

CONDIZIONI

L'abbonamento è obbligatorio per un anno e costa L. 5 — Pagamenti anticipati — Spedizione a domicilio. Non si vendono numeri separati.

Prezzo delle inserzioni da convenirsi.

LA PROVINCIA

RASSEGNA DEGLI INTERESSI ECONOMICI

AVVERTENZE

Per associazioni, inserzioni od altro, rivolgersi alla Direzione del giornale *La Provincia*, presso la Segreteria della Camera di Commercio ed Arti di Trapani. I manoscritti non si restituiscono — Le lettere non affrancate si respingono

— ORGANO DELLA CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI TRAPANI —

Si pubblica il 30 d'ogni mese — Si spedisce alle Camere di Commercio del Regno ai Municipi della Provincia ed ai giornali che accordano il cambio

LE NUOVE CONVENZIONI MARITTIME

Dalla splendida Relazione dello On Saporito sul Disegno di legge per la proroga della Convenzione con la Società Peninsulare ed Orientale, crediamo utile riportare il brano seguente che concerne il riordinamento dei servizi marittimi, alla vigilia della scadenza delle convenzioni postali marittime, ed in seguito delle proposte all'uopo presentate dalla Commissione Reale.

Come è noto, dopo una larga inchiesta, alla quale parteciparono anche le Camere di Commercio, tra le quali la nostra, la Commissione Reale presentò le sue proposte, le quali han sollevato recriminazioni e discussioni vivissime, specialmente in Sicilia, la cui eco fu recentemente portata in Parlamento. Or l'On Saporito, Relatore della Giunta Parlamentare sul Disegno di legge sopra ricordato, così si esprime

« Manifestando questo desiderio al Governo (*cioè che sieno accolti i voti della Commissione in riguardo alle linee internazionali che fan capo a Venezia*) la vostra Giunta fa anco voti perchè tutti i grandi centri marittimi del nostro regno vengano a giovare del nuovo riordinamento dei servizi marittimi o almeno che nessuno di essi venga a riceverne danno e svantaggi. La Commissione governativa che prese legittimamente a cuore gli interessi dell'Adriatico, non curò ugualmente quelli di alcuni centri importanti del Tirreno che hanno anco il loro passato, le loro tradizioni, i loro interessi già costituiti.

« Basta dare uno sguardo alla relazione dell'On Maldini per convincersi di questa nostra affermazione, del modo come si vorrebbero trattati alcuni porti del Tirreno e specialmente della Sicilia

« Le linee marittime sovvenzionate che in base alle attuali convenzioni possiede oggidì questa grande isola del Mediterraneo non sono molte

« Una linea giornaliera mette in comunicazione Palermo con Napoli, altra settimanale Messina con Napoli e Messina con Malta, tre corse settimanali tra Messina e Napoli toccando i porti delle coste calabre, una linea tra Messina e Brindisi, una linea settimanale mette in comunicazione Palermo colla Sardegna, un'altra settimanale Palermo-Messina-Malta, ed un'altra, anco settimanale, Palermo-Siracusa per la costa meridionale della Sicilia, due corse giornaliere tra Messina e Reggio, e finalmente una linea settimanale Palermo-Tunisi ed una linea facoltativa che può aver luogo ogni quindici giorni tra Palermo e Nuova-York. Approdano poi ai porti di Palermo, Messina e Catania, ogni settimana, i piroscafi delle linee dirette da Genova a Costantinopoli e a Odessa per Salonico o per Smirne, ai porti di Messina e Catania, ogni venti giorni, i piroscafi della linea Genova-Bombay, e approdano ogni settimana al porto di Messina i piroscafi della linea Genova-Alessandria.

« Queste sono tutte le linee sovvenzionate e gli approdi che attualmente mettono in comunicazione diretta i porti della Sicilia con alcuni porti del continente italiano, della Sardegna e dell'estero, o i porti della Sicilia tra loro.

« Come ben si osserva queste linee non sono molto numerose si limitano in gran parte al mar Tirreno e non si prolungano al di là di Tunisi per l'estero, se non si vuole tener conto della linea Palermo-Nuova York, facoltativa. Nessuna linea diretta parte da Palermo per l'Adriatico, per gli scali del Levante, per l'Egitto o per altri porti della costa africana nel Mediterraneo, per l'Estremo Oriente, per l'Australia, per l'America centrale e per l'America meridionale.

