

IL COMMERCIO FRIULANO

Periodico quindicinale per il Friuli

COMMERCIO - INDUSTRIA - AGRICOLTURA - ECONOMIA - FINANZA

Abbonamento annuo Lire 12,00
 semestre 7,00
 Un numero separato 0,50
 Comunicati per protesti cambiari, la linea o spazio di linea corpo 6 L. 4,00; minimo L. 15,00.

DIREZIONE ED AMMINISTRAZIONE
 UDINE - Via Jacopo Marini, 8, pianoterra
 Fondatore: EMILIO KLAMPFERER
 Successore ten. colonnello KLAMPFERER cav. RODOLFO

PUBBLICITÀ: Commerciale L. 0,50 per millimetro d'altezza di colonna - Comunicati, Bilanci, Corsi, Aste ecc. L. 2,50.
 Gli abbonamenti non decessi per raccomandato a mezzo prima della scadenza s'intendono rinnovati per un altro anno.

IL MONDO POLITICO-COMMERCIALE TEDESCO e le sue relazioni con l'Italia

L'Austria, le cui condizioni economiche catastrofiche, facevano presentire imminente il fallimento completo di quell'improvvisato e ibrido Stato repubblicano, si ribellò a poco a poco, mercè gli aiuti finanziari elargiti dagli alleati vittoriosi ed in particolar modo dall'Italia, che era, al pari di essi, interessata ad opporsi con tutte le sue energie ad un possibile ed eventuale assorbimento da parte della Germania. La politica germanica infatti vedeva con soddisfazione il delinearsi e l'acuirsi di questa ossessione e disperata lotta per l'esistenza, per cui le correnti politiche della nuova Repubblica a lei favorevoli, esasperate ormai dalle difficoltà finanziarie ed avvilitte dal ricordo della sconfitta patita, non avrebbero mancato, al momento opportuno, di provocare un colpo di Stato e proclamare l'annessione alla nazione tedesca secondo il principio della nazionalità ed il diritto di autodeterminazione dei popoli. Se ciò non avvenne, non è compito nostro attribuirlo a buona o mala sorte, certo è però, che la Germania avrebbe mirato, con questa astuta mossa, a compensarsi delle dolorose perdite subite da una parte con la cessione delle Province dell'Alsazia e Lorena alla Francia, dall'altra con la rettifica delle frontiere orientali a beneficio della Polonia.

Il tentativo rimase sterile e naufragò miseramente, non tanto per il principio su cui si voleva fosse giustificata l'annessione, ma scherandone l'intenzioni, quanto per il terribile dubbio di veder risorgere ancora l'ombra d'una Germania bellicosa e strapotente, che sognasse di rifarsi con nuove e temerarie aggressioni. Da questa risultanza facilmente emerge che la fondatezza di talune nostre convinzioni aprioristiche, trovano riscontro sopra inconvertibili constatazioni di fatto, onde resta assodato in modo irrefutabile che certe velleità imperialistiche e certa politica da gradassi si pagano ora o poi a caro prezzo. Né questo è il solo ed unico esempio storico che valga a rintuzzare gli smodati appetiti e le losche mende di gabinetto! Al nostro senso umanistico, integrato dalla percezione del limite, hanno sempre urtato le così dette parate di forza esteriori, poiché il Diritto, atto ad assicurare le condizioni di vita e di sviluppo d'un qualsiasi popolo o nazione come entità storica e politica a sé stante, non può essere subordinato alle punte acuminate delle baionette. Ciò oserebbe riferirlo oggi anche nei riguardi di qualche altro Stato a noi finitimo, non solo per quell'insolito amore del quieto vivere, quanto perchè la politica che esso ha perseguito dall'armistizio a questa parte, è così lungi da quei superiori principi che avrebbero dovuto informare la nuova piattaforma politica del dopo guerra, che noi non possiamo senza un senso d'interna amarezza ed inquietudine non pensare alle possibili e dolorose sorprese che l'avvenire potrebbe nuovamente riserbareci, qualora ci si ostini a battere una strada, di cui ne abbiamo già sperimentato i pericoli e valutate le conseguenze.

L'ex impero austro-ungarico

Del potente ex-impero austro-ungarico non vi è rimasto ormai che il ricordo! Terribile fatalità invero ed altrettanto ineluttabile logica e coincidenza. Quello che primieramente attentò alla pacifica attività dei popoli provocandone il conflitto europeo, quello appunto fu costretto a pagare le maggiori spese ed a sopportare di conseguenza le prove della più dura e cruda esperienza bellica. Dallo sfacelo di quello Stato ne uscì fuori un'Ungheria mutilata ed un'Austria sfinita dibattentesi fra gli spasmi atroci della più truce miseria. Agli effetti dannosi della quale ebbe pronta ed efficace azione rimarginatrice l'immediata ripresa dei traffici dell'Italia con la novella Repubblica Austriaca. La patria nostra ha voluto con un'azione di alto spirito umanitario, attutire i sentimenti di odio e di rancore che l'antagonismo tradizionale di razza aveva inesorabilmente creati fra noi e l'ex impero asburgico, soprattutto in considerazione di una elementare concezione di principio, e cioè: che una politica imperniata sui criteri di nobiltà e generosità avrebbe maggiormente giovato ai nostri immediati interessi, che non l'adozione d'un qualsiasi sistema che velatamente celasse un certo qual risentimento di ricatto o di vendetta.

