515,76), ma superiore a quello del luglio 1928 (32,945), a quello del luglio 1927 (82,592) e a quello del luglio 1926 (81,057). Complessivamente, durante i primi sette mesi del corrente anno, il numero dei nati vivi è stato di 644.833 e cioè superiore di 29.625 a quello dello stesso periodo del 1929 (615.208) e di 3.399 a quello dello stesso periodo del 1928 (641.434).

Nel luglio 1930 il numero dei morti vivi (51.749) è stato superiore a quello del precedente mese di giugno (46.275) ed a quello del luglio 1929 (52.089), ma inferiore a quello del luglio 1928 (60.982). Durante i primi sette mesi del 1930 si sono avuti in complesso 339.310 morti mentre nei primi sette mesi del 1929 se ne ebbero 425.285 e nei primi sette mesi del 1928 350.630.

L'eccezione dei nati sul primo settemestrio del 1930 (19.934) nello stesso periodo del 1929 e di 25.824 nello stesso periodo del 1928, con un incremento naturale della popolazione, superiore di 115.600 individuali, in confronto a quello verificatosi nello stesso periodo del 1929 e con un incremento naturale della popolazione superiore di 39.719 in confronto a quello verificatosi nello stesso periodo del 1928.

### Attività industriale e lavoro

Il numero degli operai occupati nell'ultima settimana dello scorso mese di giugno, secondo le rilevazioni effettuate dal Ministero delle Corporazioni in 6490 stabilimenti, risulta di 828.349 con una diminuzione di 48.851 rispetto al numero degli operai occupati a passato da 6334 nell'ultima settimana di maggio a 33770 nell'ultima settimana di giugno) per 12962 a diminuzione verificata negli stabilimenti relativi all'industria cotoniera (in cui il numero degli operai occupati è passato da 26062 a 19240 nel periodo in esame); e per 1° a diminuzione verificata negli stabilimenti relativi alla seta artificiale (in cui il numero degli operai occupati è passato da 33326 nell'ultima settimana di maggio a 33957 nell'ultima settimana di giugno). Va peraltro osservato che la diminuzione verificata negli stabilimenti per la frattura della seta è da attribuirsi a riposo stagionale.

Il numero dei disoccupati a fine di luglio scorso era di 342.061 mentre era di 291 alla fine del precedente mese di giugno e di 201.879 alla fine di luglio 1929. Tra la situazione alla fine di giugno e quella alla fine di luglio 1930, si riscontra un aumento di 30.404 disoccupati (da 32.325 a 62.729) nella agricoltura, caccia e pesca, un aumento di 3550 di disoccupati (da 42.323 a 45.873) nelle industrie che lavorano ed utilizzano i prodotti dell'agricoltura, della caccia e della pesca, un aumento di 2166 disoccupati (da 71.928 a 74.094) nelle industrie che lavorano i minerali nelle costruzioni edilizie, stradali ed idrauliche ed una diminuzione di 17.430 disoccupati (da 31.132 a 66.792) nelle industrie che lavorano ed utilizzano le fibre tessili. Nelle altre categorie di industria si verificarono oscillazioni di lieve entità.

### Produzione

La produzione dei laminati, nel mese di giugno 1930, secondo le rilevazioni del Ministero della Corporazione, è risultata di tonnellate 141,472 in confronto a tonnellate 162,725 prodotte nel precedente mese di maggio ed a tonnellate 158,566 nel giugno 1929. Complessivamente, furono prodotte 843.164 tonnellate di laminati nei primi sei mesi del 1930 e 1.014.554 tonnellate nei primi sei mesi del 1929.

La produzione della chiosa secondo le rilevazioni dell'Associazione nazionale fascista degli industriali metallurgici, nel luglio 1930 è stata di 46.632 tonnellate in confronto a tonnellate 45.893 prodotte nel precedente mese di giugno, ed a tonnellate 50.983 prodotte nel luglio 1929.

La produzione dell'acciaio, secondo le rilevazioni della stessa associazione, è risultata di tonnellate 179.123 nel luglio 1930, di tonnellate 163.511 nel giugno del 1930 e di tonnellate 185.554 nel luglio 1929.

