

ASSICURAZIONI: Udine a domicilio, Provincia e Regno, anno L. 18. Stati dell'Unione Postale (Austria-Ungheria, Germania, ecc.) pagando agli uffici postali del luogo, L. 25 circa (bisogna prendere però l'abbonamento a trimestre, 1 gennaio, 1 aprile, 1 luglio e 1.o ottobre mandando alla Direzione del Giornale, L. 35. Semestre e Trimestre in proporzione. - INSERZIONI: Corpo del Giornale cent. 50 per linea; sotto la firma del gerente cent. 30. Quarta pagina prezzi da convenirsi.

La Laguna di Marano e i suoi Porti.

La laguna di Marano è un bacino pressoché rettangolare, della lunghezza massima di km. 45 circa fra il confine austro-ungarico e la sponda di terra che segue la riva sinistra del Tagliamento, e di una larghezza media di km. 5 fra la sponda ferma e il litore che la separa dal mare Adriatico. È interessata da numerosi canali, dei quali i più importanti sono: il Stella, il Zellina, l'Assacorno, conducono le acque dei fiumi omonimi che sfociano in mare dalle tre bocche, o porti, di Lignano, S. Andrea e Buso. Le tre bocche, oltre a servire da sbocco ai tre fiumi nominati, costituiscono il passaggio delle tre correnti di marea alle quali è dovuta la naturale conservazione dell'intera laguna; questa resta così divisa in tre distinti bacini i cui spartiacque coincidono con le linee di confluenza e di defluenza delle correnti che provengono e che si dirigono a due porti adiacenti nel periodo del flusso ed in quello del riflusso. Tali correnti, dovute al rompersi dell'onda di marea contro il basso-fondo che caratterizza la parte settentrionale del mare Adriatico, non sono state mai oggetto di speciali studi nel loro regime in questo estremo lembo della nostra costa (4). Si sa soltanto che il dislivello delle acque è in media di un metro alle sizigie, e di 50 cm. alle quadrature, e che il periodo del flusso nel corso di una lunazione si mantiene da un massimo di 40" al minimo di 20" superiore a quello del riflusso. Questo rimarchevole movimento periodico, e particolarmente la circostanza che in un periodo minore di tempo deve scaricarsi dalle stesse bocche non solo l'acqua di mare entrata col flusso ma anche il volume considerevole di quella dolce che per sei ore circa è stata trattentata e ricacciata all'interno, fanno sì che durante il riflusso si avrà una corrente notevolissima che costituisce appunto il principio di vitalità per il quale la laguna può conservarsi indefinitamente colle sue forze, e mantenere l'attuale stato di equilibrio dei fondali in rapporto alle esigenze della attività di scarico. A differenza della laguna di Venezia, questa di Marano si deve considerare beneficata dalla presenza dei fiumi che vi sfociano, fiumi nascenti in pianura, di poca pendenza, alimentati da sorgenti lungo il loro percorso, e di acque sempre limpide. Infatti mentre furono costanti preoccupazioni della Repubblica gli interimenti che le acque torbide del Sile, ed in specie del Brenta, producevano nei suoi porti, preoccupazione che cessò solo quando la loro foce venne con ingente lavoro portata fuori della Laguna, qui vediamo invece che da tempo immemorabile gli sbocchi di Lignano e di Buso si sono mantenuti accessibili ai trabaccoli dell'Adriatico ed a nautanti di proporzioni similari, e ciò senza che nessun governo si sia mai incaricato di scavi o di lavori qualsiasi di regolazione di canali o di foci. Una storia idrografica della laguna di Marano non esiste, ed i dati che qui e là si trovano nei documenti interessanti le coste sotto il dominio della Repubblica Veneta sono troppo incompleti nei riguardi della navigazione in questi paraggi e minimamente di essi mi è stato dato di poterli servire come base di uno studio comparativo sul regime delle acque in rapporto al progredire dei tempi.