E pertanto il territorio austriaco, com'è delimitato politicamente oggi, presenta delle caratteristiche speciali circa l'ulteriore sistemazione e sviluppo delle arterie di comunicazione internazionali, allacciatesi e transitate per quel paese, specie se a queste si volesse stabilire un rapporto con il movimento portuale di Trieste, al cui futuro incremento concorrerà decisamente l'effettuale attuazione della linea del Predil. Per rilevare l'importanza di quest'ultima, basterà considerare che la Repubblica Austriaca possiede attualmente una fitta rete di ottimi congiungimenti ferroviari con la Polonia, con la Cecoslovacchia e con la Baviera; per la qual cosa, l'Austria, in fatto di ferrovie, può considerarsi, a ragione, il più potente e moderno nodo ferroviario dell'Europa Centrale. Dal punto più settentrionale della medesima, converge verso Tarvisio quasi tutto il movimento dei traffici dirigentesi verso l'oriente balcanico e mussulmano, e la politica italiana subirebbe un colpo mortale, se con opportune convenzioni e privilegi commerciali, non cercasse di attrarre nella sfera d'influenza dei tre porti adriatici, la maggior parte dell'attività economica di quei paesi.

Movimento commerciale italo-austriaco e germanico

A prescindere dai movimenti iperbolici e caotici, verificatisi immediatamente dopo la cessazione delle ostilità, è confortevole constatare, che anche i nostri rapporti commerciali con l'Austria e la Germania, tendono man mano a normalizzarsi e quanto prima crediamo, possano riprendere il metodico ritmo tranquillo e pacifico che ha caratterizzato il floridissimo periodo d'ante guerra. Consultando gli ultimi dati riassuntivi delle Statistiche Ministeriali, notiamo un sensibile aumento in quasi tutte le voci più importanti, tanto all'importazione, quanto alla esportazione, specie nell'anno 1927 e nel I. quadrimestre del 1928. Ciò denota indubbiamente una maggiore potenzialità d'acquisto, consentita soprattutto da un maggior grado di stabilità della propria valuta. L'esportazione Italiana in Austria nel 1927 è stata data dai seguenti prodotti: Zolfo e fiore di zolfo - Pelli crude e conciate - Prodotti vegetali semi; non oleosi - Filati di canapa cotone e tessuti di lana e seta - Mercurio - Minerali di zinco - Automobili ecc. Per contro l'importazione, s'è affermata sulle sottonotate specialità: Macchine apparecchi e loro parti - Utensili e strumenti per arti e mestieri - Strumenti scientifici - Carbone fossile - Caldaie generatrici di vapore - Macchinario - Materiale refrattario - Utensili e legname ecc. L'Esportazione nostra in Germania, ha fatto capo, in generale, a quelle identiche voci che hanno formato oggetto di scambio con l'Austria, salvo l'aggiunta dei cascamù di seta e degli estratti tannici per la concia.

Viceversa l'importazione nostra ha segnato cifre rilevantissime nelle materie prime e manufatte d'indiscutibile necessità e bisogno nazionale:

Tiene perciò il primo posto il carbone fossile con 1.595.818 tonn. di cui 3088.906 in conto riparazioni, il secondo è dato dalle macchine e loro parti il cui valore assomma a complessive lire italiane 283.017.836. seguono quindi gli oli minerali lubrificanti, i concimi chimici fosforati, i colori sintetici ferri ed acciai comuni e laminati, rame, lavori in rame e zinco, strumenti scientifici e di precisione, generatori di elettricità e motori elettrici, essenza di trementina, mercerie, balocchi e bambole, olio di catrame, preparati farmaceutici, maoliche, terraglie, lavori in vetro e cristalli, pelli crude e preparate, carta e cartoni. Ed inoltre per accertarci a fortiori di questo lieto preludio d'intensa ripresa commerciale e ricavarne una prova luminosa della realtà sua, basta rivolgere i criteri dell'indagine nostra ad analizzare il movimento del traffico marittimo di Venezia, specie con quei paesi che tradizionalmente sono sempre stati sotto la sua sfera d'influenza.

Traffico marittimo del porto di Venezia

Quantunque la media annua di 2.670.000 tonnellate dei floridissimi periodi d'ante guerra non sia stata ancora raggiunta, ciò nonostante le cifre più sopra riportate, confermano ed avvalorano le nostre migliori

speranze per l'avvenire. Infatti l'incremento del traffico che dopo la rapida ascesa del 1921 parve rallentare nel 1922, ha ripreso, nello scorso anno, nuova energia.

Il risultato finora conseguito si presenta anche agli occhi profani del pubblico sotto ogni punto di vista soddisfacente, particolarmente poi quando si considerino i gravi ostacoli, che a tal progresso tuttora si contrappongono. Ed invero la grave crisi, che in un primo tempo colpì e compresse il risorgere del traffico marittimo veneziano, è dovuto principalmente a questi specialissimi fattori, e prima di tutto, alla unione di Trieste all'Italia (la quale finì per assorbire nel suo porto gran parte del movimento commerciale che prima dirigevasi verso Venezia) alla deficienza delle vie di comunicazione col nord d'Europa, alla mancanza quasi completa dei mercati del Levante, in specie quello di Odessa, all'inspimento dei voli ed il conseguente squilibrio tra il costo delle navi e le tariffe ferroviarie, alla diminuita importazione di carbone dall'Inghilterra e dall'America a causa delle forniture della Germania in conto riparazioni. Da molti si propende a credere alla possibilità che Venezia possa riacquistare il primato su a lungo e con tanto onore mantenuto (evenienza questa, ripetiamo, che sembra piuttosto soddisfarla alla fervida fantasia ottimistica dei veneziani, che corrispondere a probabilità concrete materiate su plausibili elementi di fatto, come appunto succede per il tanto strombazzato progetto della navigazione interna sul Po). Vero è che pur belle e piene di vivide speranze sarebbero codeste illusioni; se all'esecuzione dei progetti che le alimentano non facesse difetto la disponibilità d'ingenti capitali!