In complesso, durante i primi sette mesi del 1930, sono state prodotte 310.022 tonnellate di ghisa e 1.073.101 tonnellate di acciaio, mentre nello stesso periodo del 1929 ne furono prodotte 401.990 di ghisa e 1.286.708 di acciaio. Secondo le rilevazioni dell'Associazione nazionale industriali metallurgici anzidetta, risulta che nei primi sette mesi del 1930 vennero prodotte tonnellate 23.943 di leghe di ferro, 14.107 di piombo, 10.610 di zinco, 4336 di alluminio, 214 di rame, 1103 di mercurio e 108 di antimonio. La produzione di tali metalli, nell'identico periodo del 1929 e negli stessi stabilimenti considerati per il 1930, risulta di tonnellate 25.423 per le leghe di ferro, 12.060 per il piombo, 8779 per lo zinco, 4117 per l'alluminio, 247 per il rame e 1165 per il mercurio. Non si conosce la produzione dell'antimonio nei primi sette mesi del 1929.

Secondo le rilevazioni effettuate dal Ministero delle corporazioni risulta che, durante il 1° semestre del 1930 sono stati prodotti: nei 141 cementifici esistenti 16.768.332 q.li di cemento mattonato (in confronto a q.li 16.280.064 nello stesso periodo del 1929) quintali 7.521.725 di superfostato (in confronto a q.li 6.238.283 nello stesso periodo del 1929) prodotti negli 89 stabilimenti esistenti; kg. 16.246.469 di seta artificiale (in confronto a kg. 15.204.391 nello

stesso periodo 1929) prodotti nei 27 stabilimenti esistenti; q.li 1.710.855 di carta e cartoni (in confronto a quintali 1.690.122. Nello stesso tempo periodo del 1929) prodotti nelle 250 cartiere esistenti che occupavano alla data della rilevazione più di 15 operai.

La produzione del solfato di rame, nei primi 6 mesi del 1930 risulta di q.li 512.320. L'energia elettrica prodotta nel mese di giugno 1930 secondo le rilevazioni dell'unione nazionale fascista delle industrie elettriche, che comprendono circa il 90 per cento della produzione totale del regno è stata di 534.711.000 KWH in confronto a 545.854.000 KWH prodotti nel precedente mese di maggio e a 519.005.000 KWH prodotti nel giugno 1929. Complessivamente nel 1° semestre del 1930 è stata prodotta energia elett. per 4.810.726.000 KWH mentre nello stesso periodo, nel 1929 la energia prodotta risultò di 4.562.692.000 KWH.

**Traffico terrestre e marittimo**  
Le merci trasportate per conto di privati dalle Ferrovie dello Stato secondo le rilevazioni delle Direzioni generali delle ferrovie risultano di tonnellate 4.726.833 nel luglio 1930 mentre risultarono di tonnellate 4.310.731 nel precedente mese di giugno e di tonnellate 5.575.678 nel luglio 1929.

In complesso durante i primi 7 mesi del 1930 risultarono caricate per conto di privati tonnellate 31.396.431 di merci in confronto a tonnellate 34.000.650 caricate nello stesso periodo del 1929. Nel mese di luglio scorso furono caricate e scaricate complessivamente nei porti del regno, secondo le rilevazioni della direzione generale della marina mercantile, 3.150.789 tonnellate di merci in confronto a tonnellate 3.078.175 nel precedente mese di giugno e a tonnellate 3.297.549 nel luglio 1929. Durante i primi 7 mesi del 1930 le merci caricate e scaricate nei porti del regno ammontarono a 21.280.458 tonnellate in confronto a 21.850.333 tonnellate caricate e scaricate nello stesso periodo del 1929. La diminuzione del tonnellaggio complessivo va messa in rapporto alla diminuita importazione di frumento.

Il naviglio mercantile italiano ha partecipato al trasporto di dette merci con 1.952.384 tonnellate (61,96 per cento) nel luglio 1930, con 1.931.492 tonnellate (62,75 per cento) nel giugno 1930 e con 2.197.230 tonnellate (66,63 per cento) nel luglio 1929.