« La Commissione governativa avrebbe potuto supplire a molte lacune che i servizi marittimi sovvenzionati presentano in rapporto alla Sicilia e particolarmente in rapporto a Palermo, avrebbe potuto tener conto di tanti desideri manifestati da rappresentanze, da pubblici funzionari, da privati, e avrebbe potuto, in vista delle difficoltà finanziarie dello Stato, limitarsi anco a far prolungare solamente la situazione presente e proporre la continuazione di tutti gli attuali servizi che riguardano la Sicilia. Essa però fa delle proposte che peggiorano lo stato presente e minacciano lo avvenire economico e commerciale dell'isola.

« Infatti sopprime i tre viaggi settimanali tra Napoli e Messina che rimpiazza con altri tre viaggi Napoli-Reggio. Sopprime la linea Messina-Brindisi, lo approdo a Palermo e Catania delle linee Genova-Costantinopoli-Odessa, l'approdo a Marsala e Pantelleria della linea Palermo-Tunisi, l'approdo a Catania della linea Genova-Bombay. Sopprime infine il viaggio facoltativo che si fa ogni quindici giorni circa da Palermo a Nuova York e lo rimpiazza con un viaggio mensile, ma con partenza alternata da Genova e da Palermo.

« Non è il caso di discutere le ragioni che spinsero la Commissione governativa a fare simili proposte con le quali si minacciano importantissimi interessi di una regione del regno. Ci limitiamo per ora solamente ad affermare che, anco coi criteri stabiliti dalla Commissione Reale per la scelta delle linee da sovvenzionarsi, le soppressioni minacciate non si giustificano interamente e si ha quindi ragione di credere che si abbia voluto fare delle economie in alcuni servizi per sviluppare altri che non avrebbero potuto trovare favorevole accoglienza per le difficoltà che s'incontrano ad aumentare l'onere dello Stato.

« Come può essere giustificata l'esclusione di Messina dalla linea che, par-

tendo da Napoli, va a finire allo stretto, toccando tutti i porti delle coste calabre? E come può essere giustificata la soppressione della linea Messina-Taranto-Gallipoli-Brindisi la quale serve di allacciamento del Tirreno con l'Adriatico, attraverso il Jonio?

• Come confessa la stessa Commissione questa congiunzione è molto importante, poiché tutti i gruppi delle linee del Tirreno fanno capo a Messina e quelli del gruppo Adriatico a Brindisi, sopprimendosi la linea di allacciamento i due gruppi rimangono staccati tra di loro ed inoltre il Jonio resta senza alcun servizio marittimo interno.

• Ne la Commissione Reale può giustificare la soppressione degli approdi a Palermo e a Catania delle linee Genova-Costantinopoli-Odessa. Intorno a Catania facciamo osservare che se il tratto Messina-Catania è parallelo alla ferrovia, come fa rilevare la Commissione, anco il tratto Genova-Livorno-Napoli e quello di Brindisi-Bari-Ancona sono nelle stesse condizioni. Per essere logici e imparziali, si dovrebbero escludere questi porti dalle varie linee che partendo da Genova o da Venezia danno ad essi degli approdi, come si è escluso il porto di Catania dalle linee che da Genova vanno al Levante. Ma trattasi di linee internazionali che hanno scopi postali e commerciali in rapporto all'estero e non vi sono ragioni che possano impedire al porto di Catania come agli altri porti importanti del Regno di vantaggiarsene con opportuni approdi.

• L'esclusione di Palermo e poi un fatto molto più grave.

• Il volere oggi considerare il porto di quell'importante città all'infuori del percorso delle grandi linee di navigazione è una scoperta che viene molto inopportuna e molto tardi da parte della Commissione reale. Questa osservazione potrebbe essere opportunamente fatta se si trattasse di un centro marittimo di poca importanza, ma non crediamo che si possa fare per uno dei più grandi centri marittimi del regno e non crediamo poi che si possa fare dopo che per molto tempo dal porto di Palermo sono salpati i piroscafi sovvenzionati per Costantinopoli e per Odessa.

• E anco un fatto gravissimo la diminuzione di viaggi tra Palermo e Nuova York. I piroscafi che oggi partono da quel porto per l'America del Nord, dovrebbero partire, secondo la Commissione, ogni sessanta giorni, cioè dovrebbero essere ridotti da ventiquattro al numero di sei, e ciò per dare un assetto stabile e regolare a questa comunicazione.