L'avvenire del porto veneziano

Pur tuttavia Venezia, che fiduciosa attende di poter sviluppare degnamente i suoi traffici, concorrendo a fianco od in pari grado con le sue emule sorelle Genova e Trieste, ha già posto mano ad un primo gruppo di opere che, per la loro importanza e modernità di concezione, hanno ottenuto la precedenza su tutte le altre. La prima tra queste concerne il porto di Marghera (nel quale affluirebbe il traffico marittimo ora ancora ristretto alle brevi sponde del canale della Giudecca) il quale, pur essendo suscettibile di maggiori ingrandimenti futuri, già fin d'ora consentirebbe lo sbarco e l'imbarco di più di 7.000.000 tonnellate in immediata terraferma, evitando così il lungo ponte ferroviario, che mal s'addice ad un intenso traffico mercantile.

Oltre a questo immenso lavoro si è proceduto già al miglioramento ed ampliamento della stazione marittima, mentre la ricostruzione della stazione ferroviaria con criteri più moderni e più pratici, rendendo indipendente il traffico delle merci dal servizio dei passeggeri, pare sia anch'essa già iniziata. Il ricco sistema dei canali di navigazione interna dell'immediato retroterra, va ognora migliorando, mentre si attende la costruzione di nuove ed importantissime linee ferroviarie, quale per es. quella del Predil, che disimpegnerebbe completamente la Pontebbana ad esclusivo favore di Venezia, il tronco tra Belluno e Jembach per Brunnico e quella Villa Santina-Tobiac che riverserebbero nella città lagunare tutto il commercio levantino di Monaco, della Baviera e di buona parte della Germania.

Dott. Francesco di Gaspero

Il commercio con l'estero

Sull'andamento del nostro commercio con l'estero, nei primi cinque mesi del corrente anno, la Confederazione generale fascista dell'industria e l'Associazione fra le Società italiane per azioni hanno eseguito opportune indagini, seguendo le variazioni che, in confronto dell'anno precedente, sono andate manifestandosi nella composizione degli scambi. Dai dati raccolti si rileva che, per quanto concerne la nostra importazione, si è avuto un aumento nell'importazione di generi alimentari e animali vivi, e di prodotti industriali e semi-lavorati o finiti, mentre hanno segnato una diminuzione le importazioni di materie gregge per la industria. Ove però si tenga conto che l'importazione del carbone, eccezionalmente elevata nei primi mesi dello scorso anno, in cui è stato necessario provvedere alla ricostituzione delle scorte in parte esaurite durante lo sciopero minerario inglese, e tornata nei primi mesi di questo anno a proporzioni normali, segnando una contrazione notevolissima, si vede subito che l'importazione di materie prime ha segnato un progresso notevole. Per quanto riguarda la nostra esportazione si nota, per contro un peggioramento nella posizione dei generi alimentari e negli animali vivi, e un miglioramento abbastanza sensibile sia nelle materie prime per le industrie che nei prodotti industriali semi-lavorati o finiti. Nell'insieme dunque un buonissimo andamento che risente però l'influenza degli insufficienti risultati della campagna agricola dell'anno scorso.

Calano i prezzi all'ingrosso

Nella quarta settimana di luglio è continuato il ribasso dell'indice settimanale dei prezzi all'ingrosso in Italia, che è passato da 486,35 a 485,74, che è il più basso avuto nel corrente anno. Negli indici principali che concorrono a formare la media, presentano ribassi specialmente sensibili le derrate alimentari, che diminuiscono da 584,71 a 577,21, per i ribassi avuti nel frumento, nei risi e nelle materie tessili, il cui indice, per i ribassi dei cotonei greggi e di americani come indiani, diminuisce da 458,57 a 452,86. Leggermente sono diminuite le derrate alimentari animali da 504,95 a 504,37. Fanno eccezione invece i prodotti vegetali vari che, per aumenti di prezzo avvenuti nel fieno, nella crusca e avena, sono saliti da 463,98 a 482,07.

L'indice dei prezzi all'ingrosso della prima settimana di agosto è passato da 485,74 a 485,64; quelli dei prezzi in oro da 131,8 a 131,7. Quest'ultimo è pure diminuito negli Stati Uniti da 151,1 a 150,7, mentre è salito in Inghilterra da 133,4 a 134, ed è rimasto stazionario a 141,7 in Germania.

Il conto del Tesoro

Il Conto del Tesoro al 30 giugno scorso mostra che la situazione di bilancio chiudeva con un avanzo netto di milioni 227, risultante dalla differenza tra gli accertamenti di entrata per milioni 19.836 ed impegni di spesa per milioni 19.609. Il conto corrente con la Banca d'Italia per il servizio di Tesoreria provinciale, presenta alla fine dello scorso mese un credito a favore del Tesoro di lire 1.521.800.000. Il totale dei Debiti Pubblici interni risulta di 85.946 milioni, con una diminuzione di 37 milioni sulla situazione del mese precedente. La circolazione bancaria ammonta a 17.323 milioni; la circolazione dei biglietti di Stato è diminuita di 47 milioni.

L'irrigazione nell'alta e media Italia

Il Ministero dell'Economia Nazionale allo scopo di dare incremento alla intensificazione delle colture, ha disposto che siano sollecitate le opere irrigue e la costituzione di consorzi di irrigazione nell'Italia settentrionale e centrale, dove già funzionano in quasi tutte le provincie importanti consorzi di irrigazione. I contributi statali per tali consorzi hanno raggiunto l'intero fondo di tre milioni stanziati in bilancio e si è dovuto provvedere allo storno di altri tre milioni per poter assecondare le numerose domande di contributo.