La parte meridionale della laguna di Marano è un bacino pressoché rettangolare, della lunghezza massima di km. 45 circa fra il confine austro-ungarico e la sponda di terra che segue la riva sinistra del Tagliamento, e di una larghezza media di km. 5 fra la sponda ferma e il litore che la separa dal mare Adriatico. È interessata da numerosi canali, dei quali i più importanti sono: il Stella, il Zellina, l'Assacorno, conducono le acque dei fiumi omonimi che sfociano in mare dalle tre bocche, o porti, di Lignano, S. Andrea e Buso. Le tre bocche, oltre a servire da sbocco ai tre fiumi nominati, costituiscono il passaggio delle tre correnti di marea alle quali è dovuta la naturale conservazione dell'intera laguna; questa resta così divisa in tre distinti bacini i cui spartiacque coincidono con le linee di confluenza e di defluenza delle correnti che provengono e che si dirigono a due porti adiacenti nel periodo del flusso ed in quello del riflusso. Tali correnti, dovute al rompersi dell'onda di marea contro il basso-fondo che caratterizza la parte settentrionale del mare Adriatico, non sono state mai oggetto di speciali studi nel loro regime in questo estremo lembo della nostra costa (4). Si sa soltanto che il dislivello delle acque è in media di un metro alle sizigie, e di 50 cm. alle quadrature, e che il periodo del flusso nel corso di una lunazione si mantiene da un massimo di 40" al minimo di 20" superiore a quello del riflusso. Questo rimarchevole movimento periodico, e particolarmente la circostanza che in un periodo minore di tempo deve scaricarsi dalle stesse bocche non solo l'acqua di mare entrata col flusso ma anche il volume considerevole di quella dolce che per sei ore circa è stata trattentata e ricacciata all'interno, fanno sì che durante il riflusso si avrà una corrente notevolissima che costituisce appunto il principio di vitalità per il quale la laguna può conservarsi indefinitamente colle sue forze, e mantenere l'attuale stato di equilibrio dei fondali in rapporto alle esigenze della attività di scarico. A differenza della laguna di Venezia, questa di Marano si deve considerare beneficata dalla presenza dei fiumi che vi sfociano, fiumi nascenti in pianura, di poca pendenza, alimentati da sorgenti lungo il loro percorso, e di acque sempre limpide. Infatti mentre furono costanti preoccupazioni della Repubblica gli interimenti che le acque torbide del Sile, ed in specie del Brenta, producevano nei suoi porti, preoccupazione che cessò solo quando la loro foce venne con ingente lavoro portata fuori della Laguna, qui vediamo invece che da tempo immemorabile gli sbocchi di Lignano e di Buso si sono mantenuti accessibili ai trabaccoli dell'Adriatico ed a nautanti di proporzioni similari, e ciò senza che nessun governo si sia mai incaricato di scavi o di lavori qualsiasi di regolazione di canali o di foci. Una storia idrografica della laguna di Marano non esiste, ed i dati che qui e là si trovano nei documenti interessanti le coste sotto il dominio della Repubblica Veneta sono troppo incompleti nei riguardi della navigazione in questi paraggi e minimamente di essi mi è stato dato di poterli servire come base di uno studio comparativo sul regime delle acque in rapporto al progredire dei tempi.

necessarie attingendole dalla collezione intera dei registri delle Compagnie dei Lloyd's Register e del Bureau Veritas, ed il risultato dei suoi studi lo spronò a dedurre dei pronostici relativamente alle condizioni probabili fino all'anno 1898, affinché le nazioni marittime potessero sapere in quale stato di potenzialità dovranno essere messi i loro porti per rispondere alle esigenze della navigazione dell'avvenire. Le previsioni così presentate non erano il risultato di calcoli fondati su formule empiriche e più o meno cervelottiche, ma semplicemente valori di apprezzamento basati sulle constatazioni del mezzo secolo precedente, e sull'andamento ben netto dei fenomeni studiati durante tale periodo. Riporterò qui tre sole tabelle. 1.° Mezzi di trasporto di capacità tale che la merce vi possa essere trasportata a buon mercato, e provvisti di un motore che ne assicuri la regolarità del servizio. 2.° Vie adatte ai mezzi suddetti, ed opere fisse tali da consentire in qualsiasi circostanza e nella maniera più economica le operazioni di sbarco e di imbarco e l'incoltro delle merci a loro destinazione. 3.° Zona d'influenza che assicuri ai porti un'influenza tale da compensare le spese necessarie per la loro sistemazione. Quanto alla zona, alla sua ampiezza, alle sue risorse, ed al suo movimento, non è compito mio il dilungarmi quando esistono già pubblicazioni compilate a tale proposito, con dati ufficiali, dalla Camera di Commercio di Udine; è questione di statistiche e di tariffe, ed appunto le statistiche e le tariffe stanno lì a dimostrare il vantaggio economico che deriverebbe ai Friuli qualora le importazioni e le esportazioni non dovessero in massima parte far capo ai porti di Venezia e di Trieste, da dove provengono e dove sono avviate col tramite di un lungo e costoso percorso ferroviario. Osserverò solamente che se è un fatto che il commercio vivo dell'industria, è altrettanto vero che sarà tanto più fiorente ed attiva l'industria là dove si trova facilitata la possibilità del commercio. In altri termini: se già nelle condizioni attuali della Provincia si constata come necessità una via diretta al mare, una volta che questa sarà costruita, si svilupperà più intensa la vita commerciale ed industriale in tutti quei rami nei quali ora è paralizzato dalle difficoltà economiche dei trasporti. E non è profeta questa! è semplice considerazione alla portata di chiunque e di qualunque paese: è legge naturale, come è naturale che sorgano fabbriche ed officii là dove più facilmente può giungere la materia prima e dove più agevole riesce lo smercio dei prodotti. E i mezzi di trasporto non mancano: tutt'altro! è anzi la loro sovrabbondanza che consiglia la convenienza di mettersi in condizione di servirne, sovrabbondanza tale che la concorrenza che ne deriva fa sì che la merce che naviga ha il medesimo prezzo in tutti gli scali di un medesimo bacino, qualunque possa essere la sua provenienza. E' già assioma indiscusso che il grado di potenzialità del naviglio mercantile rappresenti ai nostri giorni il termometro del commercio, e che l'attività di questo sia alla sua volta la misura diretta del benessere economico di ogni regione; ond'è che una breve illustrazione e qualche commento sulle condizioni attuali della marina mondiale e su quello in cui inevitabilmente verrà a trovarsi col correr degli anni, ritengo sia l'argomento più atto a dare un'idea dell'intensità di moto che si esercita e si eserciterà per l'avvenire su quel vasto campo, a cui alla nostra Provincia non dovrebbe ormai più essere proibito di accedere.