• La Commissione riconosce che dalla Sicilia si effettua un importante commercio di esportazione per Nuova-York, che la linea attuale facoltativa sia stata iniziata con partenza diretta da Palermo, e che la Sicilia abbia attualmente una linea che soddisfa al suo commercio di esportazione. Riconosce che *non sarebbe equo* privare il porto di Palermo di questo servizio, avuto particolarmente riguardo al fatto che questa città *non abbia potuto essere indicata nelle sue proposte come testa di linea di alcuna delle linee internazionali*. Riconoscendo però tutto questo, essa finisce con una proposta che sacrifica gli interessi di Palermo ed è una vera ironia per quelli dell'isola intera.

• Ma di tutte le proposte fatte dalla Commissione Reale a danno della Sicilia, la più grave è quella con la quale si tolgono a Marsala e a Pantelleria i rapporti diretti colla Tunisia.

• I motivi che si presentarono alla Commissione Reale per stabilire per il nostro regno frequenti e regolari corrispondenze tanto con Tunisi quanto con Tripoli, furono diversi: la breve distanza che divide la Sicilia dalla Tunisia; i rapporti commerciali tra l'Italia con Tunisi e Tripoli; gli interessi politici che sorgono dalla grande prossimità di queste regioni al nostro paese e dalle numerose colonie dei nostri concittadini colà dimoranti.

• La Commissione riconobbe questi motivi di indole diversa, ma non fu interamente logica nelle sue proposte. Il porto di Marsala e l'isola di Pantelleria sono tra i punti più vicini della Sicilia alle coste di Tunisi, i rapporti commerciali dell'uno e dell'altro sono con esse frequentissimi, le nostre colonie in quella parte dell'Africa vengono continuamente alimentate dalle popolazioni che abitano quelle coste siciliane, e di fronte a queste circostanze la Commissione si risolve a proporre di limitare la linea Palermo-Tunisi ai soli porti di Palermo e di Trapani.

• E quali le ragioni della soppressione proposta?

• Il relatore della Commissione Reale tenta di addurre qualcuna per il porto di Marsala, non ne adduce alcuna per l'isola di Pantelleria. La Commissione ha creduto forse di compensare questa isola dell'approdo soppresso con l'altro che ad essa darebbe la proposta linea Porto Empedocle - Pantelleria - Linosa - Lampedusa. Ma questa linea non mette in comunicazione l'isola di Pantelleria con la provincia di cui essa fa parte, non la mette in comunicazione con la

Africa, dove ha molti ed importanti interessi. Non dovrebbe piuttosto considerarsi questo altro approdo come compenso del servizio sovvenzionato che facevano le barche a vela e che è stato già soppresso?

• La Commissione Reale in questa questione dei nostri rapporti con la Tunisia fu logica in riguardo ai porti continentali del Tirreno riconoscendo la importanza degli interessi politico-commerciali di Genova e di Livorno con la Tunisia, deliberò di proporre l'aumento da una a due corse settimanali tra Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e noi la lodiamo per questa proposta. Essa però avrebbe dovuto anco portare a due corse settimanali la linea Palermo-Trapani-Marsala-Pantelleria-Tunisi invece di sopprimere gli approdi di Marsala e di Pantelleria e condannare così questa isola a non avere più alcuna comunicazione coll'Africa di cui vede le vicine spiagge. Essa era chiamata da circostanze diverse, da ragioni commerciali e politiche ad aumentare i rapporti della Sicilia con l'Africa invece di diminuirli.

• Essa che ha cercato di provvedere al migliore sviluppo delle nostre relazioni postali, commerciali e politiche nella parte orientale del Mediterraneo, avrebbe dovuto interessarsi dell'istessa maniera della parte centrale e occidentale di detto mare, tenendo scrupoloso conto delle aspirazioni delle popolazioni insulari del mezzogiorno e degli interessi da esse acquisiti con l'ordinamento vigente dei servizi marittimi postali.

• Di fronte a proposte che minacciano tanti legittimi interessi e che condannano ad una sicura ed immediata decadenza uno dei principali centri marittimi del nostro regno, la vostra Giunta non può certamente mostrarsi indifferente, e dopo di avere raccomandato al Governo del re la proposta della Commissione reale per l'Adriatico, non può fare lo stesso per tutte quelle che riguardano il Tirreno. A noi non rimane che fidare nell'alto senno del Governo e del Parlamento facendo fervidi voti, perchè col riordinamento dei servizi marittimi non vengano danneggiati, senza evidenti e legittime ragioni, le provincie insulari del Mediterraneo e non si attendenti alla prosperità del loro principale porto che tanti servizi ha reso alla navigazione italiana.