Una logica decisione

La revoca della tassa sui passaporti degli emigranti. La «Gazzetta Ufficiale» informa che è revocata l'esenzione della tassa di bollo e da ogni altra tassa concessa per gli atti necessari ad ottenere il rilascio del passaporto per gli emigranti che si recano all'estero allo scopo di lavoro e per le loro famiglie.

PROBLEMI FERROVIARI

Il necessario ampliamento della Stazione di Udine

Il «Commercio Friulano» che a suo tempo ebbe a propugnare i lavori di ampliamento della nostra stazione ferroviaria centrale affinché essa fosse posta in grado di fronteggiare la situazione del momento e rispondere in conseguenza alle esigenze sempre crescenti del traffico cittadino e del rigoglioso incremento delle nostre industrie, ha appreso con vivo compiacimento la decisione del governo di accettare l'ultimo progetto amplificativo e quindi di stanziare dei fondi affinché la stazione di Udine allarghi il respiro dei suoi polmoni.

Cionondimeno, riaffacciamo alla memoria lo spirito delle nostre affermazioni e della nostra critica soggettiva anche perchè vorremmo che la somma da stanziare non fosse inferiore al reale ingente fabbisogno. Per il quale fabbisogno noi terremo conto di lavori non certo degni di un programma massimo. L'ampianto della stazione risale al 1864 e salvo lievi modifiche nell'84 nessuna importante miglioria vi è stata apportata. Il movimento generale ha avuto un impulso grandioso come lo testimoniano le tabelle statistiche.

Per un confronto più evidente computiamo il movimento mensile dei treni, carri e tonnellaggio merci tra il 1914 e il 1925.

Anteguerra: treni viaggiatori 1680; treni merci 810; carri merci 24000; tonnellaggio merci 423.300.

Dopo guerra: treni viaggiatori 1950; treni merci 1770; carri merci 56.100; tonnellaggio merci 1.000.200.

La differenza mensile risulterà di 270 treni viaggiatori, 960 treni merci (totale 1230 treni in più), 32.100 carri merci e 576.000 tonnellate di merci.

Circa il servizio viaggiatori si nota un numero di maggiori partenze con una percentuale del 50 per cento. Da 800 si passa a 1200 viaggiatori che giornalmente affluiscono alla biglietteria della stazione.

Per semplificare, desuniamo dalle tabelle statistiche i seguenti aumenti percentuali:

Dall'ante guerra al dopo guerra (1925) i treni viaggiatori aumentarono del 16 per cento, i treni merci del 118 per cento, il movimento dei carri segnò il 133 per cento in più, mentre il massimo impulso viene dato dal tonnellaggio merci che raggiunse l'aumento del 136 per cento rispetto al movimento prebellico.

Di tale aumento mercantile e delle immutate condizioni degli impianti tecnici ne deriva una congestione che paralizza molti servizi indispensabili ed urgenti.

Infatti chiunque, sia pur profano, entrando nella stazione della nostra città, nota il

rigurgito di materiale, convogli che fischiano, fermati al disco perchè i binari sono ingombri di treni che manovrano dato che non è stato possibile l'avviamento sui binari morti, si osserva infine che la capacità della stazione non risponde che in parte minima al bisogno della città che si è allargata, sviluppata nei traffici, nelle industrie, nei commerci e nella sua estensione demografica.

Un certo alleggerimento si è avuto con la costruzione in tempo di guerra del Parco militare a Porta Ronchi con la capacità di 500 carri, ma con l'inconveniente di non essere direttamente allacciato con la pontebbana.

Con la guerra abbiamo l'avviamento verso Trieste o da Trieste, o oltre confine, di numerosi convogli merci nonché il moltiplicarsi dell'affluenza dei viaggiatori che vengono in Italia per cura o per ammirarne le bellezze.

I marciapiedi sono stretti ed ingombri da carrelli postali, carico accumulato, merci, bagagli, buffetti, giornali ecc.

Fra i rimedi più urgenti da adottare per alleviare il lavoro generale si consigliano i seguenti.

1. - Ampliamento dei magazzini della P. V. o la riunione dei due piani caricatori dello scalo vecchio B. V. e nuovo del piazzale con la vecchia tettoia.

2. - Costruzione nuovi binari a Udine Parco capaci di 300 carri.

3. - Cancellazione dello Scalo di Gervada, sulla per adibire quei binari a fronti di scarico.

4. - Collegamento della pontebbana con il Piazzale di Udine Parco.

5. - Sistemazione della G. V.

6. - Demolizione dell'attuale deposito locomotive costruendolo a Udine Parco, lato strada Pradamano.

7. - Prolungamento dei binari di tettoia, dei marciapiedi, della pensilina, sottopassaggi, ecc.

Tuttociò costituisce necessità urgente, tale cioè da essere prontamente attuata.

L'unica opera finora eseguita, ma che nei diretti riflessi del movimento ferroviario acquista solo valore relativo, è il cavalcavia che dalla rampa che si inizia uscendo dalla città, a destra della porta Aquileia, sfocia per le arterie stradali di Palmanova e Pradamano.

Attendiamo quindi che dalla capitale si guardino, con occhio pratico e dinamico, i grandi, reali e possenti bisogni della nostra città. Così non s'indagherà a por mano alla serie dei lavori esposti.