in realtà, e all'atto pratico, l'azione delle correnti e delle tempeste quella tenuta intensità di interimento che si era previsto, e possedendosi al giorno d'oggi mezzi di lavoro più efficaci grazie ai progressi di ordine tecnico ed economico che l'industria meccanica ci offre già nel campo delle opere idrauliche. Ripeto: non è qui il caso del Tagliamento, o di qualsiasi altro fiume montano le cui foci non saranno mai navigabili a causa dei depositi alluvionali che, riaciati alla costa dalla forza e dal capriccio delle onde, e riscospinti in varie direzioni dalla corrente, si accumulano in banchi instabili e formano quei della posizioni più o meno sommersi la cui idrografia e la cui topografia sono in variazione continua. I nostri porti invece presentano caratteristiche ben differenti, e chi da un'occhiata alla loro idrografia rimane subito colpito nel vedere come l'alto fondo, iniziato in laguna alla confluenza dei canali, si prolunghi sensibilmente in mare a guisa di fosso ben delineato e scavato attraverso i fondali mitini le cui linee batimetriche incoincano parallele, e con ampio gradiente, tutta la nostra costa adriatica. Il letto del fosso in parola, a notevole profondità nei punti più stretti e là dove il riflusso scavatore ha la massima energia, va rialzandosi in mare libero man mano che le acque possono espandersi a dritta ed a sinistra della direzione della corrente; la quale diminuendo di pari passo di intensità e di conseguente energia di lavoro, viene ad essere di effetto nullo prima che il canale da essa scavato possa raggiungere al largo la profondità che sarebbe desiderabile per una navigazione di importanza maggiore dell'attuale. Trascuriamo S. Andrea, porto inaccessibile talora anche alle barche da pesca, non comunicante con alcuno scalo in terraferma, e piuttosto dannoso alla laguna perché rappresenta una sottrazione di attività alle correnti di marea dei due bacini contigui, e vediamo con quali mezzi gli sbocchi di Lignano e di Buso possano ridursi adatti alle esigenze di un più moderno traffico. Nulla si è fatto finora per Lignano, che serve due porti interni: quello lagunare di Marano e quello fluviale di Preconico. Il primo trovandosi sul limite interno della laguna, alla fine del canale omonimo che, partendosi dalla punta della Marinetta, corre tortuoso per circa sette km. verso tramontana, assottigliandosi e perdendo sempre in profondità di modo che l'arrivo alla banchina è concesso solo a barche di dimensioni non superiori a quelle del tipo bragozzo. Ne segue che il commercio di Marano è limitatissimo, e che mai potrà aspirare ad uno sviluppo maggiore fino a che il canale non venga approfondito, ed un tronco di ferrovia non unisca la banchina alla prossima stazione di Muzzana od alla linea già esistente fra S. Giorgio e Nogarò. Preconico è il porto dello Stella, fiume ampio, di poca pendenza, profondo, ricco d'acqua, ma ricco anche di curve che ne rendono più che doppio il percorso. Tale fiume facilmente potrebbe rendersi navigabile anche a monte di Preconico, ove scorre in una zona popolosa ed eminentemente agricola, quando saranno tradotti in atto i progetti di navigazione interna ora pendenti; nell'attesa, frattanto, si potrebbero tagliare e correggere le curve di minor raggio nel tratto più a valle, unire ferroviariamente Preconico alla vicina Palazzolo, oppure trasportare a quest'ultimo paese la banchina di approdo. (1)