### Commercio con l'estero

Secondo le segnalazioni telegrafiche delle dogane risulta che il valore delle merci importate nel mese di luglio scorso è stato di 1083 milioni di lire, in confronto a 1590 milioni di lire nel luglio 1929, e quello delle merci esportate è stato di 744 milioni di lire in confronto a 1054 milioni di lire nel 1929. In complesso durante i primi 7 mesi del 1930 il valore delle importazioni è stato di 10.630 milioni di lire e quello delle esportazioni di 7.772 milioni di lire, con un'eccedenza passiva di 2.858 milioni di lire, mentre nello stesso periodo del 1929 il valore delle importazioni è stato di 13.529 e quello delle esportazioni di 8.615 milioni di lire con un'eccedenza passiva di 4.915 milioni di lire. Prezzi e costo della vita. L'indice generale dei prezzi all'ingrosso in Italia calcolato con base 1913, 100 dal consiglio provinciale della economia di Milano, è passato da 119,5 nel mese di giugno a 101,5 nel mese di luglio 1930. Nella seconda settimana di agosto il numero indice era 402,5 (nella prima settimana era di 401,2). L'indice nazionale del costo della vita nel mese di luglio 1930, calcolato con base giugno 1927, 100 risulta aumentato di punti 0,59 in confronto a quello del mese precedente essendo passato da 90,43 a 91,02. Gli indici complessivi calcolati dai vari uffici comunali sono aumentati in 25 città e diminuiti in 9.

### Dissessi

Nel mese di luglio 1930 il numero dei fallimenti ordinari dichiarati è stato di 1239, mentre era stato di 1040 nel precedente mese di giugno e di 1086 nel luglio del 1929. Il numero dei protesti cambiari elevati nel luglio 1930 è risultato di 90.211 mentre era stato di 83.360 nel precedente mese di giugno e di 81.893 nel luglio 1929.

### Le dimissioni del Gabinetto bavarese

MONACO DI BAVIERA, 20 sera. In seguito al rifiuto da parte della Dieta di un'ordinanza governativa relativa ad alcune imposte, il Gabinetto si è dimesso.

### Tardieu non andrà a Ginevra?

PARIGI, 20 sera. Il consiglio dei ministri che si terrà domani all'Eliseo, designerà i membri della delegazione francese alla prossima assemblea della Società delle Nazioni. Contrariamente a quanto hanno pubblicato i giornali del mattino, nei circoli politici si dichiara che è completamente inesatto che il sig. Tardieu, presidente del consiglio, presieda la delegazione francese. (Radio Stefani).

### Il decreto per le elezioni in Spagna

LONDRA, 20 sera. Notizie giunte dalla Spagna confermano che il Governo di Madrid sta attendendo alla compilazione di un decreto con il quale vengono indette le elezioni generali nel paese per la costituzione del nuovo Parlamento. Il decreto verrà sottoposto alla firma sovrana verso la fine del prossimo settembre. Nessuna data è finora prevista per le elezioni stesse. (Radio Stefani).

### Un violento incendio a Bordeaux

BORDEAUX, 20 sera. Un grave incendio si è sviluppato questa notte nei magazzini generali dell'esercito. L'edificio è stato completamente distrutto. I danni sono rilevanti.

## La Persia non permetterà nessuna azione turca contro i kurdi nel suo territorio

STAMBUL, 20 matt. Relativamente alla situazione alla frontiera turco-persiana in seguito alla ribellione dei kurdi, l'incaricato di affari persiano in questa capitale ha rimesso al ministero degli esteri turco una comunicazione importante. In essa è detto che il Governo persiano non può in alcuna circostanza consentire a una cooperazione militare con la Turchia contro i kurdi in territorio persiano. (Radio Stefani).

### Puzzo boisevico alla frontiera persiana

TEHERAN, 20 matt. Da alcuni giornali voci che del resto è impossibile controllare parlavano di un preteso movimento sovietico alla frontiera.

I giornali, come pure gli ambienti ufficiali, conservano a tale soggetto un silenzio assoluto. Tuttavia alcuni movimenti di truppe hanno avuto luogo. (Radio Stefani).

