Omaggio 7/1932-X

GIUSEPPE POLLA
TRIESTE

1/XVIII
C
148
BIBLIOTECA
dell'Istituto per l'incoraggiamento delle piccole industrie
per Trieste, l'Istria e il Carnaro

I TRAFFICI DI TRIESTE

BIBLIOTECA
dell'Istituto delle piccole Industrie e dell'Artigianato
per Trieste, l'Istria e il Carnaro

STRENNA 1932

GENERALE
IV. TS
8./C
0148
to delle Piccole Industrie
nato per Trieste, Istria e Carnaro
-C- Misc. 10
7/a.
GA 10627

«La Rivoluzione Fascista ha creato e sta creando istrumenti specifici per la conciliazione e la coordinazione di tutti gli interessi».

(Discorso del Duce all'assemblea del Consiglio Nazionale delle Corporazioni. Roma 13-XI-1931 X).

EDITO DALL'AUTORE
STABILIMENTO TIPOGRAFICO SILVIO SPAZZAL
TRIESTE 1932 X

BIB. GENERALE
UNIV. TS
1/18./C
0148
N.INV.:BGA 102627

...ich Francesco
...TOTRASPORTI
...bio Severo No. 30
...TRIESTE

Giovanni Pertot
FALEGNAME
Via Iacopo Cavalli No. 7
Telefono 88-73 - TRIESTE

...oria Carniel
...donnina 38 - Trieste

Antonio Pecar - Trieste
FABBRICA PIANOFORTI
Via Vincenzo Scussa No. 8

Falegnameria SILVIO SELINGHER
TRIESTE - Via Iacopo Cavalli 5

CARLI - Fiorista
Piazza Piccola 2
(dietro il Municipio)
Telefono 36-19 - TRIESTE

Martino Poznajelsek
SARTORIA
Via Carducci, 36 - Trieste

LA PAGINA DEI MAESTRI SCALPELLINI

TRIESTE - Scultoria - Lapidaria - Ornato

Iogan Giovanni
Via dell' Istria, 108

Marcovig Ugo
Via dell' Istria, 136

Mosetti Massimiliano
Via dell' Istria, 136

Medeot e Silvestri
Via dell' Istria, 131

Skerbitz Carlo
Via dell' Istria, 99

Sigon Ferdinando
Via dell' Istria, 101

Svara Alberto
Ponte S. Anna, 968

Zamperlo Giuseppe
Via dell' Istria, 114

Conelli Antonio - Zugna
Via dell' Istria, 115

Zanette Paolo
Via dell' Istria, 42
Cave proprie a Verteneglio

3435
III.

GIUSEPPE POLLA

(*In giornalismo 1886: «NIRWANA»*)

STUDIO

SU

I TRAFFICI DI TRIESTE

SVILUPPO VERSO L'ALBANIA ★ IL LEVANTE

NEL CENTENARIO DEI RAPPORTI COMMERCIALI

CON L'EMPORIO TRIESTINO.

Pagine augurali - Indirizzi raccomandati

Al «Piccolo», che ha compiuto addì 28 dicembre 1931 mezzo secolo di esistenza, vada, fra le molteplici attestazioni manifestate nella solenne ricorrenza, anche l'omaggio di uno degli anziani della vecchia guardia in giornalismo, che ricorda le complesse vicende succedutesi durante il lungo e movimentato periodo cui il patriottico giornale triestino fu esponente di massimi interessi nazionali, culturali ed economici della Regione.

NIRWANA.

Una svolta pericolosa superata

Il tuono segue al lampo: una brutta sorpresa stava per cogliere le società di navigazione inscritte, nel loro tonnellaggio, al porto di Trieste.

Voci, infondate e smentite, destarono grave preoccupazione.

Il colpo fatale fu però felicemente superato.

Un comunicato da Roma in data 11 novembre 1931, informava la costituzione di una nuova società di navigazione sotto il titolo .Italia», con gli apporti delle flotte del «Lloyd Sabaudo» e della «Navigazione Generale Italiana». La «Cosulich, mantenendo la sua sede a Trieste, è coordinata in unico interesse, col nuovo Ente, il quale ha sede a Genova con sede succursale a Napoli.

Sono concentrate inoltre le navigazioni «Lloyd Triestino», la «Marittima Italiana» e la «Società italiana di servizi marittimi», in unico ente, che prende la denominazione «Lloyd Triestino», con sede centrale di armamento, di esercizio e direzione generale a Trieste, e con altra sede di armamento e di esercizio a Genova e con sede succursale a Napoli.

Lo svolgimento dell'attività delle Società «Italia» e «Cosulich», nonchè del «Lloyd Triestino», sarà coordinato in guisa che ne risulti un unico interesse a base nazionale. Nel predisposto concentramento gli interessi del personale vengono egualmente tutelati.

L'«Italia» avrà un capitale di 740 milioni di lire, il «Lloyd Triestino» di 200 milioni, da raggiungere assieme quasi il miliardo.

Il tonnellaggio apportato dalla «Navigazione Generale Italiana» è di circa 212 mila tonnellate, quello del «Lloyd Sabaudo», di 166 mila e della «Cosulich» di 134 mila.

Assieme 512 mila tonnellate circa.

All'altro gruppo apporta un tonnellaggio di 182.000 circa il «Lloyd Triestino», 40.000, la «Marittima Italiana» e 64.000, la Sitmar». Assieme circa 286 mila tonnellate. Così gli interessi nazionali concentrati nei due nuovi enti dispongono di un complessivo apporto di 800 mila tonnellate.

Si delinea così il rinascimento economico di Trieste.

Un programma determinante anzitutto le cause della sua decadenza momentanea deve indicare i mezzi di cura indispensabili a stabilire la sua perfetta guarigione.

Così, nel ricordare momenti nostalgici, anche remoti, bisogna aver coraggio di affrontare in pieno la situazione presente, specialmente, se si tratti di applicare diritti, interferenze e sacrifici, vi deve essere nello stesso programma rispondenza coi ricordi i quali si intendano a commemorare.

Siamo di conseguenza lieti nella constatazione che l'accordo su accennato conserva la funzione di Trieste nel suo originario scopo, cioè, dell'allacciamento marittimo con il Levante e l'Estremo Oriente.