Una nave che provenga dal largo non sempre conviene e non sempre è possibile il giungervi a marcia alta; con i sciocchi, che battono in pieno la costa, il mare solleva grossi fragorosi sul banco formato dalla barra, e la nave che lo vuol attraversare si trova soggetta ad ampi movimenti verticali che per gli effetti si traducono in corrispondenti aumenti della sua pescaggio. L'escavo del fiume quindi è inutile se non si penserà in pari tempo a migliorare l'accesso, come sarebbe inutile costituire un ampio granaio quando, pur possedendo molta terra, non si vuol coltivarla che poco. Ma se la sfera esiste, ed è fertile, perché non metterla a profitto? E se le spese d'impianto e di coltivazione potranno venire compensate dagli utili, perché non farle? Ad altri, al proprietario specialmente, lo studio di tale opportunità, come pure ad altri lo studiare se, ammesso il principio della necessità per il Friuli di avere un porto accessibile a piroscafi, atti a qualunque traversata, risulti più conveniente, nei riguardi dell'ubicazione, far giungere le merci a Preconico, a Marano od a Porto Nogarò. Qualunque però possa essere la località prescelta, uno stesso lavoro, e pressoché nelle stesse condizioni, dovrà essere fatto alla bocca di Lignano per gli scali di Preconico o di Marano, od a quella di Buso per lo scalo di Nogarò. (Continua.)

UN POETA FRIULANO DEL SETTECENTO. DANIELE FLORIO

Fra i pochi poeti originali che vantò in Friuli nel sec. XVIII, Daniele Florio è certamente il migliore. La sua vena spontanea lo faceva rimanere ad ogni occasione, anche se l'argomento era dei più semplici. Fu veramente il poeta delle nozze, sia principesche che nobiliari. Cominciò giovanissimo la sua carriera poetica, e fin dai primi passi il suo estro destò grande ammirazione. Però l'abbondanza degli aggettivi adoperata dai suoi laudatori, è giustificata solo dal gusto del tempo e dal desiderio forse di rendersi accetti ad una famiglia copiosa. Daniele Florio nacque in Udine il 10 marzo 1710 da Sebastiano Florio e da Lavinia Antonini. Tutta la copiosa sua produzione letteraria lo rivela — come nota il Viviani — un'anima semplice e tenera al sommo grado, niente corrotta o adombrata da certe consuetudini sociali che guastano la schiettezza del carattere e dei modi. In un poemetto «La moda», combatte con forma abbastanza arguta, i lenocini, di questa tiranna signora che in ogni tempo volle e sapeva dominare. Colla sua fantasia ci trasporta in un'isoletta ove regnava un tempo la Pace, la Giustizia e l'Amor fido. Ne giunta ancor dal nostro mondo guasto V'era a quei tempi la licenza e il fasto. Un bel giorno in questo felice paese ove il popolo viveva contento l'umile serbando suo nato costume, capita la Moda a guastar tutto. Lungata la vanità femminile, ogni cosa nell'isola muta sembianza e rilassati divengono i costumi. Dapprima l'emulazione, poi la cieca invidia fanno sì che De' folli amori e delle pompe infeste Crebbe in pochi anni la superba gara: Tante ogni di cangiar vorrian di veste, E chi non può, s'ange d'invidia amara: L'una i cimieri a le merlate creste Dell'altre osserva e a gareggiarle impara; Ma mentre è intesa alla gentil fatica, La foggia che imitò divien antica. Va si vede per entro il riso del poeta sulla fulminea rapidità del mutar le fogge del vestire. E' il caso moderno di quel marito che corre a pagare il vestito della moglie, prima che cambi la moda! Ma il male era ormai diffuso: E quale mai potrà forza e coraggio Oppor al lusso lo severo pane, Al lusso seduttore che un falso raggio di gentilezza ostenta, e lodi ottiene? L'approva molti; e se talun più saggio Ama semplici arredi e parechi bene, Qual tenace è deciso; e sol chi brama Pompa maggior, di liberale ha fama. E la signora Moda, per gl'indegni aut attil, vien carcerata; ma liberata dalle donne infuriate... già di novelle spoglie. Le sue liberalità in premio adorna E impruovise leggi a dar ritorno. Così, per la civile quaiete, in quel l'isola — che può adombrare anche una qualunque città del nostro tempo — fu concesso alle donne d'ornarsi di nuove pompe e liete tanto che, d'allora, in quel paese d'arti vano sol regnò la cura. Mi sono indugiato su questo componimento perchè mi è parso argomento che lo solletica anche

Table with columns: anni, N. totale dei piroscafi, Tonnellaggio totale, Tonn. medio, cifre const., cifre prev., cifre id.