G. A. Colonnello

Leggi, Decreti e provvedimenti

Disposizioni sulle spedizioni di agrumi

Indicazioni sulle casse

Per tutte le ditte autorizzate all'uso del marchio, quando spediscono agrumi con le classifiche rese necessarie e cioè: «primissima» «prima» «seconda», per i limoni, limoni ricciopi e i verdelli dalla Sicilia e dalla Calabria. «Primissima» «prima» «seconda» per le arance di Sicilia e di Calabria. «Prima» «seconda» e «terza» per i limoni di Maiori, di Sorrento e di Fondi. «Prima» e «seconda» per le arance di Sorrento, del Salernitano e di Fondi. «Prima» e «seconda» per i limoni e le arance di Rodi, su tutte le casse deve essere impresso in modo indelebile e ben visibile: sul fianco, sul quale si chiudono i cerchi di castagno, nella metà sinistra, l'indicazione della classifica di «primissima» o «prima» o «seconda» e quella del contenuto; sulla metà di destra, il nome e la sede dell'esportatore autorizzato all'uso del marchio e il numero dell'autorizzazione; sulla testata sinistra del fianco predetto: il marchio nazionale del diametro minimo di cm. 10, la marca dell'esportatore ed il numero dei frutti contenuti nella cassa.

Nelle mezze casse è tollerato che sia impressa sul coperchio la marca dell'esportatore.

Nel caso di casse involte in juta o in sacco, le indicazioni suindicate sono da ripetere in modo chiaro e facilmente visibile sull'involucro.

Per tutte le altre ditte non autorizzate all'uso del marchio, è obbligatoria l'indicazione sulle casse del nome e della sede della ditta e della sua marca, nonché la specie ed il numero dei frutti effettivamente contenuti nella cassa. Tali indicazioni devono essere apposte come segue:

- a) sul fianco sul quale si chiudono i cerchi di castagno; sulla metà sinistra, l'indicazione del contenuto, sulla metà destra, il nome e la sede dell'esportatore;
- b) sulla testata sinistra del fianco predetto: la marca dell'esportatore e il numero dei frutti effettivamente contenuti nella cassa.

Nelle mezze casse, solo la marca dell'esportatore può essere impressa sul coperchio.

Circa la piazza di Trieste

Per tutte le misure indicate è ammessa una tolleranza in più di non oltre un cm. in ogni senso, senza che però, in ragione dell'aumento, possano usarsi sugli imballaggi le indicazioni di «larghe» o «extra larghe».

Per le spedizioni di agrumi: dalla piazza di Trieste è consentita una tolleranza, per calo naturale della merce, nella misura massima del 2,50 per cento sui pesi lordi minimi prescritti in partenza.

Su tutti gli imballaggi, sono tollerate le indicazioni relative al destinatario (contromarche), ai luoghi di destinazione e ai luoghi di origine, purché non apposte sulla testata o sul fianco portanti le indicazioni prescritte dalle presenti norme.

E' infine, vietato a tutti gli esportatori di agrumi di apporre sulle casse l'indicazione «Standard» od altra similare.

Cambio titoli del Consolidato

La «Gazzetta Ufficiale» pubblica il decreto ministeriale 21 luglio 1928 sulla divisione gratuita dei titoli al portatore del Prestito Nazionale «Consolidato» 5 per cento («Littorio») di maggiore taglio in altri di taglio inferiore.

Dice fra l'altro il decreto: «I titoli al portatore del Prestito Nazionale Consolidato 5 per cento, del capitale nominale di L. 500.000, durante il periodo di due mesi a decorrere dal 1 agosto 1928, anno VI, potranno essere commutati con titoli al portatore di taglio inferiore fruendo della esenzione fiscale di cui al R. D. 21 giugno 1928. I titoli da cambiare potranno essere presentati a una delle sezioni di R. Tesoreria e dovranno essere accompagnati con elenco descrittivo distinto in due parti nelle quali saranno indicati a cura dell'esibitore il numero di iscrizione dei titoli presentati in ordine progressivo dal più basso al più alto con un riepilogo del numero dei titoli medesimi e del valore complessivo di esso. Gli elenchi saranno distribuiti gratuitamente presso la R. Tesoreria e saranno esenti dalla tassa di bollo stabilita dall'art. 106 della tariffa allegata A, annessa al R. D. 30 dicembre 1923.

«La consegna dei titoli al portatore del Prestito Nazionale Consolidato 5 per cento, destinati a sostituire quelli presentati per il cambio, sarà effettuata dalle Sezioni della R. Tesoreria, con la ricevuta dei titoli per il cambio, all'esibitore di essi risultanti dall'elenco di presentazione, previo ritiro della ricevuta e contro quietanza a norma di quanto dispone l'art. 184 del regolamento del debito pubblico».

Dazio sulle polveri di carbone

Il Ministero delle Finanze ha riconosciuto che le polveri di carbone e gli agglomerati combustibili devono, agli effetti delle tariffe del dazio consumo, essere tassati con l'aliquota massima del 5 per cento del valore e, che, dati i prezzi attuali della merce, non può superare una lira al quintale, mentre ora vari comuni facevano pagare cinque lire al quintale. Dette aliquote si riferiscono esclusivamente ai carboni genuini di legna o fossili e non già alle polveri di carbone non adatto alla combustione né ai carboni artificiali composti da un miscuglio di varie sostanze da classificarsi sotto la voce della tariffa tipo «altri combustibili» non nominati.

Mutui per opere di bonifica

E' stata pubblicata nella «Gazzetta Ufficiale» la legge concernente i mutui per opere di bonifica, il cui articolo unico è del seguente tenore:

«L'esecuzione dall'imposta di ricchezza mobile concessa per gli interessi dei mutui che per il conseguimento delle finalità d'interesse pubblico da tali articoli indicate, le provincie, i comuni ed i concessionari di opere di bonifica possono contrarre con le Casse di Risparmio, è estesa, a far tempo dal 1.0 gennaio 1928, agli interessi dei mutui che per i medesimi fini i predetti enti abbiano contratto o siano per contrarre con qualsiasi istituto di credito o con privati».