Anche fra la «Libera Triestina» ed il Governo è addivenuto un accordo pubblicato dalla «Gazzetta Ufficiale» del 30 novembre 1931, e col quale, per un periodo di cinque anni sono fissate le linee d'obbligo che la «Libera» dovrà tenere in esercizio, verso una sov-

BIBLIOTECA dell'Istituto per le Ricerche Industriali e dell'Artigianato

venzione statale di 12 milioni di lire annue. Vi saranno effettuati ogni anno diciotto viaggi nel «Periplo africano», nove viaggi sulla linea del Nord Pacifico e quattro viaggi sulla linea del Congo. Le partenze si iniziano da Venezia, proseguendo per Trieste, con ulteriori toccate nei porti italiani di Genova, Livorno e Napoli. Sede divisione Roma dove avranno ufficio il direttore generale e la rappresentanza legale della Società.

Cause di decadenza

Il «Lloyd Triestino», ebbe dal 1836 segnata la via da percorrere nello sviluppo dei traffici verso il Levante, per estendere l'espansione commerciale all'Estremo Oriente. Allargò la sua maggiore efficenza verso tutti i Continenti mondiali, eccettuate le due Americhe, i traffici con le quali sono dovuti alla iniziativa della «Cosulich».

E' storia che fino alla grande guerra, Trieste era scalo transoceanico di una immensa zona, alimentata per lo meno dal traffico esercito in conto di oltre dieci milioni su quarantacinque milioni di abitanti della deceduta Monarchia. Altresì è risaputo che nelle relazioni commerciali il nostro emporio marittimo risaliva, con le ramificazioni terrestri di allora, sino ai paesi meridionali della Germania.

Le tariffe ferroviarie concordate colle cosidette refazie di noli, cioè compensazione tariffaria tra i trasporti terrestri e marittimi, nonchè la politica daziaria unica per tutto lo Stato che aveva base di servizio nel porto triestino, agevolarono allo stesso per cento anni il transito senza riguardo alle distanze cui le merci dovevano viaggiare col mezzo della ferrovia. Doveva essere soltanto rispettato il concordato stipulato, per ragioni derivanti dal dualismo fra l'Austria e l'Ungheria, rispettivamente eguali facilitazioni venivano riservate al porto di Fiume, per l'espansione via di mare mediante le due società di navigazione, «Adria» ed «Ungaro-Croata». Vi è stato veramente un momento di perplessità nei circoli commerciali triestini e che diede loro argomento di intervenire presso i fattori competenti, causa la concorrenza che nel 1886 si vedeva svilupparе dal porto fiumano. Infatti nel 1875 Trieste esportava 49 milioni di doghe; Fiume appena 6 milioni. Nel 1884, Trieste ne esportò 14 milioni; Fiume 35 milioni. Nel 1877 Trieste esportò 913 m. quintali metrici di farina; Fiume 171 m. quintali. Nel 1884, Trieste in tale esportazione diminuì a 526 m. quintali; Fiume aumentò a 896 m. quintali. Nel 1880 Fiume ebbe una importazione di 5 m. quintali di granaglie per ascendere nel 1884 a 288 m. quintali. Nelle stesse epoche Trieste da 150 m. quintali si vide ridotta a 93 m. quintali. La differenza di noli ferroviari, fra la Cisleithannia e la Transleithania, costituiva una specie di guerra tariffaria entro il medesimo ambiente di due Stati unificati dalla unione personale del contemporaneo loro capo gerarchico. Non è da stupirsi quindi se la stessa causa acuisce i rapporti economici dacchè Trieste, con l'annessione all'Italia, fu staccata da suo retroterra, il quale formò quattro nuovi Stati: la Jugoslavia, l'Austria, la Czeko-Slovacchia e la Polonia.

In compensazione Trieste non ebbe alcuna altra zona nazionale da rifornire. Ha dovuto anzi condividere il disagio nei traffici, con Fiume, altro scalo prima in piena efficenza e decaduto anche esso per la perdita del retroterra, che comprendeva la Croazia e l'Ungheria, riunite allora in un unico Stato agli effetti della giurisdizione doganale.

Venezia, coll'incorporazione del Trentino e dell'Alto Adige, ottenne logicamente il traffico di queste due provincie, che le sono geograficamente confluenti.

Genova, nei suoi rapporti commerciali coll'Estero, rimase nello *statoquoante*.

Milano allargò la sua periferia commerciale-industriale alle nuove provincie annesse per il consumo di manufat-

ti che in antecedenza venivano importati dalle fabbriche austriache e tedesche.

Invece i prodotti del suolo, nelle zone agricole dell'Istria e del Friuli orientale, non hanno potuto sostenere la concorrenza delle fertili e copiose messe di raccolto, che dopo la guerra provengono dalle provincie della media e bassa Italia, quantunque sia diminuito il consumo nelle città di Pola e di Fiume, alle quali l'Istria riforniva tutte le necessarie derrate. Per ragioni di trasporto e di ridotta potenzialità economica, in causa alla travolgente crisi mondiale, venne a scemare da quì l'esportazione delle frutta in Austria ed in altri Paesi Nordici, nonchè l'esportazione dei vini nella Carniola, che era una buona cliente alla realizzazione dei vini istriani.

Nell'anteguerra il commercio di frutta e di altre primizie di legumi a Gorizia formava uno dei redditizi cespiti della popolazione rurale dando colà in primavera uno sviluppo al commercio di esportazione delle ciliege, frutta in genere, piselli ed altre ortaglie. Fin dalle prime ore del mattino regnava una insolita animazione nelle adiacenze della località destinata a tale mercato in apposito recinto chiuso di proprietà del Comune. Consimile mercato si svolgeva pure nella città di Cormons.

La monarchia austriaca non esiste più, perciò subentrarono altre varie cause da curare nei sopravvenuti rapporti economico-finanziari fra gli Stati successori, rispettivamente all'Italia venne connessa un'importantissima funzione nel complesso della nuova configurazione della Media Europa.

Una soluzione in tali rapporti deve essere tempestiva appunto perchè già adesso, nelle condizioni del momento, dai Paesi che furono prima clienti di Trieste, viene preferita la via di Amburgo o le vie fluviali che alla stessa destinazione abbreviano la via terrestre, rispettivamente ci sono contrapposte le vie fluviali danubiane, che hanno sbocco nel Mar Nero. Altrettanto ogni indugio può riescire danno irreparabile se lo sviluppo portuale oltre confine a Sussach dovesse raggiungere l'allacciamento con la località di Mantinschizza, in modo da formare un complesso scalo marittimo, attrezzato e sufficente al commercio della Jugoslavia. In questa peggiore ipotesi assai più grave diverrebbe la stasi del Porto di Fiume, ove per compromesso fra la Jugoslavia e l'Ungheria non venga quest'ultima messa in grado di disporre liberamente sullo sbocco del mare, nel Carnaro.