Basti il seguente commento: dalla statistica della situazione del naviglio mercantile del 1903 risulta che in quell'anno il numero totale dei piroscafi era di 13381, il tonnellaggio totale di tonn. 29156000 e quello medio di tonn. 1953, ossia che nel quinquennio 1898-1903 l'accrescimento reale del numero delle navi ha superato del 189%, l'aumento pronosticato, il tonnellaggio totale l'ha superato del 184%, ed il tonnellaggio medio del 214%. Le due prime statistiche ci dicono dunque che i mezzi di trasporto non mancano e non mancheranno per l'avvenire: sono essi che verranno ad offrirci, e l'offerta sarà anzi superiore alla richiesta perché nella massa di produzione e coefficiente d'importanza quello che deriva dai premi di costruzione e dalla periodica necessità di mantenere lavoro nei cantieri anche quando mancano le ordinazioni. Questo fatto si risolve in pratica in una moltitudine di prezzi dei noli marittimi che non possono raggiungere i trasporti ferroviari, nei quali, per la carezza del materiale rotabile e per la poca capacità delle linee, il commercio, tanto spesso e con così gravi danni, rimane incagliato. Passiamo alla terza statistica, la più modesta, e a prima vista, la meno impressionante, ma la più interessante invece per le conseguenze che se ne devono trarre. Sarebbe superfluo dimostrare qui, col ragionamento ben conosciuto nelle scienze commerciali, come l'accrescimento della massa trasportata produca la diminuzione del costo di trasporto unitario. La tendenza attuale dell'industria dei trasporti è evidente; sia per terra che per mare il volume dei carichi aumenta incessantemente: dovunque si vedono vagoni più grandi e treni più lunghi rimorchiatati da locomotive più potenti, e similmente navi più capaci percorrono i mari in tutte le direzioni. Dovunque si sente la necessità, per conseguenza, di ampliare le stazioni, di rinforzare e di moltiplicare i binari, ed in simile modo di ingrandire i porti e dotarli di armamenti adatti alle sempre crescenti esigenze delle operazioni di carico e di scarico. Si noti ora che nel campo marittimo un importante fattore dell'economia dei trasporti è l'altezza di puntale, e quanto di essa bisogna tener conto apparirà dal fatto che aumentando lo spostamento per mezzo dell'aumento della sola pescaggio, si viene a diminuire la potenza necessaria per ogni tonnellata di spostamento per muovere la nave ad una velocità data. Se quindi si considera che il valore commerciale di un porto situato su di un canale navigabile varia in ragione diretta del tonnellaggio delle navi che possono percorrerlo, e che il tonnellaggio di una nave cresce proporzionalmente al cubo della sua pescaggio, se ne dedurrà immediatamente che un aumento nella profondità dell'acqua, per quanto piccolo esso sia, aumenta in modo considerevole il valore del canale e quello del porto, che se ne serve.

Si è trovato fortunatamente che nella maggior parte dei casi (e gli sbocchi della laguna di Marano danno ampio affidamento di essere in tali condizioni) le profondità cercate nei passi si sono potute ottenere e mantenere con facilità superiore alle aspettative, non avendo

- (1) Ecco alcuni rilievi eseguiti dal sig. G. B. Filafarro e da questi comunicati alla Camera di Commercio: Larghezza e profondità dello Stella Al Porto di Preconico m. 37 5.50 Alla Zucca » 31 0.50 Al Nazzaro » 35 0.50 Al Pozzati » 40 10.00 Al volto delle Bestemmie » 40 8.00 Alla chiesa di Tittino » 43 7.50 Al Volto di Mola » 30 16.50 Alla Casatta » 31 0.50 Alle Selvuzze » 38 0.50 Allo Strop del Moro » 40 8.50 Alla Talada di Sotto » 60 6.00

Rag. MARIO AGNOLI

UDINE - Via Belloni N. 12

STUDIO DI RAGIONERIA

Lo studio assume qualsiasi lavoro in materia amministrativa e contabile, sia per aziende pubbliche che private e specialmente si occupa:
*Costituzione e trasformazione di società commerciali.
Inchieste su amministrazioni pubbliche e private, revisione di bilanci.
Compartimenti stragiudiziali di aziende dissestate.
Sistemazioni finanziarie e patrimoniali di aziende pubbliche.
Appuramento di residui.
Comptazione di riparti e piani di prestiti.
Consulenza amministrativa in base alle leggi e regolamenti in vigore.*
Lo studio dispone di ottimo personale per il disbrigo sollecito delle pratiche.

Stabilimento

..... bacologico
Dott. V. Costantini
in Vittorio Veneto
La inferocia cellulare bianco-giallo glap...
Lo inferocia cellulare bianco-giallo afrior...
bigliallo - Oro cellulare sterico
Poligiallo spaziale cellulare
I Signori co. Fratelli DE BRANDIS gentilmente si prestano a ricevere in Udine le commissioni.