Concorso nazionale sui rami dell'artigianato in decadenza

L'Ente Nazionale per le Piccole Industrie ha indetto un Concorso a Premio per la estensione della migliore monografia sul seguente argomento:

«Trattazione dal punto di vista storico e tecnico-produttivo di una caratteristica lavorazione piccolo-industriale od artigianale che si trovi attualmente in decadenza e che possa farsi risorgere attraverso opportuni interventi tecnici e commerciali; illustrazione dei mezzi più consigliabili per raggiungere tale scopo».

La monografia dovrà essere inviata alla Presidenza dell'Ente Nazionale per le Piccole Industrie in Roma, nella nuova sede di via Vitt. Veneto N. 99 non oltre il 30 novembre 1928, e dovrà essere contrassegnata da un motto di due parole ripetute su ciascun foglio.

Alla monografia sarà unita una busta chiusa, contrassegnata dall'identico motto, la quale dovrà contenere un foglio, pure contrassegnato dal motto, portante cognome, nome, paternità ed indirizzo del concorrente.

Al concorrente vincitore spetterà il premio di L. 5.000 (cinquemila) messe a disposizione dell'Ente Nazionale dal suo Presidente gr. uff. ing. Beppe Ravà.

Gli interessati potranno rivolgersi per il ritiro del Bando di concorso e per eventuali spiegazioni presso la Segreteria del Comitato Friulano per le Piccole Industrie in Udine Piazza Vittorio Emanuele (Loggia S. Giovanni N. 5).

Mercati dal 13 al 26 corrente

Lunedì 13: Artegna, Azzano X, Tolmezzo, Palmanova, Vittorio, Nimis, Tolmino; **martedì 14:** Fagagna, Pasiano di Pordenone, Feltre, Gradisca, Oderzo, Pozzuolo del Friuli, S. Daniele del Friuli; **mercoledì 15:** Montebelluna, Cellina; **giovedì 16:** Idria di Sotto, Sacile, Udine, Portogruaro, Spilimbergo, Latisana; **venerdì 17:** Percotto, Conegliano; **sabato 18:** Pordenone, Belluno; **domenica 19:** Azzano X, Basiliano, Maniago, Palmanova, Rivignano, Tolmezzo, Vittorio, Spilimbergo, Vipacco, Tarcento; **martedì 21:** Codroipo, Tricesimo, Feltre; **mercoledì 22:** S. Daniele del Carso, Casarsa della Delizia, Oderzo; **giovedì 23:** Sacile, Fagagna, Portogruaro; **venerdì 24:** Conegliano, Gorizia, Chiussaforte; **sabato 25:** Cividale, Pordenone, Latisana, Belluno, Gorizia, Gradisca.

Disoccupazione e attività industriale

Seguendo il lento e graduale cammino dell'economia italiana verso il riassetto, anche l'attività industriale ha segnato in questi mesi una leggera ripresa.

Mentre le chiusure definitive degli stabilimenti e le temporanee sospensioni sono in notevole diminuzione le nuove aperture e le riaperture sono in continuo incremento si da superare ormai le prime e tali da favorire il graduale assorbimento nelle industrie delle maestranze disoccupate.

Il numero dei disoccupati in Italia è sceso dal 31 gennaio al 31 maggio da 439211 a 306629. Mancano i dati di giugno ma essi segueranno certamente un ulteriore e notevole ribasso.

Per quanto riguarda la nostra provincia il numero dei disoccupati che ha toccato il 20.885 nel marzo decorso è sceso a 15.784 al 30 giugno u. s., essendo i disoccupati dell'industria che lavorano i minerali e costruzioni edilizie, stradali ed idrauliche diminuiti da 15.765 nel febbraio a 9650 nel giugno.

Orario Ferroviario

Udine - Trieste
PARTENZE: ore 4.55 - 7.10 (D) - 9.20 - 12.30 (D) - 14.55 - 17.35 (fino a Gorizia) - 18.15 (D) - 20.21.
ARRIVI: ore 6.50 (da Gorizia) - 8.20 - 10.55 - 13.35 - 17.51 (D) - 19.53 (D) - 22.10.

Udine - Venezia
PARTENZE: ore 3.55 (D) - 5.15 - 7 (D) - 9 - 11.18 (D) - 16.5 (D) - 18 - 20.20 (D).
ARRIVI: ore 2.3 (D) - 4.15 - 9.5 (DD) - 9.50 - 11.50 (D) - 15.45 - 17.48 (D) - 21.45 (da Conegliano) - 23.50.

Udine - Tarvisio
PARTENZE: 2.20 (D) - 4.50 - 9.25 (DD) - 13 - 16.20 - 18.10 (D) - 20.35.
ARRIVI: 3.35 (D) - 8.18 - 10.52 (D) - 14.45 - 19.37 - 20 (DD) - 23.20.

Udine - Palmanova (Grado)
S. Giorgio di Nogaro
PARTENZE: 4.25 (Grado) - 5.35 - 7.30 - 11.55 - 16.15 - 19 - 20.45 (Grado).
ARRIVI: 0.48 (da Grado) - 6.45 - 8.30 (da Grado) - 12.54 - 15.59 - 17.45 (da Grado) - 21.55.

Gemona - Casarsa
PARTENZE da Gemona: ore 4 - 7.35 - 14.30 - 19.05.
ARRIVI a Casarsa: ore 5.33 - 9.37 - 16.20 - 20.38.
PARTENZE da Casarsa: ore 8.26 - 11.10 - 15 - 16.58.
ARRIVI a Gemona: ore 9.59 - 12.55 - 17.4 - 18.32.