Diagnosi e rimedi

Con l'esempio citato nei riguardi della concorrenza tra i porti di Trieste e di Fiume, nell'antiguerra, la diagnosi del malessere commerciale può essere dedotta oltrecchè dalla persistente sfiducia nel campo finanziario ed il cui problema forma argomento di esame da parte dei più eminenti statisti, anche in linea generale dalla complicazione tariffaria derivata nella collisione d'interessi derivati col dopoguerra.

La tesi del dott. Pitacco, al Senato del Regno, avversa alla progettata e tramontata unione doganale fra la Germania e l'Austria, dimostrò che gli esponenti della città di Trieste non si sono disinteressati neppure in quella occasione ma affrontarono il problema che è di vitale importanza sul nostro orizzonte economico. Eppertanto i rapporti doganali tra l'Italia e gli Stati del retroterra, agli effetti del rispettivo transito di merci, devono venire efficacemente curati nelle condizioni di attività del nostro Porto, affinchè in questo capolinea di espansione commerciale, possa convergere sufficiente materiale da essere asportato rispettivamente importato.

Se riandiamo dunque all'origine del «Lloyd Triestino», quando lo stesso aveva nel 1833 unicamente lo scopo di procacciare ai negozianti le più esatte notizie intorno al commercio ed alle navigazioni delle principali piazze europee, potremo considerare quanto uti-

li ritornano ad essere le associazioni intermediarie e di assistenza sindacale, che già in lontana epoca auspicavano la coincidenza cogli interessi generali, demandati attualmente alle Federazioni del Commercio, e dei Trasporti, dell'Industria e dell'Artigianato. Non era allora il «Lloyd» una impresa di esercizio marittimo, ma semplicemente un'agenzia di informazioni e di studio dei vari e complessi problemi interessanti il commercio e la navigazione e del cui compito, quasi cento anni dopo, si erano rivestite, dalla redenzione fino al 1926, le preesistite Federazione dei Consorzi e Federazione di commercio. Questi due istituti si occuparono nel 1922 anche della sistemazione dei nostri traffici verso l'Estero, allorchè la ripercussione della crisi mondiale sulla economia triestina era entrata già nello stadio embrionale e richiedeva una azione per il ripristino delle dovute energie nella zona franca, con lo sveltimento delle attività, che la sostituzione del Puntofranco al Portofranco, aveva impresso al relativo movimento ancora nella sua originaria organizzazione del 1891.

Un qualunque provvedimento, avvenga pure in più limitata proporzione in confronto alle relazioni commerciali dell'anteguerra, sarà sempre bene accetto almeno fino a tanto che la sistemazione economica rientri pienamente normale in tutto il mondo. Qualcosa, è il caso di dire, anche Trieste deve fare da sè.

Il dott. Pitacco, nel ricercare pertanto la diagnosi dei nostri mali commerciali, ha suggerito un rimedio diplomatico: egli concluse che nell'interesse di Trieste, ogni motivo a perdite ulteriori debba essere evitato.

Altri esponenti della cosa pubblica cittadina hanno fatto balenare un miglioramento economico applicando la cura del turismo. Lodevole iniziativa anche questa, comunque ad usufruirne siano chiamate prevalentemente, ed in modo assoluto, le località di Abbazia, Brioni, Portorose e Grado.

Significativa è anzi la concorrenza dei luoghi climatici di cura del Litorale croato e della Dalmazia, in fatto di turismo, che si aggiungono alle difficoltà frapposte alla nostra espansione commerciale attraverso i limitrofi confini politici e doganali, e che ancora nella seconda metà dell'anno 1924, cominciarono a far risentire il disagio in modo acuto.

Fin d'allora emerse necessaria una diagnosi nei rapporti d'affari con lo Stato di confine, abbenchè in politica economica, sembrassero gli stessi migliorati in seguito all'incontro avvenuto fra l'on. Mussolini, capo del nostro Governo nazionale, ed il Ministro degli esteri jugoslavo, Nincich. Non si riteneva, come fu purtroppo il caso, che il miglioramento fosse precario ed anzi l'occasione aveva suggerito un'accordo fra le Camere di commercio delle principali città d'Italia e quelle della Jugoslavia, per delegare alcuni rappresentanti italiani colà a conoscere sopraluogo le condizioni industriali e commerciali di quel Paese. Nel «Corriere Giuliano» del 29 novembre di quell'anno, ebbimo a scrivere: «Trieste, emporio mondiale, vede ad esso riservata una missione favorita dalla fulgida stella che protegge la nostra Patria: dopo momenti di perplessità finalmente furono riannodati rapporti commerciali con la Ceco-Slovacchia; rese amichevoli le relazioni commerciali coll'Austria e con l'Ungheria; aperta la via al transito dalla Polonia; quindi non poteva nè doveva andar a lungo l'inazione commerciale con altro Stato successore vicino: la «Jugoslavia».

Altri articoli sul medesimo periodico settimanale trattarono, nelle puntate del 6 e del 13 dicembre 1924, i problemi: «Espansione all'estero» ed «Intensifichiamo i traffici», per venire alla conclusione: «Trieste ha bisogno di riallacciare le sue relazioni di altri tempi colla Dalmazia; noi ci riferiamo a principii di massima, poichè i particolari spettano alla risoluzione delle Camere di commercio italo-jugoslave di Trieste e di Roma per l'Italia, di Zagabria e di Belgrado per la Jugoslavia».

Siamo giunti al 15 Agosto 1929.

Le relazioni di vicinato si fecero assai tese ed ebbimo a constatare un caso molto sintomatico. Proprio il giorno nel quale stava per inaugurarsi la Fiera di Fiume, nell'intento di portare i prodotti nazionali al confine della patria quale incentivo ad intenso scambio collo Stato vicino, nelle comunicazioni fra i due popoli subentrò il divieto di passaggio sull'Eneo, che in occasione delle solennità alla Madonna di Tersatto, il transito prima godeva, per inveterata consuetudine, le più ampie facilitazioni in tema di passaporto.