Libreria Dante

UDINE - Via Mercerie 6 - UDINE
(tra Mercalovecchio e piazza Erbe)

- Libri nuovi che si spediscono franchi di porto in Italia o all'estero, mediante rimessa anticipata dell'importo relativo:
V. Hugo - I miserabili L. 5,00
Monteagaza - La mia tavolozza » 4,00
Byron - Opere complete » 8,00
Shakespeare - Teatro (Tr. Careano) » 6,00
Poesolo - Opere complete » 6,00
Dumas - Il conte di Montecristo (3 vol.) » 6,00
E. Sue - I misteri di Parigi (4 vol.) » 4,00
Sienkiewicz - Quo Vadis? (Illustrato) » 2,00
Carducci - Prose L.10,00 - Poesie » 10,00
Il Corano (versione italiana) » 4,50
Il segretario universale italiano » 3,00
Sereno - Igieno amor coniugale » 3,00
Breton - I piaceri dell'amore » 3,00
Lenclos - Fisiologia della donna etc. » 2,00
Fabiani - Sodoma e Gomorra » 3,00
Il segretario galante » 1,50
Il vero Re dei cucinieri » 2,00
Il Sovrano dei cuochi » 3,00
Il cuoco per tutti » 1,00
Libri delle Fate in genere » 1,00

- Prati - Opere varie - 5 volumi lire 9,75
- Canti - Storia degli Italiani - 8 vol. e suppl. ultima ed. 122 tel., lire 80 par L. 47,00 - Thiers - Storia della rivoluzione francese - 5 vol. Bonifanti 122 pelle L. 33,00 - Thiers - Consolato e impero 8 vol. ed. Le Monnier, 122 pelle L. 55,00 - Tito Livio - Storia Romana - 9 vol. 12 pelle, ed. Antonelli, col testo latino di Monti L. 14,50 - Pinturo - Vita degli uomini illustri (col fac simili) 17 vol. 12 pelle, ed. Mirano, Udine, L. 24,00 - Hartol - Opere varie - 25 volumi valore iniziale 120 per L. 29,50 - Honorin - Storia generale della Chiesa - 13 grossi vol. val. iniz. L. 111 per L. 22,50 - Freppel - Oeuvres polemiques, 10 vol. valore L. 30 per lire 16,00 - Bossuet - Opere complete - 18 vol. Venezia, Zerlett, L. 43 - Balesno - Institutiones Theologiae dogmaticae - 3 vol. lire 9,00 - Tirini - Commentarii - 3 grossi volumi lire 12,60 - Ferraria - Promptia Bibliotheca etc. - 9 grossi vol. lire 19,50.
Cartoline: riproduzione quadri celebri, cartolina 0,25.

GIUSEPPE MALATTIA
" DANUBIO "
Società d'Assicurazioni
Fondata nell'anno 1867
Cap. Sociale due milioni e 500000 lire versate per intero
Fondi di Garanzia L. 20 milioni
Pagamenti effettuati dalla Società Lire 103 milioni
Rami: Incendio - Vita - Rettore - Crisalli e Furti
Tariffe mitissime - Condizioni di Polizza liberali.
Agenze Principale
Sig. G. B. Cantoni
Udine - Via Savorgnana N. 17 - Udine

Luigi Tomadini
Viale circonvallazione fra le porte Grazzano e Venezia
Fabbrica palli vuoti in cemento armato brevettati per sostegno di viti, per pallizzate e altri usi agricoli. Si fabbricano di vari spessori e lunghezze. Hanno grandissima durata ed offrono sui pali saliti di legno, vantaggi indiscutibili economici e anche di genere agricolo, non essendo ricettacolo di insetti dannosi.
Fabbrica inoltre **quadrelli** per pavimenti, a vari disegni e colori ed ogni altro oggetto in cemento.
IN CEDROIPO
Si trovano in vendita i seguenti modelli:
1. In docherino a sei posti, da salotto e da cucina.
2. In brun in bellissimo stato di conservazione e però moderno.
3. In vittoria da uno e due carichi in bellissimo stato.
Prezzi micidissimi.
Per trattative rivolgersi al signor Paschera di Cedroipo.

UDINE - Bagno Comunale - Porta Venezia

STABILIMENTO DI CURA

Anno XIV **idroelettrica** Anno XIV
MASSAGGIO - TREMULOTERAPIA - TERMOTERAPIA
FANGHI
di MONTEGROTTO (Abano)

BANCA COOPERATIVA UDINESE

SOCIETA ANONIMA
Capitale Sociale illimitato e Riserve a 31 dicembre 1901 Lire 321.076,47
(Via Cavour N. 24 - Casa propria)
La Banca fa le seguenti operazioni con soci e non soci:
Interessi su depositi di danaro:
a Risparmio con Libretti al Portatore e Nominativi } 3 1/2 % Netto di Ricchezza Mobile
a Conto Corrente } 4 0/10 %
a Piccolo Risparmio con Libretti al Portatore e Nominativi } 4 0/10 %
Sui depositi vincolati a scadenza fissa e sui Buoni di Cassa interessi da convenirsi.
Alle Società di Mutuo Soccorso e Cooperative, interessi di favore.
N.B. I libretti sono tutti gratuiti. - Gli interessi decorrono col giorno non festivo, seguente a quello del versamento.
Sconto Cambiali a 2 firme, fino a 6 mesi, interesse 5 a 6 0/10 a seconda delle scadenze, esclusa qualsiasi provvigione.
Conti Correnti garantiti ed anticipazioni su valori, interessi a 5 5/12 0/10.
Servizio di Cassa e di Custodia per conto terzi.
Assegni gratuiti del Banco di Napoli.