### Gli sconfinamenti turchi in Persia smentiti

ROMA, 20 sera. La legazione imperiale di Persia a Roma comunica: La notizia apparsa ultimamente nei giornali e dichiarata all'insubordinazione delle bande curde avevano varcato il confine della Persia occupando alcuni punti in territorio persiano è priva di qualsiasi fondamento.

Il governo turco ha richiesto puramente e semplicemente l'intervento del governo di Teheran per ridurre all'impetenza gli insorti kurdi, e non ha mai respinto la richiesta di un ultimatum non trascorso di soddisfare. In quanto alla questione di una rettificazione della frontiera si tratta dei patti di nottizia completamente falsa e fantastica. Le relazioni fra i due paesi rimangono come al solito normalissime e cordiali.

### Per un regolare servizio aereo transatlantico

LONDRA, 20 sera. I giornali pubblicano un largo scontro del memoriale presentato dal ministro dell'aria alla recente conferenza coloniale riguardante la istituzione di un regolare servizio aereo transatlantico. Il memoriale afferma che i servizi aerei sviluppati dell'aviazione hanno portato a classificare le trasvolate dell'Atlantico nella categoria delle avio-linee, regolarmente organizzate e non più quelle dei voli azzardati. Tracciando la possibilità di istituire un servizio aereo britannico che parta dall'aeroporto di Croydon giungendo attraverso il Canada a New York, il memoriale afferma che tale servizio sarà iniziato solo quando con i dirigibili R. 100 e R. 101 si saranno fatti profondi studi sugli elementi attivi e passivi, e delle condizioni atmosferiche stabili. Il memoriale accenna anche alla istituzione lungo il percorso di aerodromi galleggianti in tutto identici a quelli terrestri e che saranno tutti quindi di ogni possibile rifornimento, e dei mezzi di riparazione di fortuna. Il memoriale conclude dicendo che si sta procedendo anche allo studio di una rotta sub artica che per le isole Farsen e la pianura della Groenlandia raggiunga il polo.

### UNA CROCE LUMINOSA alta 1000 metri in Alsazia

STRASBURGO, 20 sera. Su di una montagna alta circa 1000 metri, che domina la pianura dell'Alsazia, si sta costruendo una croce luminosa, monumento che dovrà commemorare 30.000 morti. Questa croce, eretta sulla cima del Hartmannswillerkopf, raggiungerà una altezza di 18 metri ed emanerà una luce rossa che si vedrà da tutte le direzioni, dalla Svizzera e lungo il Reno compresi.

### I rimedi per il bilancio sud australiano

MELBOURNE, 20 matt. La conferenza dei Primi Ministri australiani ha deliberato la nomina di un comitato consultivo finanziario nazionale il quale dovrà preparare immediatamente un piano inteso a risanare con l'aiuto finanziario degli altri Stati della Confederazione, il bilancio del Sud Australia il quale presenta un preoccupante deficit. (Radio Stefani).

### La crisi agli Stati Uniti e le speranze ufficiali

WASHINGTON, 20 sera. L'industriale Eldridge Johnson ha avuto un lungo colloquio con il presidente Hoover circa la situazione economica del paese. Il sig. Johnson ha espresso la sua assoluta fiducia nella previdenza escogitata dal Capo della Confederazione per ovviare alla crisi attuale. Egli ha affermato altresì che il ritmo degli affari accenna a risvegliarsi in tutti gli Stati Uniti.

### La Società Transadriatica al Capo del Governo

ROMA, 20 sera. Al Capo del Governo è pervenuta da Venezia il seguente telegramma: «Ricorrendo nostro annuale inaugurazione esercizio nostre linee aeree raggiungendoci nel tempo due milioni chilometri volati con perfetta regolarità e assoluta sicurezza amministrativa, dirigenti, piloti, personale, il tutto Società Transadriatica costantemente uniti cordiale collaborazione onoransi porgerle loro prima espressione devoto commosso omaggio Eccellenza Vostra fervidamente auspicando ulteriori gloriosi sviluppi aeronautica. — Direttore generale: Morandi ».