Retrocediamo di cento anni

Nel 1835, stando alle ricerche storiche del comm. Giuseppe de Stefani, il movimento marittimo era rappresentato da circa mille bastimenti di lungo corso a vela, con altrettanti arrivi e partenze, corrispondendo in media a circa tre natanti in giornaliero esercizio. Due soli vapori facevano la traversata Trieste-Venezia e viceversa.

Nel 1836 il «Lloyd» costituì una seconda sezione, ossia diede effetto allo scopo della navigazione marittima con piroscafi che susseguentemente annodarono le comunicazioni con l'Istria, la Dalmazia e l'Albania. Finanziatrice della nuova impresa era la casa Rothschild, con il concorso di alcuni ricchi triestini, quali il Reyer, il Bosquet, il Griot, Marco Parente ecc.

La prima partenza di un vapore lloydiano avvenne il 16 maggio 1837. Esso era denominato «Arciduca Lodovico», il quale toccò i porti di Ancona, Patrasso, Pireo, Sira e Smirne, arrivando a Costantinopoli il 30 maggio. Un secondo piroscafo salpava da Trieste, il giorno 22 luglio, per dare la congiunzione all'«Arciduca Lodovico», da Costantinopoli fino a Sira, toccando i Dardanelli, Metelino, Smirne e Scio. Pochi giorni prima anche la linea Trieste-Venezia era passata al Lloyd.

Il «Piccolo» del 2 ottobre 1931, rivendica all'inesauribile slancio dei mercanti di Trieste, qui nati e qui giunti per diventare Triestini, il diritto alla ammirazione dei posteri, per la loro fede nell'avvenire e per la loro costanza nell'operare. Condividendo pienamente questo ricordo, nella tesi di fare per Trieste almeno quanto è possibile di fare, prendiamo dunque da cento anni fa la mossa alle novelle ricostruzioni.

Dobbiamo perciò dedurre essere fra le cause che diminuirono il commercio triestino anche l'incorporazione della Dalmazia alla Jugoslavia. Un giornale croato di Sussach ha sostenuto pure in un suo articolo pubblicato alla fine di novembre 1931, che, nei rapporti di Fiume in tale antagonismo d'interessi, non si possa andare avanti.

Verso la Dalmazia era incanalato il traffico di vicinato e quelle comunicazioni formavano la maggiore attenzione nell'attività dei commessi viaggiatori, che dalla visita nei paesi della costa orientale adriatica, conseguivano rilevante serie di affari per conto delle Case commerciali da loro rappresentate. L'Albania sviluppava costanti relazioni economiche con Trieste. Dal nostro porto ferveva il grande movimento di spedizioni: si può ben a ragione sostenere, che indubbiamente dalla intensificazione del traffico per quelle località, un risveglio nella vita cittadina riescirebbe presto accertato. Gli studiosi possono farsi ancora un preciso concetto della situazione sul transito col consultare le statistiche della ex Camera di commercio ed industria attualmente Consiglio provinciale di economia, pubblicate al principio dell'anno 1886, e che davano il ragguaglio del movimento dei navigli nel nostro porto dal 1802 al 1885.

La situazione odierna

E qui riassumiamo uno studio del dottor Luciano G. Sanzin pubblicato nel «Bollettino della Compagine Lloyd-Cosulich», di notevole interesse dopo l'ampio ed elevato dibattito sui problemi dell'esportazione ed importazione, svoltosi nella sessione di novembre X al Consiglio nazionale delle Corporazioni, riunito a Roma sotto la presidenza del Duce. In esso egli dice:

«Fra i cinque paesi con cui la bilancia commerciale italiana si chiude in attivo, tre appartengono al Levante: la Grecia, l'Egitto e l'Albania. Gli altri due sono la Svizzera e l'Argentina.

«E se anche con altri Paesi del Levante la bilancia commerciale italiana risulta, per ora, passiva, l'andamento dei traffici con i suddetti tre Stati migliora il complesso, eliminando o parzialmente compensando le passività che altrove si riscontrano. Dopo aver messo in rilievo, attraverso l'evidenza delle cifre, l'eccedenza attiva della nostra bilancia commerciale con l'Egitto, la Grecia e l'Albania, costantemente mantenutasi su un livello non trascurabile negli ultimi tre anni, il dott. Sanzin continua:

«Ora il commercio con il Levante è fattore positivo importantissimo per la nostra bilancia dei pagamenti. Bisogna anzitutto tener presente che tali traffici sono, nella quasi loro totalità, disimpegnati dai servizi marittimi italiani (in gran parte dal Lloyd Triestino, che, con la consorella del Tirreno, ha assicurato il primato alla bandiera italiana nel Levante). Ne consegue che tali traffici consentono di alimentare tutta un'importante e vasta attività armatoriale, che fortemente rinsalda la nervatura della nostra marina mercantile.

«I rapporti così frequenti e così stretti con i Paesi del Levante hanno acconsentito di accompagnare la nostra espansione economica con un'espansione finanziaria, di cui i principali esponenti sono le maggiori nostre organizzazioni bancarie e assicurative, le quali hanno nei Paesi levantini numerose rappresentanze e interessenze.

«Il principale porto di irradiazione dei traffici con il Levante è, come noto, il porto di Trieste. Quivi si concentra il traffico fra il Levante e gran parte dell'Europa danubiana. Ne consegue che l'attività armatoriale triestina, oltre a raccogliere i traffici con il Levante di tutti i principali porti italiani dell'Adriatico, è anche alimentata in misura ragguardevole dal retroterra straniero, e quindi, in misura cospicua, è alimentata, dagli introiti dei corrispondenti noli, la nostra bilancia dei pagamenti».

Le tabelle compilate dal suddetto autore dimostrano che se nel 1930 il movimento generale nel porto di Trieste fu di 7.378.506 quintali di merce in partenza (queste per 2.734.009 ebbero destinazione nel Levante) in confronto alla bilancia commerciale italiana, che nell'anno stesso segna una esportazione totale di quintali 2 milioni 91.145 per la Grecia, di 1.235.128 per l'Egitto, di 439.068 per la Romania e di 205.423 per l'Albania. Assieme quintali 3.970.764. Gli arrivi di merce nel porto di Trieste, durante l'anno 1930 fu di quintali 15.398.550, dei quali quintali 3.209.591 dal Levante.