SECONDO BOLZICCO

Neozio Mercerie, Chincaglierie e Mode
PIAZZA MERCATONUOVO (S. Giacomo)
Grande assortimento in fiori artificiali
ULTIMA PRODUZIONE DI PARIGI
MERLI NASTRI GUARNIZIONI
TULLE d'alta novità IN SORTE
Camicie - Colli - Polsi - Cravatte
OMBRELLINI
Prezzi di assoluta convenienza

ENRICO PETROZZI & FIGLI

NEGOZIO PROFUMERIE - Via Cavour
Spugne per toaletta e bagno
Quantità a frizione e laniera
Forniture complete da toaletta, necessaries ed altri oggetti per regalo
Ultima novità **Pettini decorati e lisci**
Saponi per Famiglia
Unici rappresentanti per il Veneto dell'
'Insuperabile perfezionata',
tintura vegetale per capelli e barba
GARANTITA INNOCUA - Si assume l'applicazione
Prezzi di massima convenienza

LA RIVOLUZIONE

INCUCINA
Madri di famiglia, che curate l'economia domestica, Preposti ad ogni gran Comunità, Albergatori, Trattori, Cuochi, Pasticcieri, avete mai esperimentato il
KUNEROL?
Le frittare, i soffritti per minestra, gli umidi, gli arrosti ecc., vi riescono assai meglio che col burro naturale.
E' più sostanzioso e più sano del burro.
Vi costa la metà di prezzo ed è raccomandato dai medici.
Provateolo
Pacco campione di Kg. 2 lordo L. 3,50 verso
» » 5 » » 7,50 assegno
Chi invierà la presente cedola alla Società
Oleifici Veneti Riuniti in Verona
produttrice avrà uno sconto del 5 0/10
Cedola del giornale « La Patria del Friuli »:
Rappresentante per UDINE e PROVINCIA:
LODOVICO BON, Via Rialto, 5

Ing. C. Fachini - deposito Macchine ed accessori

Via Bartolini 2 - UDINE - 1-40 Teleg.
Deposito assortito di tutti i prodotti in grès della rinomata ditta de Piccinelli e C. di Bergamo
Tubi, pezzi speciali ed accessori
per l'impianto di fognature e condutture d'acqua
Pavimenti resistenti al carpeggio e non attaccabili dagli acidi
Forniture industriali per fabbriche acido-solforico.
MATERIA IMPERMEABILE
inattaccabile dagli acidi e di lunghissima durata

Giuseppe Calligaris

UDINE, Via Palladio
Impianti di riscaldamento
Termosifone a vapore
Cataloghi e progetti gratis.

SANTE DALLA VENEZIA

MICHELE SAMBUCCO
Fabbrica Mobili ed insegne in ferro verniciate a fuoco
UDINE Fabbrica Via di Mezzo N. 41 UDINE
Negozio Via Aquileia N. 29 UDINE
VENEZIA - Fabbrica S. Agostino, 2210 - VENEZIA
Sedie e Tavoli per Birrarie e Caffè
Si forniscono Ospedali, Collegi ed Alberghi
Si eseguono **ELASTICI** di qualunque misura
Reti metalliche a Molla e a Spirale
DEPOSITO CRINE VEGETALE E MATERASSI
PREZZI DI FABBRICA

Banca Commerciale Italiana

Società anonima - Capit. L. 105.000.000 vers. 88.283.450 - Fondo di riserva ordin. L. 21.000.000 - Fondo di riserva straord. L. 12.961.453,34
Sede centrale: MILANO
Alessandria, Bari, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Busto Arsizio, Carrara, Catania, Ferrara, Firenze, Genova, Livorno, Lucca, Messina, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pisa, Roma, Saluzzo, Savona, Torino, Udine, Venezia, Verona, Vicenza
Attivo Situazione dei Conti al 30 Aprile 1906 Passivo