Linee automobilistiche

Udine - Grado
Partenze Udine (via Mercatovecchio): I. corsa ore 7.30*; II. ore 8.40; III. ore 14*; arrivi a Grado: I. corsa ore 9; II. ore 9.50; III. ore 15.10. Partenze da Grado (Pontile): 11.30* - 16.30 - 20*; arrivi a Udine: 12.40 - 17.40 - 21.30.
La corsa da Grado delle ore 16.30 alla domenica partirà alle 15.30. Le corse segnate con asterisco si effettuano solo nei giorni festivi.

Pordenone - Portogruaro
Partenze da Pordenone (corso Garibaldi): ore 6.30 - 18; arrivi a Portogruaro: 8 - 19.30.
Partenze da Portogruaro (piazza centrale-ferrovia): 7.55 - 18.05; arrivi a Pordenone: 9.30 - 19.40.

Spilimbergo - Udine
Partenze Spilimbergo (albergo Alpi): 7.20 - 14; arrivi Udine: 8.30 - 15.30. Partenze Udine (albergo Roma): 16.50 - 17.50; arrivi Spilimbergo: 18.20 - 19.
Sospese alla domenica le corse: da Spilimbergo ore 14; da Udine ore 17.50.

Cividale - Castelmonte
Partenze Cividale (stazione ferroviaria): ore 7.10; arrivo a Castelmonte ore 7.55. Partenze Castelmonte ore 11.45; arrivo a Cividale ore 12.30.

Codroipo - San Daniele
Partenze da Codroipo: 9.40 - 17.25; arrivi a S. Daniele: 10.50 - 18.35. Partenze da S. Daniele: 7.40 - 15.15; arrivi a Codroipo: 8.40 - 16.15.

S. Daniele - Gemona
Partenze S. Daniele: 7.50 - 15; arrivi Gemona: 9 - 16.10. Partenze Gemona: 10 - 18; arrivi S. Daniele: 11 - 19.10.

Pordenone - Spilimbergo
Partenze Pordenone (corso Garibaldi): 16; arrivo Spilimbergo: 17.50. Partenze Spilimbergo: 7.30; arrivo Pordenone: 9.20.
Il servizio rimane sospeso alla domenica.

Palmanova - Udine
Partenze Palmanova (caffè Centrale): I. corsa ore 7; II. ore 13. Partenze Udine (albergo Roma): I. corsa ore 11; II. ore 17.30.

Spilimbergo - Maniago
Partenze Spilimbergo: 7.30 - 18.35 - 19.5; arrivi Maniago: 8.50 - 20.5 - 20.25. Partenze Maniago: 5.55 - 6 - 12.35; arrivi Spilimbergo: 7.20 - 7.15 - 13.55.

Bagni Anduini - S. Daniele - Udine
Partenze Anduini (bagni): 6.40; arrivo Udine: 9.15. Partenze Udine (albergo. Telegrafo): 15; arrivo Anduini: 18.10.

Cavazzo Carnico - Udine
Partenze Cavazzo: 6.15; arrivo Udine: 9. Partenze Udine: 17; arrivo Cavazzo 19.15.
Sequals - Pinzano - S. Daniele
Partenze Sequals: 9.25 - 14; arrivi a S. Daniele: 9.45 - 14.20. Partenze S. Daniele: 9 - 12.40; arrivi Sequals: 9.20 - 13.

La quindicina sportiva

Boxe. - In un incontro, svoltosi a New York, per il titolo di campione assoluto del mondo, Tunney ha battuto Henney all'undicesimo round per knock out tecnico.

Ciclismo. - Il giro del Veneto, prova valevole per il campionato italiano, è stato vinto da Alfredo Binda che ha preceduto nella volata Negrini, Piccini di Pordenone, Dinale, Neri e Fossati.

Scherma. - Alle olimpiadi di Amsterdam l'Italia ha brillantemente conseguito la vittoria nel torneo di fioretto e spada per squadre.

G. P. Fabretto, Condirettore responsabile

Udine - Tip. D. Del Bianco e Figlio

STUDIO di RAGIONERIA CIVIDALE del Friuli - Borgo S. Pietro 11

Consulenza legale, Commerciale, Amministrativa.

Titolare: dott. Francesco di Gasparo - Collaboratori: rag. Guido Basadonna, rag. Ettore Momi.

Recapiti: Udine - Via Mercatovecchio 3; Gorizia - Corso Vittorio Emanuele 28.

Ditta BISUTTI - Udine

Piastrelle rivestimento

GRADO - Hotel Grignaschi

Commercianti, rivenditori, agricoltori, rivolgetevi per gli acquisti delle falci e forche al

“LUIGI PONTONI,, già proprietario dell'Hotel Moncenisio - Trieste

CUCINA NOSTRANA OTTIMI VINI SERVIZIO INAPPUNTABILE

Ditta BISUTTI - Udine Lasre da finestra

Raccomandiamo a tutti di approfittare della Grande liquidazione della fabbrica di Impermeabili G. MAYER

Via Aquileia 14 - UDINE - Via Aquileia 14

SVENDITA di tutta la merce col 50 per cento di RIBASSO

ALCUNI PREZZI Impermeabili da UOMO Tipo gabardin. . . L. 60.— Stoffa lana tipo sport » 75.— Trenc-Coat foderato » 120.— Doppio uso fregoli . . » 130.—

Impermeabili da DONNA Stoffa gommato colori moderni. . . L. 90.— Seta popeline . . . » 125.— Seta fina » 175.—

Impermeabili per BAMBINI da L. 30 in poi Impermeabili per Sigg. UFFICIALI pronti e su misura

APPROFITTAZIONE DELLA OCCASIONE Acquistando l'impermeabile SI ACQUISISCE IL DIRITTO dell'eventuale riparazione GRATIS d'un impermeabile usato.