Sulla base di questi dati, il dottor Sanzin, viene alle seguenti conclusioni:

1) i mercati del vicino Levante costituiscono già ora, anche a prescindere dalle innegabili possibilità future, ottimo e vicino sbocco per la produzione italiana;

2) la bilancia commerciale con i più importanti mercati levantini è decisamente a noi favorevole, con una sensibile eccedenza attiva;

3) la bilancia dei pagamenti con il complesso del Levante si presenta (per quanto non si abbiano delle cifre precise) sicuramente attiva grazie agli introiti invisibili (noli e rendimento di finanziamenti;

4) il contributo nell'armamento triestino è quello che consente di mantenere il sistema delle comunicazioni in una situazione di elevata efficenza attraverso l'alimento dei traffici del retroterra straniero di Trieste, assicurando alla bandiera italiana un indiscutibile primato nei mari del Levante.

Potremo perciò noi fin d'ora concludere che alle cure prodigate dal Governo Nazionale a favore di Trieste devesi aggiungere copiosamente la iniziativa locale e quindi la collaborazione collettiva ha un compito non leggero da assolvere.

Ricordiamo che nell'anteguerra si ventilò, mediante le organizzazioni degli esercenti e d'accordo con l'Istituto del promovimento delle piccole industrie, un progetto avente lo scopo di attivare una Mostra permanente del mobilio, quando invece gli ulteriori studi portarono alla conclusione di estendere la stessa prospettata Mostra anche ai campioni di merci e prodotti depositati nei Magazzini Generali. Si trattava con ciò di agevolare, come abbiamo detto, i rapporti del mercato con la Dalmazia e l'Albania per esibire ai forestieri, che giungevano da quelle località, la possibilità di vedere nella Mostra quanto Trieste poteva offrire ai loro acquisti. Si trattava di allestire una Mostra permanente che doveva in miniatura presentare agli ospiti, tutto quello che a Trieste e provincie limitrofe si produce, tutto ciò che a Trieste arriva dall'estero per la esportazione, nonchè quanto a Trieste si vende nei negozi di merci varie, dei quali la mostra avrebbe dovuto essere anche una riproduzione autentica ed a roteazione delle esposizioni al pubblico, fatte nelle loro vetrine.

L'iniziativa di Bari fu coronata da superbo successo in due annuali manifestazioni. Nei riguardi del Levante il capoluogo delle Puglie ha una vasta zona da servire, da Napoli a Roma, dalla Sicilia alle provincie del Basso Adriatico. Le mostre o fiere campionarie hanno nell'epoca moderna una funzione economica la quale è lo specchio delle complesse attività che si svolgono dalla produzione al commercio; sono la sintesi del mercato e dell'industria; sono l'indice del grado di cultura professionale dell'artigiano espositore.

Ecco perchè l'esempio di Bari a Trieste dovrebbe essere paralellamente imitato: nell'espansione per il Levante i due porti non sono in concorrenza, bensì si completano a vicenda.

E' lontana visione dell'Esposizione triestina del 1882 a S. Andrea, i cui edifici occasionali ebbero fondamenta sull'allora appena avvenuta bonifica di quel tratto d'area che fu anche inizio dell'ubicazione sulla quale venne eretta la Stazione ferroviaria della «Transalpina». Questa linea ferroviaria che avrebbe invece dovuto passare per il Predil, presenta sempre la necessità di una rettificazione a scopo di congiungere direttamente il nostro porto al retroterra, evitando il transito in duplicazione della servitù di passaggio come avviene sull'altra linea, per l'Austria, attraverso Lubiana.

Scomparve da Sant'Andrea il prediletto passeggio della borghesia e che poneva fine annualmente al carnovale, con l'aristocratico corso di carrozze del primo giorno di quaresima. Usanza questa ripristinata poi nella Riviera di Barcola fino al tramonto del carnevale stradaiuolo, perchè Sant'Andrea doveva essere qualcosa di più concreto e più fattivo per il traffico del nostro Emporio, nei tempi che furono. Scomparve il piccolo molo di attraccamento dei vaporini in comunicazione fra le Officine meccaniche dello Stabilimento Tecnico Triestino ed il suo Cantiere navale di San Rocco a Muggia. Scomparve le piccola stazione ferroviaria della Trieste-Pola, unificata con quella Trieste-Parenzo, alla Transalpina, ora Stazione di Campo

Marzio, per dar luogo ad un nuovo bacino mastodontico che doveva andare fino a Zaule, e che nella presente ampia ubicazione portuale, si onora del nome di Sua Altezza il Duca d'Aosta, mentre il Porto centrale è dedicato all'Augusto Re Vittorio Emanuele III.

La cittadinanza era rimasta indifferente all'Esposizione dell'ottantadue perchè lo scopo politico della stessa aveva dell'ostico nei suoi sentimenti e perciò non ispirava alcuna simpatia.

Seguì, però, in più modeste proporzioni altra Esposizione istriana, inauguratasi a Capodistria il giorno 1 maggio 1910.

Ebbimo a Trieste indi la Fiera campionaria. Le fu avversa la patria bora, che accelerò la sua demolizione coll'incendio distruttore nella località di Campomarzio. Dopo di quello esperimento, dal settembre 1922 impoi, si rese inattuabile ogni altra consimile manifestazione, abbenchè, se non finanziariamente, l'intento della Fiera locale, moralmente sia stato in pieno raggiunto.

Anche in proporzioni ridotte d'importanza economica si sono succedute delle mostre al Circolo Artistico, colla mira di giovare all'incremento delle arti e mestieri. Si ebbero dei concorsi a premio per le migliori vetrine dei negozi. Il R. Istituto Industriale e quello del Promovimento Artigiano fecero anche delle mostre di lavori riuscitissime. E' da promuovere perciò una Fiera del Levante anche a Trieste, come in prossimità di altra frontiera, verso la Francia, a San Remo rispecchia un caso analogo in permanenza. E' colà stabilita una Mostra dei prodotti nazionali.

A metà di novembre 1931 venne tenuta, nella sede della Federazione fascista del commercio a Trieste, la Mostra di oreficeria ed orologeria contemporanea al congresso interprovinciale degli Orafi e Orologiai della Venezia Giulia. L'avviamento in meglio è quindi in marcia.