## NORMALE DECORSO del cronico sciopero francese

LILLA, 20 sera. La giornata di ieri è stata molto calma, ma non si sono registrate le riprese di lavoro che si prevedevano.

Soltanto 248 metallurgici sono rientrati nelle officine. Nell'industria tessile il movimento è stato più accentuato, gli operai tornati al lavoro sono stati 1450. Ne rimangono però inattivi 12.255.

Gli scioperanti hanno tenuto nel pomeriggio di ieri due riunioni, una alla Confederazione generale del lavoro dei metallurgici e l'altra dai comunisti.

Il numero delle riprese di lavoro constatate a Turoing ascende a mille. Anche gli autobus che trasportano gli operai dal Belgio hanno intensificato ieri le loro corse.

Dispacci ulteriori provenienti da altra agenzia, affermano che lo sciopero del nord sembra ormai avviato verso la soluzione. Oggi dovrebbe essere la giornata decisiva, almeno nella regione di Lilla, dove si attende la ripresa dei madroni alla proposta avanzata dai rappresentanti sindacali di rinviare a ottobre ogni decisione circa l'aumento di salari, motivo fondamentale della controversia.

La risposta padronale dovrebbe venire come si è detto oggi in giornata. Nel caso in cui essa fosse favorevole — stamane non si hanno ancora elementi in proposito, ma non si esclude che sia — il lavoro verrebbe quasi immediatamente ripreso in tutte le officine colpite dallo sciopero. Frattanto il ministro Laval continua attivamente i suoi colloqui con i rappresentanti operai e con quelli padronali. I colloqui di ieri, svoltisi attivamente per tutta la giornata, non hanno dato alcun risultato positivo. I giornali di stamane scrivono tuttavia che essi hanno portato a una *détente*, che dà affidamento per la giornata odierna.

Il *Matin* occupandosi della questione, scrive stamane che tra le file operaie aumentano i segni di stanchezza per la lunga interruzione del lavoro. (R.)

## UN GIOCATORE DEGNO DELLA FUCILAZIONE

PARIGI, 20 sera. Si ha da Deauville che in una sola notte un noto frequentatore inglese di quel Casino da gioco ha perduto senza batter ciglio la somma di 72.000 sterline, qualche cosa come sette milioni di lire.

Arrivato fresco fresco da Londra, l'arrabbiato giocatore, che risponde al nome di John Foster, cominciò a perdere qualche migliaio di sterline al tavolo dello *chemin de fer*. Questo nel tardo pomeriggio. Dopo questo, certo desideroso di ritirarsi, l'emergito *simon Foster* chiese alla direzione del Casino che gli fosse riservata una delle salette private.

Avvece di farlo dai fortissimi giocatori come lui che vogliono misurarsi, per così dire, da soli a soli con la Dea fortuna e con le finanze del Casino.

La saletta gli fu concessa, e ben presto cominciò una delle più emozionanti sedute di giuoco che si ricordano. Il giocatore, evidentemente era in *guiana*, e perdette somme e somme. A metà della voce, subito scattò dalla sedia, e andava compiendo, in breve la saletta fu stipata di spettatori che seguivano passo passo le vicende del giuoco.

Per far breve, dopo cinque ore il *simon Foster*, pallidissimo ma in apparenza calmo, si alzò dal tavolo alleggerito di 72.000 sterline.

## Sei escursionisti giapponesi inseguiti ed uccisi da un torrente di lava

TOKIO, 20 sera. Stamane alle 8.30 mentre sei escursionisti si trovavano a circa 600 metri dal cratere del vulcano Asama, si è prodotta una improvvisa e fortissima scossa sismica accompagnata da una abbondante pioggia. Questa ha raggiunto i sei escursionisti che sono miseramente periti. (Radio Stefani).