Facendo piena adesione alle proposte ed ai voti dell'Illustre nostro Deputato, stimiamo opportuno di pubblicare anche quella parte della

Relazione della nostra Camera di Commercio alla Commissione Reale, che si riferisce alle linee interne ed internazionali marittime

Linee interne

Questo quesito richiama più direttamente la nostra attenzione, e crediamo quindi far precedere alle risposte dettagliate, talune considerazioni generali.

È pur troppo noto il continuo lamento che specialmente dalla Sicilia si muove contro l'ordinamento dei servizi marittimi.

Le isole si trovano in una condizione specialissima, per la quale non solo occorre una rapida comunicazione marittima da uno dei suoi scali al continente, ma è necessario coordinare i servizi tra scalo e scalo di essa, in modo che questa rapidità sia raggiunta proporzionalmente in beneficio di tutti.

Se si trattasse di comunicazioni esclusivamente postali, questo servizio coordinatore sarebbe in vero ben facile, e tale come è in alto organizzato, forse non dà origine a troppo gravi inconvenienti. Ma non è il servizio postale soltanto che forma l'interesse di ciascuno, invece sono i trasporti delle merci, delle derrate, dei prodotti. Ed in questo campo gli inconvenienti sono gravissimi, non vi è, si può dire, alcun serio e reale servizio.

Prendiamo a cagion d'esempio il fatto nostro speciale.

I prodotti di Trapani, o che rifluiscono al porto di Trapani per essere inoltrati al Continente per via di mare, non solo nello stato attuale dei servizi non possono usufruire che di due viaggi per settimana ma debbono sottostare in Palermo al trasbordo, operazione che oltre alla perdita del tempo, impone ai commercianti un aggravio non lieve sul conto spese.

E ciò non è tutto. Si sa che il commercio si giova principalmente delle rapidità delle comunicazioni, dalle quali spesso dipende la riuscita di un affare. Ebbene, per fatto del trasbordo, quasi sempre accade che alcuni dei nostri prodotti giungono nel mercato di destinazione, quando esso ha avuto tempo di venire altronde fornito. D'onde la rovina dell'affare.

Preoccupata da questo stato di fatto la Camera di Trapani si è replicate volte indotta a chiedere che almeno una volta per settimana il piroscafo della linea Palermo, Trapani, Siracusa, o Palermo, Trapani, Tunisi, possa nel viaggio di ritorno continuare direttamente pel Continente, senza trasbordi in Palermo. Ma la

proposta pur riconosciuta giusta e legittima non è stata accolta, principalmente per la considerazione che i piroscafi addetti alle linee di cui sopra hanno una velocità normale minore di quelli che per contratto, devono essere diretti pel Continente.

Questa risposta rivela evidentemente il niun conto in cui sono tenute le linee interne e quella linea per Tunisi nella quale non atrossiamo di far così modesta ed impotente concorrenza alle Società Francesi!

Premesse questi osservazioni generali, sorgono evidenti le necessità

1. di provvedere perché la linea occidentale-meridionale della Sicilia sia direttamente nelle nuove convenzioni almeno una volta per settimana, congiunta al Continente tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno,

2. che alle linee interne siano destinati piroscafi di una maggiore velocità.

Cio premesso, andiamo alle domande contenute in questo terzo quesito.

1. Circa alle linee da stabilirsi per la Sicilia nelle nuove convenzioni, noi abbiamo i due pareri emessi dalla Commissione nominata nel 1875 per Decreto ministeriale l'uno, e l'altro dalla Commissione nominata nel 1876.

Entrambe le Commissioni propongono per ciò che interessa la Provincia di Trapani, due linee quella internazionale che mette capo a Tunisi con numero 24 viaggi all'anno e quella interna da Palermo per Siracusa con altrettanti viaggi.

Di guisa che, Trapani che in alto gode di queste due stesse linee, con numero 52 viaggi per ciascuna, verrebbe a perdere, se per poco si adottasse il parere delle predette Commissioni.

Secondo poi le proposte contenute in una pregevolissima memoria pubblicata in Genova, e trasmessa dalla Presidenza dell'attuale Commissione a questa Camera, si vorrebbe mantenuta settimanale la linea Palermo — coste sudette della Sicilia, ed istituita una nuova linea bisettimanale da Trapani e Pantelleria direttamente.