La prospettata Mostra Permanente qui a Trieste, beninteso con decoroso allestimento e sotto gli auspici autorevoli del Patrio Governo, dovrebbe installarsi nella grande e sontuosa sala al pianoterra del Palazzo di Borsa e le sue funzioni, nei sensi sopraesposti, dovrebbero allargarsi a tutti i servizi di propaganda e dell'allacciamento degli affari mediante gli uffici del Consiglio Corporativo d'economia provinciale ed annessi istituti sindacali.

Non sarebbe veramente una novità. Nella stessa sala, già nell'anno 1886, si ebbe una grande Esposizione cittadina, dedicata particolarmente alla pittura ed ottenne successo soddisfacentissimo. La Mostra facente parte dell'allora esistente Esposizione permanente provocò, alla sua abolizione, innumerevoli proteste del ceto artigiano. Erano altri tempi e non certo motivi finanziari facevano pesare il provvedimento troppo sull'economia cittadina.

In antecedente nostra monografia, nel 1928, abbiamo fatto accenno al Consorzio economico degli artieri del giungo, con oltre cento affiliati, il quale ha sede in Fogliano di Monfalcone. Dello stesso, diceva il nostro commento, essere un'azienda ben nota per la finezza artistica e solidità dei suoi prodotti, che gestisce una vasta estensione di affari specialmente in Egitto. La Mostra all'Artigianato ha nuovamente messo in rilievo l'importanza di tale consorzio cooperativo, dunque motivo di più a suffragare il progetto di una grande mostra permanente, poichè purtroppo le Mostre frammentarie lasciano il tempo che trovano.

Rivalorizzazione dell'industria locale

L'industria avrebbe dovuto, per le mutate circostanze dei traffici, supplire al mancato ossia ridotto commercio di transito. Si fecero dei grandi esperimenti per conservare la potenzialità alle aziende del passato. Ma la crisi mondiale ebbe, come dappertutto, il suo influsso di rallentamento e così pure la superproduzione fu causa precipua specie in danno degli stabilimenti tessili.

I cantieri navali di Trieste e Monfalcone si sono riuniti in Ente unico dell'alto Adriatico. La vittoria dei tecnici e delle maestranze del Cantiere di San Marco ebbe il suo inequivocabile trionfo col varo del colosso dei mari, il «Conte di Savoia», avvenuto li 28 ottobre dell'anno X dell'era fascista, alla presenza delle Loro Altezze i Principi Ereditari, cui la Principessa Maria, consorte del Principe Umberto, fu Augusta Matrina al varo stesso. Le maggiori Autorità del Regime, con alla testa S. E. il Ministro delle Comunicazioni, Conte Ciano, erano presenti alla cerimonia.

La valorizzazione dell'industria italiana ha trovato un fattore di speciale riguardo nell'istituzione del Credito mobiliare, voluta dal Capo del Governo on. Mussolini, ed a presiedere la quale è stata chiamata una personalità eminente della città nostra. Le sorti di Trieste sono perciò benissimo appoggiate in ogni ramo dei suoi interessi industriali e commerciali; esponenti diretti di Trieste abbiamo tre suoi deputati, l'on. Giunta in funzione di Sotto-segretario alla Presidenza del Consiglio, l'on. Suvich, investito di cariche governative in continuo contatto con le Gerarchie del movimento economico locale, l'on. Banelli, presidente dei Magazzini Generali, ed ora il Senatore on. Mayer, Ministro di Stato, presidente del succitato istituto bancario industriale. Abbiamo fatto precedere ai loro nomi il predicato parlamentare che va completato col titolo di Eccellenza.

Una grande innovazione porta l'istituto di novella creazione: sono eccepite le prebende ai membri del Consiglio di amministrazione.

Non è pertanto nostra competenza di addentrarci nell'esame della situazione della grande industria. La rivalorizzazione cui noi intendiamo di ricordare è quella che sta in connessione immediata con la piccola industria e l'artigianato.

La prospettata Mostra Permanente del Levante è una parte, e forse la minore, ma perciò non la meno importante, di quel programma di ricostruzione economica al quale per il momento, a nostro modo di vedere deve essere adeguato il problema di Trieste nelle sue più consentite esigenze.

Per tale ragione prendiamo anche lo spunto dall'ultima Fiera Campionaria che si è tenuta a Fiume nella seconda quindicina dell'anno 1929, con riconosciuto successo per l'industria triestina. Ci riesce gradito questo ricordo anche ad oltre due anni di distanza perchè i sacrifici fatti dagli espositori non abbiano, come il solito, ad essere misconosciuti dopo una breve illustrazione del momento occasionale.

Le esposizioni dei prodotti dell'industria nazionale e la dovuta «reclame» è indice delle manifestazioni in onore alle maestranze che a proposito hanno rivalorizzato i prodotti stessi.

Fino dalla penultima Fiera di Fiume, del 1928, il nostro artigianato si era convinto dell'opportunità di condividere la prova con la città olocausta, ma quell'esperimento si concluse nella semplice preparazione, in causa al contemporaneo intervento già in ante-

cedenza assicurato alla Mostra Veneta dell'Artigianato, ch'ebbe luogo a Treviso, nello stesso anno. La partecipazione si estese inoltre a Torino nell'arte del ricamo, nonchè artigiani ed industriali hanno avuto soddisfacente riconoscimento della loro capacità tecnica con i loro prodotti esposti pure a Viareggio ed a Vicenza nel 1926, a Roma ed a Udine nel 1927, ed all'Estero nelle Esposizioni di Londra, nel 1924, e di Parigi nel 1926.