## Pio XI a Castel Gandolfo. Un irriverente trucco fotografico in Inghilterra

ROMA, 20 sera. La rivista londinese «The Sphère» pubblica una fotografia che vorrebbe rappresentare Pio XI in tenuta di automobilista. La nota illustrativa che accompagna questo ritratto è copiosa notizie sulle frequenti gite del Pontefice alla villa di Castelgandolfo, dove egli non è mai stato fino ad ora. Anche il costume sportivo che è stato fatto indossare al Papa o a un suo rappresentante, è alquanto sgarbato, visto che da Roma alla villa pontificia di Castelgandolfo non si sono che 22 Km. distanza che si coprirebbe in poco più di un quarto d'ora.

Anche il bariletto che, secondo la rivista, sarebbe stato recato a bordo della macchina per rifornire l'augusto viaggiatore durante il percorso, fa parte della stessa fantastica descrizione che non ha tenuto conto degli elementi di fatto nel preparare il trucco fotografico. La notizia di una gita in incognito alla villa papale dei colli Albani poteva essere presentata come verosimile, ma è evidente che l'aggiunta del costume turistico e del bariletto fu fatta a scopo irriverente.

E' permesso alla rivista inglese ricorriere a ripieghi più bolsi di quelli finora tentati ma badi al necessario rispetto che un foglio deve ai sentimenti degli amici lettori.

## L'attesa a Cessenolli di S. E. Mussolini

CESENATICO, 20 sera. Questa sera alle 19.45 Sandro Mussolini è spirato. Erano al suo capezzale lo zio materno e la cugina Eda da Ciano Mussolini la quale subito dopo il decesso è partita.

Si attendono per questa notte il Duce e S. E. Turati ed altre notabilità.

Il paese è immerso nel lutto; tutti i ritrovi pubblici sono chiusi.

E' già cominciato un pio pellegrinaggio alla casa dell'estinto.

I funerali si svolgeranno con tutta probabilità sabato prossimo. La salma sarà tumulata a Predappio nella tomba di famiglia.

## I particolari del naufragio del "Tahiti", nel racconto degli scampati

WELLINGTON, 19 sera. Si ha notizia dello sbarco a Pago Pago dell'equipaggio e di parte dei passeggeri del Tahiti.

I superstiti hanno dichiarato che il contegno del comandante e dell'equipaggio del Tahiti è stato ammirabile e degno di ogni encomio per l'elevata virtù marinara dimostrata in così terribile frangente.

Essi hanno narrato altresì alcuni particolari delle ore angosciose trascorse in alto mare flagellate per tre giorni consecutivi dalle onde che investigavano la coperta della nave la quale ad ogni ora minacciava di inabissarsi per l'acqua che penetrava dalla falla prodotta in seguito alla rottura dell'asse dell'elica.

Per due volte il comandante del Tahiti aveva ordinato di prendere imbarco sulla scialuppa di salvataggio, ma tutte e due le volte il mare ritornando calmo, lasciava la speranza di potere giungere in salvo con la nave stessa. Ma la situazione continuava a peggiorare e gli animi si risollevarono solo allorché giunse sul posto il piroscafo *Penitence* il quale per altro non essendo fornito di mezzi propri non poté provvedere al trasbordo dei minacciati, ma si mantenne tuttavia in contatto col Tahiti.

Finalmente all'allarme della nave rispose il «Ventura» che giunse sul posto provvide senz'altro a prendere a bordo i naufraghi: passeggeri ed equipaggio.

La sola perdita che si è avuta a deplorare oltre a quella della nave è di parte del corriere postale che è caduto in acqua.

## Le indagini del delitto di Torino. Una donna è l'assassina

TORINO, 20 sera. Il feroce delitto scoperato ieri in un appartamento del quinto piano di corso Oporto 51, ha destato pensosa impressione, essendo la vittima Vittoria Nicolotti assai conosciuta e gestendo un negozio di manufatti in via Santa Teresa, dove dava lavoro a una ventina di sartine.

Il mistero che fino ad oggi sembrava impenetrabile è stato chiarito da successive indagini della Questura, e stasera si è avuto il colpo di scena in conseguenza del rinvenimento della borsa dell'assassinata in un tratto della Madonna di Campagna, che la madre dell'assassinata ha fatto funzionare in merito ai gioielli e della somma che doveva essere contenuta in un mobile della camera da letto della Nicolotti. Si precisa così che il delitto era stato commesso a scopo di furto.