Secondo l'esperienza che ci vien suggerita dai bisogni di questa nostra Provincia e della piazza di Trapani, e sempre mantenendo il voto pel congiungimento diretto col Continente, crediamo che le linee da proporsi nel nostro interesse, sarebbero

La linea settimanale, Palermo Trapani Siracusa, con scalo a Marsala e Mazara.

La linea, sia Palermo-Tunisi, sia Cagliari, Palermo, Tunisi, con scalo a Trapani pure settimanale.

E finalmente la linea nuova e diretta Trapani-Pantelleria, bisettimanale.

Queste tre linee avrebbero una importanza non solo postale, ma anche commerciale.

La qual cosa è di grande rilievo, come ciascuno può persuadersene.

2. Per esaurire la materia contenuta nel quesito in esame, non essendo il caso di risolvere altre questioni, ed avendone già risolte talune, resta ad esaminare se convenga affidare il servizio dello stretto di Messina alle Società di navigazione, ovvero alle ferrovie.

Non esitiamo nell'opinare che queste ultime dovrebbero esser preferite. Infatti il servizio lungo lo stretto di Messina è così connesso al servizio ferroviario da potersi ritenere come una continuazione ed un complemento di esso. È evidente adunque che meglio possa provvedersi all'interesse del paese, affidandolo alle Società ferroviarie, che possono più facilmente e più praticamente coordinarlo ai trasporti terrestri.

Linee Internazionali

Quanto a queste linee, troviamo che nelle attuali condizioni, le seguenti sarebbero evidentemente richieste dai bisogni nostri, e delle nostre popolazioni residenti all'estero.

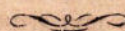
1. quella per l'Egitto e la Siria,
2. quella per Tunisi;
3. quella tra Porto Said e Salonicco,
4. e finalmente quella per i nostri possedimenti di Africa.

Abbiamo già veduto esser necessario che la linea per Tunisi faccia scalo a Trapani, aggiungiamo lo stesso per quella per l'Egitto e la Siria.

Ed è utile ricordare, che dei numerosi coloni Italiani residenti in Tunisi ed in Egitto, la maggioranza è di Siciliani, e specialmente di nati in Provincia di Trapani. Non è quindi un'esagerazione il chiedere regolari e non scarse comunicazioni dirette tra la nostra Provincia e quei paesi.

Stimiamo pure opportuno di ricordare che in epoca più recente la nostra Camera di Commercio, sulla iniziativa della Giunta Comunale di Trapani, rassegnò il voto per ottenere che il piroscafo il quale da Palermo, toccando Cagliari, mette capo a Tunisi, faccia scalo in Trapani, tanto nel viaggio di andata che di ritorno.

E qui facciamo punto, riserbando di tornare sull'argomento.



Dal *Commercio* di Milano riproduciamo volentieri il seguente articolo

Ciò che è follia sperare

In uno dei passati numeri abbiamo pubblicato il lamento di un *assiduo* per le gravi spese che incombono nel nostro paese ai disgraziati creditori nei fallimenti, nella lontana lusinga che, allorchando si riprenda lo studio sulle riforme da apportare alla legge relativa, se ne tenga conto.

Ora ecco un breve quanto chiaro *espositivo* che ci manda altro *assiduo*.

Venezia, 19 aprile

• L'articolo «Secolo 19° o secolo 9°» dell'ottimo *Commercio* del 16 corrente n. 1738, mi spinge a segnalare il caso seguente che dimostra come si proceda in Germania nel caso d'un fallimento.

• Il Tribunale di Commercio di Berlino m'informa, per mezzo postale, in foglio libero, stampato, affrancato con 5 centesimi, che la ditta X fu dichiarata in fallimento, che il giorno tale sono convocati i creditori per la nomina del curatore e che il giorno tal altro si chiude il termine per le insinuazioni.

• Scrivo a mezzo della posta al Tribunale di Berlino che sono creditore verso quel fallimento e compiego un estratto del *mastro*, sopra un foglio libero e senza legalizzazione alcuna (spesa centesimi 25).

• Di lì a 3 mesi ricevo, sempre a mezzo posta, un avviso a stampa da parte del curatore che m'informa che il riparto del fallimento X è del 23 0/0, che la mia quota importa marchi tanti e che colla quietanza firmata da me (senza bollo) e di cui mi spedisce già il modulo bello e pronto, posso incassare a Berlino il mio dividendo il giorno tale (8 giorni dopo l'avviso). Non presentandomi in quel giorno per riscuotere quanto mi spetta, il curatore m'informa che allora mi spedirà l'importo con vaglia postale. Questa la unica minaccia!