Azionisti Conto Capitale	L. 16.718.550,—	Capitale Sociale (N. 470.000 Azioni da L. 500 cadauna e N. 8000 da L. 2.500)	L. 105.000.000,—
Numerario in cassa	» 28.398.936,14	Fondo di riserva ordinario	» 21.000.000,—
Fondi presso gli Istituti d'Emissione	» 215.255,85	Fondo di riserva straordinario	» 12.961.453,34
Cassa Cedole e Valute	» 1.944.770,91	Fondo di Previdenza per il personale	» 2.973.681,34
Portafoglio Italia	» 83.250.318,53	Dividendi in corso ed arretrati	» 198.300,—
Portafoglio Estero	» 18.538.229,55	Depositi in conto corrente	» 136.360.802,03
Effetti all'incasso	» 3.093.055,71	Buoni fruttiferi a scadenza fissa	» 13.091.597,83
Riparti	» 106.885.507,54	Accettazioni commerciali	» 24.402.142,82
Effetti pubblici di Proprietà	» 28.509.624,50	Assegni in circolazione	» 13.896.173,12
Anticipazioni sopra Effetti pubblici	» 1.638.507,59	Cedenti di effetti per l'incasso	» 11.534.294,07
Corrispondenti - Saldi debitori	» 286.923.515,44	Corrispondenti - Saldi creditori	» 244.565.528,27
Partecipazioni	» 15.462.448,40	Creditori diversi	» 12.244.481,89
Beni stabili	» 7.987.814,68	Creditori per avalli	» 8.556.230,61
Mobili ed impianto diversi	» 1,—	Depositi di titoli { a garanzia operaz. » 20.812.037,— a cauzione servizio » 2.443.800,— a libera custodia » 514.961,102,—	
Debitori diversi	» 3.329.970,84	Avanzo utili Esercizio 1905	» 425.332,94
Debitori per avalli	» 8.536.236,61	Utili lordi dell'Esercizio corrente	» 4.100.503,01
Titoli in deposito { a garanzia operazioni » 20.812.037,— a cauzione servizio » 2.443.800,— libero a custodia » 514.961,102,—			
Spese d'Amministrazione e Tasse dell'Esercizio corrente	» 1.972.559,09		
	L. 1.149.407.767,47		L. 1.149.407.767,47

La Direzione F. WEHL - G. SAHADUN
Il Sindaco A. BESOZZI - Rag. G. SACCHI - Dott. G. SERRINA
Il Capo-Contabile A. COMELLI
OPERAZIONI E SERVIZI DIVERSI

La Banca riceve versamenti in:
Conto corrente a libretto all'interesse del 2 3/4 0/10 con facoltà al Correntista di disporre senz'avviso sino a L. 20.000 a Vista, con un preavviso di un giorno sino a L. 80.000 e con preavviso di due giorni, qualunque somma maggiore.
Libretto di risparmio all'interesse del 3 1/4 0/10 con prelievemento di L. 5000 a Vista, L. 15000 con ungiorno di preavviso, somme maggiori con 3 giorni.
Libretto di piccolo risparmio all'interesse del 3 1/2 0/10 con prelievementi di L. 1000 al giorno, somme maggiori con 10 giorni di preavviso.
Conto corrente vincolato a tassi da convenirsi ed emette i Buoni Fruttiferi all'interesse del 3 1/2 0/10 da 3 a 9 mesi - del 3 3/4 0/10 oltre i 9 mesi. Gli interessi di tutte le categorie dei depositi sono netti di ritenuta.
Riceve come versamento in Conto Corrente Valga Cambiali, Fede di Credito di Istituti d'Emissione e Cedole scadute pagabili a Udine e presso le altre Sedes della Banca Commerciale Italiana.
Fa servizio pagamento imposte ai Correntisti.
Scosta affetti sull'Italia e sull'Estero, Buoni del Tesoro Italiani ed Esteri, Note di Pegno (Warrants) ed Ordini di derata.
Fa sovvenzioni su Mercè.
Incassa per conto terzi Cambiali e Coupons pagabili tanto in Italia che all'Estero.
Fa anticipazioni sopra Titoli emessi o garantiti dallo Stato e sopra altri valori.
Fa rapporti di Titoli quotati alle Borse Italiane.
S'incarica dell'acquisto e della vendita di Titoli in tutte le Borse d'Italia e dell'Estero alle migliori condizioni.
Rilascia lettere di credito sull'Italia e sull'Estero.
Compra e vende divise estere, emette chèques ed eseguisce versamenti telegrafici sulle principali piazze Italiane, europee ed Oltre mare.
Acquista e vende Biglietti di Banca Esteri o Monete d'oro o d'argento.
Apra crediti in Conto Corrente liberi, contro garanzia reali e fiduciaria di terzi.
Idem in Italia ed all'Estero contro documenti d'imbarco.
Eseguisce per conto di terzi Depositi Cauzionali.
Assume il servizio di Cassa per conto ed a rischio di terzi.
Riceve valori in custodia contro la provvigione annua del 1/2 0/10 sul valore concordato, calcolata con decorrenza del 1.0 Gennaio a 1.0 Luglio curando per i valori affidati l'incasso delle cedole ed il rimborso dei titoli estratti; gratuitamente, se pagabili a Udine o presso qualunque delle sue Sedes, contro rimborso delle spese, se l'incasso ed il rimborso ha luogo in altre condizioni.
Orario di Cassa: dalle 9 alle 16.