Le indagini si sono indirizzate verso la persona che avevano ragione di intendersi la vittima, e più specialmente sull'ex-proprietaria del negozio di via Santa Teresa, che era attualmente gestita dalla vittima. Questa donna stava trattando ancora questioni di interesse con l'assassinata dalla quale giorni sono aveva avuto la chiave dell'appartamento perché quivi dovevano aver luogo dei colloqui con altre persone proprio nella giornata di lunedì.

Invece di recarsi all'appuntamento, la donna si era introdotta di notte nell'appartamento, impegnando poi una turpe collusione con la Nicolotti, e uccidendola.

Compiuto il delitto, l'assassina si è avvicinata alla scrivania e si è impossessata dei gioielli e del denaro, non dimenticando neppure la borsa. La donna, di cui non si fa il nome, è stata tratta in arresto e sottoposta a stringente interrogatorio in seguito al quale ha finito per confessare.

## UNA VIAGGIATRICE che non si sveglia. Strano caso di catalessi

TORINO, 20 matt. Il treno che questa mattina è arrivato alle 8.25 alla stazione di Porta Nuova ha portato, fra le altre, una viaggiatrice di terza classe in stato di catalessi.

La donna, poco dopo la partenza da Milano, si era sdraiata sul sedile e i viaggiatori che occupavano il vagone ritenendo che essa fosse addormentata, la lasciarono riposare, ma dalla sua posizione la disgraziata non si mosse più. Soltanto quando il treno è giunto in stazione alcune persone hanno tentato di svegliare la donna per avvisarla di scendere, ma ogni tentativo è riuscito vano. Avvertito il personale ferroviario, questo provvedeva a trasportare la viaggiatrice in una sala di aspetto e a tentare tutti i mezzi per farla rinvenire, ma senza risultato.

Allora un'autoambulanza ha trasportato la sconosciuta all'Ospedale San Giovanni, dove i sanitari hanno stabilito che essa era in stato di catalessi, faccendola ricoverare con prognosi riservata.

Da una carta d'identità trovata in tasca della disgraziata, essa è stata identificata per certa Elfride Rade, di 27 anni, nata a Pola e residente in via Tiziano n. 4 a Trieste.

## Lo smemorato di Pisa LE INDAGINI per l'identificazione

PISA, 20 sera. L'autorità di P. S. lavora alacremente allo scopo di scoprire un filo conduttore che valga ad identificare lo smemorato. Fino a questo momento però nulla di nuovo si è potuto stabilire che possa portare un po' di luce sopra questo tipico caso di amnesia.

Lo sconosciuto si trova tuttora ricoverato nella clinica psichiatrica. Le sue condizioni generali sono alquanto migliorate. Egli accusa però ancora fortissimi dolori alla regione occipitale ed un senso di grande stanchezza. Lo «smemorato» persiste ad affermare di chiamarsi Franco, ma non sa precisare se questo sia il nome oppure il cognome.

Certo è però, che si tratta di una persona assai distinta e munita di una buona cultura.

Il sedicente Franco, intrattenendosi con alcuni giornalisti, ha risposto con sufficiente lucidità ad alcune domande tendendo a fornire sulla sua persona qualche chiarimento che valga alla identificazione. Ha poi letto e tradotto con facilità un periodo latino che gli era stato sottoposto. Lo «smemorato» ha assicurato che doveva avere un doppio del denaro ed un portafoglio, spedito poi e non sa spiegare come, insieme alla sua valigia.

Certo è il fatto che egli, proveniente da Roma, avrebbe dovuto avere in tasca almeno il biglietto, essendo impossibile che in un percorso così lungo come quello Roma-Pisa, avesse potuto viaggiare senza, sfuggendo alla vigilanza dei numerosi controlli. Ed allora il biglietto dove è andato?