• I miei esborsi sono dunque di cent 25 per insinuare un credito all'estero e riceverne il dividendo a Venezia.

• *Tout comme chez nous!*

• E perchè non si potrebbe fare lo stesso anche in Italia? Il perchè

è questo, che in Italia le leggi non devono servire la giustizia, ma il fisco. E ciò è sciagura immensa.

• *Un suo abbonato* •

Non vi pare molto semplice e soprattutto molto logica la cosa?

A che serve tutto il nostro apparato di formalità — verbali di qua, verbali di là, delegazione di sorveglianza, estratti, autentiche, procure ed altre delizie?

In Germania niente di tutto questo. Là è il Tribunale che provvede all'interesse pubblico e alla tutela della pubblica moralità. Il curatore da esso nominato rende il conto dell'operato suo al Tribunale, il quale esamina la posizione e si pronuncia circa la condotta del fallito. Ma in Germania almeno, l'attivo di un fallimento è tutto dei creditori.

Quel 23 0/0 che fu possibile ripartire nel fallimento dell'X di Berlino, in Italia sarebbe sfumato, ingojato dalle spese.

Se consideriamo quindi i vantaggi che un tale sistema di procedura arrecherebbe al commercio, è indubitato che i minori proventi del fisco verrebbero compensati da altri cespiti della prosperità nazionale.

Prima Esposizione Italiana di Architettura

Di questa Esposizione che avrà luogo in Torino dal 28 settembre al 28 novembre 1890, ci è stato gentilmente comunicato il Programma ed il Regolamento.

Il Comitato esecutivo ora ci prega, e noi ben volentieri lo contentiamo, di annunziare che il suo Delegato locale in Trapani è l'Egregio Ingegnere sig. G. B. Talotti.

A completar tale notizia, riproduciamo il seguente articolo del Regolamento.

ART. 9 — L'ufficio dei Comitati e Delegati locali si svolge per tutta l'estensione del territorio che loro è assegnato ed è essenzialmente diretto.

a) A promuovere il concorso degli Espositori, far conoscere nella propria circoscrizione le disposizioni relative alla Esposizione, distribuire i moduli, accogliere le domande degli Espositori, sollecitarli ed indirizzarli nella scelta convenientemente degli oggetti da esporre.

b) A decidere della qualità e quantità degli oggetti da proporsi al Comitato esecutivo per la loro ammissione alla

Esposizione, cercando di evitare esuberanza di prodotti della stessa qualità, e provvedere nel tempo stesso perchè questi abbiano ad essere convenientemente rappresentati curando che siano osservate le prescrizioni del Regolamento e le istruzioni del Comitato esecutivo.

c) A trasmettere al Comitato esecutivo le domande di ammissione all'Esposizione, unitamente all'elenco delle medesime, corredandole delle proprie osservazioni. Tali domande saranno ricevute dal Comitato sino al 30 aprile 1890.

d) A raccogliere tutti gli elementi necessari per far conoscere e convenientemente apprezzare l'esistenza e l'importanza delle industrie artistiche comprese nella 2ª Divisione.

ESPOSIZIONE NAZIONALE, 1891

IN PALERMO

Rendiamo noto che presso la Segreteria della Camera di Commercio di Trapani sono ostensibili gli Avvisi d'Asta e il Capitolato per l'appalto del 2° lotto dei lavori dell'Esposizione Nazionale.

RACCONTI PELOBITANI

Entro il corrente Giugno, gli Editori L. ROUX E C. pubblicheranno un volume di E. G. Boner intitolato, *Racconti pelobitani* e che contiene diciannove racconti di vita messinese.

Conoscendo la cura con cui il Boner scrive i suoi lavori e l'eleganza che hanno tutte le pubblicazioni di L. ROUX E C. siamo certi che il volume riuscirà bene. Sarà di 350 pagine e costerà solo L. 3.

Lo attendiamo per riparlare.

IL GIARDINAGGIO

Elengatissimo periodico (premiato con Medaglia di 1ª Classe all'Esposizione di Firenze, indispensabile ai dilettanti floricoltori ed alle signore. È illustrato con innumerevoli e magnifiche incisioni (100 e più all'anno) e con eleganti fregi che ne fanno un vero periodico di lusso — Esce in 12 e 16 pagine su carta tinta, e costa L. 3 all'anno.

DIREZIONE Via Alfieri, 7 — TORINO

VINCENZO SARACENI, Gerente responsabile

Tipografia Gius. Gerardi Modica