OFFICINA MECCANICA E FABBRILE G. B. VARIOLO
Viale Cimitero Monumentale, 3 - UDINE - Viale Cimitero Monumentale, 3
Specialità in Costruzioni e Riparazioni
CASSEFORTI
Cassette di Sicurezza per Banche e privati - Cancelli - Inferriate - Ringhiera - Scale - Saracinesche in ferro
Autorizzata alla vendita della serranda a rotolo di sicurezza
“L'INVULNERABILE,, Brevetto Mizzoli Curti, Bologna

Sanatorio ANTICANCEROSO RADIUMTERAPICO
diretto dal Prof. Dott. Cav. UGO ERSETTIG
Docente in Clinica Dermosifilopatologica e Radiumterapia nella R. Università di Bologna.
Ambulatorio per malattie Dermosifilatiche - Ginecologia - Urologia, dalle ore 9 alle 12, dalle 14 alle 17 - nei giorni feriali.
UDINE - Via Cesare Battisti N. 2 - UDINE

Prof. Dott. SILVANO MENGHETTI
Docente nella R. Università di Firenze
già in reparti chirurgici specializzati di Parigi, di Vienna e in cliniche della Germania
CASA DI CURA ENDOSCOPIE:
Via Urbinaria e apparato digerente
UDINE
Via Mazzini 7
Dalle 18 - 18 - Telefono 48
Dalle 8 - 12 - Telefono 19

Ditta BISUTTI, Udine - Tuberia Gres

PREMIATE OFFICINE ORTOPEDICHE E DI PROTESI VARIOLO LUIGI
Via Pordenone, N. 6 - UDINE - Fuori Porta Gemona
Telefono N. 548
Gambe - Braccia - Busti perfezionati secondo le più recenti applicazioni scientifiche
APPARECCHI PER LA CORREZIONE DI DEFORMITÀ E PARALISI
CALZATURE ORTOPEDICHE - CINTI E VENTRIERE ECC. SU MISURE
Forniture per conto dello Stato, Municipi, Ospedali civili e militari
Istituti di assicurazione e Privati
LAVORI ACCURATI CON GARANZIA sistema RIZZOLI - BOLOGNA
Filiale TREVISO - Via Pescatori, 14 TRIESTE - Via S. Nicolò 15

Commercianti, rivenditori, agricoltori, rivolgetevi per gli acquisti delle falci e forche al

Sindacato Agricolo Friulano UDINE - Via dei Teatri, 14 - UDINE

Assortimento completo; tutte le forme, misure e tipi delle più quotate marche di falci della Stiria e del Tirolo. Forche Germania; forche da fieno, forconi, ecc.

Il più grande deposito della Provincia. Prezzi di fabbrica.

Raccomandiamo a tutti di approfittare della Grande liquidazione della fabbrica di Impermeabili G. MAYER

Via Aquileia 14 - UDINE - Via Aquileia 14

SVENDITA di tutta la merce col 50 per cento di RIBASSO

ALCUNI PREZZI Impermeabili da UOMO Tipo gabardin. . . L. 60.— Stoffa lana tipo sport » 75.— Trenc-Coat foderato » 120.— Doppio uso fregoli . . » 130.—

Impermeabili da DONNA Stoffa gommato colori moderni. . . L. 90.— Seta popeline . . . » 125.— Seta fina » 175.—

Impermeabili per BAMBINI da L. 30 in poi Impermeabili per Sigg. UFFICIALI pronti e su misura

APPROFITTAZIONE DELLA OCCASIONE Acquistando l'impermeabile SI ACQUISISCE IL DIRITTO dell'eventuale riparazione GRATIS d'un impermeabile usato.

OFFICINA MECCANICA E FABBRILE G. B. VARIOLO
Viale Cimitero Monumentale, 3 - UDINE - Viale Cimitero Monumentale, 3
Specialità in Costruzioni e Riparazioni
CASSEFORTI
Cassette di Sicurezza per Banche e privati - Cancelli - Inferriate - Ringhiera - Scale - Saracinesche in ferro
Autorizzata alla vendita della serranda a rotolo di sicurezza
“L'INVULNERABILE,, Brevetto Mizzoli Curti, Bologna

Dott. A. Mazzocca
Malattie di petto - Malattie reumatiche
RAGGI X
Diatermia - Irradiazioni ultra violette
Termolux - Microscopia
CIVIDALE
Riceve dalle ore 10 alle 14
CASA DI CURA
per malattie d'Orecchi, Naso, Gola

Dott. GUIDO PARENTI
SPECIALISTA
Visite ogni giorno Udine
Via Cussignacco, N. 15
CASA DI CURA
del Dott. T. BALDASSARRE
PER LE MALATTIE DEGLI OCCHI
CURE offiche mediche operatorie
UDINE - Via Cussignacco N. 51
Telefono 3-60

PREMIATE OFFICINE ORTOPEDICHE E DI PROTESI VARIOLO LUIGI
Via Pordenone, N. 6 - UDINE - Fuori Porta Gemona
Telefono N. 548
Gambe - Braccia - Busti perfezionati secondo le più recenti applicazioni scientifiche
APPARECCHI PER LA CORREZIONE DI DEFORMITÀ E PARALISI
CALZATURE ORTOPEDICHE - CINTI E VENTRIERE ECC. SU MISURE
Forniture per conto dello Stato, Municipi, Ospedali civili e militari
Istituti di assicurazione e Privati
LAVORI ACCURATI CON GARANZIA sistema RIZZOLI - BOLOGNA
Filiale TREVISO - Via Pescatori, 14 TRIESTE - Via S. Nicolò 15