A Fiume, nel 1929, in un grande padiglione di 450 metri quadrati, fregiato dall'emblema della Federazione delle Comunità artigiane d'Italia, la Mostra triestina destò generale ammirazione dei visitatori per la classica caratteristica, che ivi raccoglieva un copioso materiale confezionato dai nostri artigiani con gusto finissimo ed esecuzione inappuntabile. Furono notati mobili di stanze da pranzo e da studio in quercia affumicata ed in faggio noce affumicato; mobili in vari stili; mobili dipinti; oggetti originali in ferro battuto, fra i quali lampadari e portafiori di magnifico effetto; diversi tipi di decorazione, drapperie e mobili tappezzati in pelle ed in cuoio; uno stupendo inginocchiatoio, che era anzi destinato alla Mostra di Cassino, assieme ad un messale ed un quadretto in sbalzo; un panello ad encausto su legno ed un encausto su intonco (pittura morale); un paravento artistico in finta tarsia ed una serie di giuocatoli che nella rappresentazione della battaglia di Legnano rivelavano una vera creazione artistica. C'erano lavori in legno tornito, di lattoneria e falegnameria edile, e campioni di pietra levicata dell'Istria; uno proprio stand conteneva la mostra della Moda Italiana, con oltre trenta modelli di confezioni da signora, adornati da pelliccerie, piume e ricchi ornamenti, ai quali facevano altresì uno splendido contorno nell'arte dell'abbigliamento, incisioni e medaglie, scarpe di lusso da signora, calzature ortopediche e scarpe intrecciate (opanche) di tipo originale ed elegante. Si ammirarono cuscini ricamati, fiori artificiali, una copiosa serie di fotografie artistiche e di fotografie riproducenti il dettaglio delle grandi motonavi costruite nei Cantieri locali.

Tutta la sala della Mostra dell'Artigianato era arredata da numerose piante che formavano un magnifico gruppo al centro del Padiglione ed un elegante giardinetto in fondo della sala della Mostra.

L'artigianato triestino è intervenuto a Fiume, alla Mostra degli Artigiani d'Italia, con spirito fascista e con animo fiducioso nella riescita di quella manifestazione patriottica: esso portò colà testimonianza di quanto le maestranze triestine hanno saputo fare e possono fare.

La Mostra triestina era autorizzata dalla Superiore Gerarchia dell'Artigianato. Si è svolta per cura della Segretaria provinciale (titolare cav. Emilio Magliaretta), e di essa fu organizzatore Giuseppe Polla.

E' perciò sta nell'interesse di Trieste che la sua esistenza nel campo dei traffici mondiali richiami l'attenzione della vecchia e di nuova clientela. E' nel nostro caso, il richiamo ai traffici col Levante che incita alla collaborazione anche i più modesti esponenti, inquanto possano essere utili alla collettività, cui nessuno deve restare inoperoso.

I NOSTRI PRODOTTI

L'Istria e l'Altipiano di Trieste offrono all'industria materia prima da trovare considerazione nello svolgimento degli affari, non solo in quanto si riferiscano all'esportazione del materiale greggio, ma più specialmente nel favorire la sua lavorazione in paese affine di alleviare in gran parte le condizioni economiche di larghi strati della popolazione. La pietra dell'Istria, fino al 1630, fu adoperata nella quasi totalità delle costruzioni edili a Venezia: era la stessa preferita non solo dai Veneziani ma anche in epoche assai remote dai Romani, che ne riconobbero i pregi poichè la nostra pietra si presta mirabilmente ad essere lavorata, si conserva immutabile per secoli e secoli e mantiene intatto il proprio colore e la propria resistenza. Di essa emergono dai frammenti dell'èra romana grandiose opere monumentali, di scultura figurale, ornamentale ed architetonica.

Con la pietra di S. Girolamo, del nucleo insulare di Brioni, furono costruite le rive del Tevere, risultando che, comprese le spese di trasporto, la fornitura costò un prezzo convenientissimo di fronte a quello delle altre pietre d'Italia, le cui cave sono molto più vicine. Roma ha prescelto la pietra istriana nella sublime opera dell'Altare della Patria. Così anche in altre città capitali, maestosi monumenti moderni ed edifici pubblici sono stati costruiti colla pietra delle nostre località. Budapest, Vienna, Napoli e persino l'America, diedero un vasto contingente di clienti alla pietra lavorata dell'Istria e di Aurisina. Le Cave Romane di Aurisina e di Pola godono fama mondiale, come le Cave di Verteneglio fornirono la pietra tipo marmo a quell'artistico monumento della nostra epoca, che è la Chiesa della Madonna del Mare a Pola.

Nel 1886 ebbe principio la propaganda per le scuole di perfezionamento, affinchè l'industria della pietra fosse affidata ad artigiani provetti, aventi un titolo di studio per l'esercizio della scultura professionale e delle opere di ornato. Si era ventilato inoltre il progetto della costituzione di una società fra artieri della pietra, che avrebbe dovuto valorizzare questo prodotto e renderlo sempre più redditizio nell'interesse della collettività. Trieste dava già artigiani valenti del genere perchè diplomati dalla scuola «Banco Modello», che nel 1888 venne sostituita dalla Scuola industriale superiore e per i capi d'arte. Diplomati maestri scalpellini erano altresì contemplati dalla legislazione di quel tempo.

Sono questi dati storici da destare attenzione sopra una industria la quale dovrebbe ritornare floridissima.

L'Istria ha messo in sconvolgimento il suo sottosuolo per l'escavo della *bauxite*, che da essa molte fabbriche della Germania, e recentemente anche una di Lubiana, ricavano l'alluminio.

Abbiamo a Pola le Cave di silice. Parecchi lustri addietro il tentativo di una fabbrica di vetrami a Rovigno non ebbe fortuna. Invece la vecchia fabbrica di vetrami a Pirano è sempre in efficenza.

Col legname da costruzione e da ardere si svolge un traffico abbastanza vivo alle stazioni ferroviarie di Postumia e di Villa Nevoso.

All'industria del mobilio a Trieste, nel Goriziano, ed a Fiume, occorre uno sviluppo maggiore nell'esportazione, in quanto appunto la sua copiosa produzione ha bisogno di espandersi.

LA SINTESI

di questi nostri brevi cenni, che abbiamo raccolto sotto modesta forma di *Strenna* per l'anno nuovo che sorge, mette in evidenza che anche da noi vi esistono materie prime e prodotti, dai quali va dedotta l'opportunità di approfondire lo studio sui traffici di Trieste. Gli stessi stanno in nesso con interessi emersi da circostanze non trascurabili, come non devono essere trascurate neanche le minime attività, poichè ogni piccolo aggruppamento di tendenze fattive può dar luogo al consolidamento delle più ardite imprese.