## L'identificazione dello scheletro trovato sui monti di Blevio

COMO, 20 sera. Il mistero dello scheletro rinvenuto qui giorni fa sulle montagne di Blevio è stato definitivamente svelato. Come era stato detto in un primo tempo, si era ritenuto trattarsi del tintore Giuseppe Fossati. Il riconoscimento però è mancato e le indagini hanno stabilito che il morto è il vigile notturno Antonio Agostino di anni 25 da Seregnio, il quale si era allontanato dalla propria abitazione cinque mesi fa dopo essersi sposato. L'identificazione è stata fatta dal padre e da tre cognati.

Continuano ora le ricerche dello scomparso, il tintore Fossati, che manca da casa dal 12 giugno.

## Un furto sacrilego in Sicilia

ROMA, 20 sera. Si ha da Palermo notizia di un furto sacrilego nella vicina chiesetta di Enna. Alcuni ladri nascosti nell'interno della chiesa di S. Cataldo hanno asportato grande quantità di ornamenti.

Il voto che adornavano l'immagine della Madonna di Lourdes. Gli oggetti hanno un valore di diciannove lire. Il furto sacrilego ha prodotto grande impressione. La Polizia è operata alcuni arresti preventivi e pare sia già sulle tracce dei delinquenti.

## Il naufragio di un cutter. Difficile salvataggio di 3 giovani

PISA, 20 sera. A bordo di un piccolo cutter, tre giovani pisani, tali Pilade Fiaschi, Ezio Vettori e Renzo Valloni, verso l'Alba navigavano nelle acque di Marina di Pisa, provenienti da Viareggio.

All'altezza della foce dell'Arno i tre giovani si accorgevano che il cutter, in seguito ad una falla, imbarcava acqua, minacciando di affondare da un momento all'altro. Impressionati i giovani si toglievano gli abiti, gettandosi in acqua per salvarsi a nuoto.

Allo stremo delle forze i tre naufraghi invocavano soccorso. Una goletta peschereccia del compartimen-

to marittimo di Livorno, che stava scortando dopo aver fatto segnalazione allarme, si avvicinava ai tre naufraghi lanciando in salvo, a circa 150 metri dalla spiaggia.

## La prima mostra internazionale d'arte sacra a Roma

ROMA, 20 sera. Con recente Decreto è stata autorizzata la I. Mostra Internazionale d'Arte Sacra contemporanea che si terrà a Roma nel prossimo mese di novembre o dicembre. Il comitato organizzatore è costituito dagli Artisti, nel Palazzo Giustiniani, e dal Sindacato Nazionale degli Artisti, nel Palazzo Giustiniani. Il Presidente della Mostra è il sig. Conle De Vecchi di Val Cervo. Segretario Generale Arturo Lotti.

## Le date degli esami universitari ritardate

ROMA, 20 sera. Il ministro dell'Educazione nazionale ha disposto che le sezioni degli esami di laurea e di maturità alle scuole medie siano svolte il giorno 29 settembre anziché il 22. L'ordine degli esami è il seguente: maturità scolastica; italiano; 30 sett. versione del latino; 1° ottobre versione in italiano; 3 ottobre versione in francese; 3 ottobre versione in inglese; 3 ottobre versione in spagnolo; 3 ottobre versione in tedesco; 3 ottobre versione in russo; 3 ottobre versione in greco; 3 ottobre versione in latino; 3 ottobre versione in arabo; 3 ottobre versione in ebraico; 3 ottobre versione in cinese; 3 ottobre versione in giapponese; 3 ottobre versione in hindi; 3 ottobre versione in bengalese; 3 ottobre versione in urdu; 3 ottobre versione in persiano; 3 ottobre versione in turco; 3 ottobre versione in polacco; 3 ottobre versione in ceco; 3 ottobre versione in slovacco; 3 ottobre versione in ungherese; 3 ottobre versione in rumeno; 3 ottobre versione in bulgaro; 3 ottobre versione in serbo; 3 ottobre versione in croato; 3 ottobre versione in sloveno; 3 ottobre versione in albanese; 3 ottobre versione in macedone; 3 ottobre versione in bulgaro; 3 ottobre versione in serbo; 3 ottobre versione in croato; 3 ottobre versione in sloveno; 3 ottobre versione in albanese; 3 ottobre versione in macedone;