Cento anni fa l'attuale possente impresa di navigazione lloydiana, in semplice veste di ufficio per le ricerche, raccoglieva notizie dal di fuori per informare gli interessati locali sulle condizioni di affari delle altre piazze commerciali: oggi, i medesimi interessati locali, nella prospettata Mostra Permanente del Levante riavrebbero come cento anni fa, l'organo che in senso inverso di allora richiamerebbe gli interessati dal di fuori a riannodare rapporti con la piazza locale nei loro affari di commercio. Da cosa nasce cosa. Ecco perchè ci siamo assunti a collaborare in una azione, che ridesti, con intelligente riguardo al presente, provvedimenti conformi a ricordi storici dei tempi andati.

L'esperienza del passato rimane sempre, con le dovute correzioni di modernità, la strada maestra da perseguire.

Ancora un questionario

Nella fiducia di un intensificato ripristino dei traffici fra Trieste ed il Levante potrebbe essere anche prospettata un'azione di contorno tendente a ravvivare le relazioni d'affari con la Dalmazia e l'Albania, sempre per dare incremento al commercio minuto. Si tratterebbe della diffusione di bollettini periodici e della contemporanea istituzione di un'agenzia di collegamento commerciale con lo scopo di facilitare in tutti i porti marittimi dell'Adriatico Orientale il compito ai rappresentanti viaggiatori delle ditte interessate nell'acquisizione delle relative forniture. La collaborazione dovrebbe con ciò portare alla soluzione di un questionario che comprenda le relazioni d'affari esplicate nell'anteguerra con la Dalmazia ed il Levante; l'oggetto del traffico e l'ammontare medio realizzato nell'esportazione ed eventualmente nell'importazione; l'indicazione delle piazze visitate normalmente dai rappresentanti delle Ditte ed in quali epoche dell'anno, ed infine il rapporto intercorrente fra commercio e produzione, nella specie degli affari, con indicazione della forma di produzione, se la stessa sia cioè di caratteristica industriale od artigiana. In tal modo qualunque benpensante può essere utile recando il piccolo sassolino di cooperazione all'attesa opera ricostruttrice.

Modestissima cosa infatti è nella crisi mondiale l'edizione di una *Strenna*, con diagnosi e proposte di rimedi, nè abbiamo voluto con ciò esorbitare da un superficiale esame della situazione.

La strenna di capodanno

è universalmente una pubblicazione periodica: essa preludia ogni bene per l'anno che incomincia.

Auspicio di benessere solletica illusioni ottimiste che accettiamo per buone nel saluto all'anno che tramonta.

Il 1931 lasciò situazioni nella rude realtà da essere giudicato con pessimismo. Nondimeno lo stesso, come tutti i suoi antecessori, passa alla storia dell'eternità.

E' fondata speranza che il cielo politico ritorni sereno eziandio nella vita economica. La novella brezza sia apportatrice, dopo il brutto temporale, di un avvenire tranquillo e provvidenziale.

L'augurio, da tutti certamente condiviso, è quello di un miglioramento economico, nei traffici, non lontano.

UNIVERSITÀ DI TRIESTE
BIBLIOTECA GENERALE
B.G. 102627

Giovanni Siberna

Casa fondata nel 1879

OTTICO

Via S. Nicolò 33
— TRIESTE —

Emilio Magliacetta

PITTORE-DECORATORE
BOTTEGA D'ARTE

TRIESTE
Via Coroneo 43 - Tel. 97-62
Negozio: Via C. Battisti 22
Telefono 65-22

CARTA DA PARATI
DECORAZIONI ARTISTICHE
DECORAZIONI E STUCCHI

ALESSANDRO BARBURINI - TRIESTE
LAVORATORIO MOBILI PER UFFICI
FONDAZIONE 1888
Via della Tesa 66 - Telefono 90-32

BARBIERE E PARRUCCHIERE
MARIO MADARO
TRIESTE - Piazza Unità 6

CAFFÈ DEGLI SPECCHI

PIAZZA UNITÀ No. 6 — CESAREO & CARMELICH (Fondazione anno 1888) — TELEFONO No. 42-26

Seralmente Grandi Concerti

CON BRANI CANTATI DA CELEBRI ARTISTI
E SINCRONIZZATI CON L'ORCHESTRA DEL
MAESTRO ATTILIO SAFRED

Ebbero inizio il giorno 9 dicembre 1931 - X, con il „Concerto Verdiano" seguito il giorno 16, con il „Concerto Wagneriano" ed il giorno 23 con il „Concerto Pucciniano". Seguono Concerti di altri insigni Musicisti.

DIPENDENZE:

CAFFÈ GARIBALDI
Piazza Unità 4 - Telef. 50-94

CAFFÈ TERGESTEO
Piazza Verdi 2 - Telefono 41-97

GIOVANNI MICHELAZZI - Antiquario
Lavoratorio d'indoratore e Negozio Belle Arti
TRIESTE - Via Mazzini 16, Tel. 40-32

BARBIERE - PARRUCCHIERE
ARDUINO
BAGATIN
TRIESTE - Via della Borsa, 1

R. Della Savia

VIA RISMONDO N. 4

DEPOSITO VINI E LIQUORI

TELEF. N. 63-07

Umberto Navarra
Primo Autorizzato Stabilimento Elettrotecnico
TRIESTE - Via Gioachino Rossini 28 - Telef. 62-28

ERMANNO ZELLER
TAPPEZZIERE
TRIESTE - Piazza Guido Neri 3

GIOVANNI PERIZ
TAPPEZZIERE
E DECORAZIONI
T R I E S T E
VIA ROMAGNA 16-18 - TELEF. 91-96
VIA G. ZANETTI 7 - TELEF. 63-85

Urizio Giovanni
DROGHERIA
Piazza Unità 3 - Telefono 44-64

GIOVANNI LEKAN - TRIESTE
VIA GIULIA N. 7
PREMIATA CALZOLERIA
alle Esposizioni di
Londra 1924 - Trieste 1908 - Roma 1922
Eseguiscono lavori con perfetta eleganza per Signore, Signori e Bambini.
Specialità in Calzature Ortopediche e Sandali intrecciati (Opanche)
Vendita CALZATURE Nazionali ed Estere
SI ASSUMONO RIPARAZIONI

BARBIERE - PARRUCCHIERE
ARTURO BUTTIGNONI
con riparto per Signore - Via C. Battisti 24

LATTONERIA MECCANICA
ANTONIO GELOVIZZA
(CASA FONDATA NEL 1860)
TELEFONO 65-30 VIA C. BATTISTI 22

Ferdinando *Cavallar*
OROLOGERIA
OREFICERIA
TRIESTE
Via S. Lazzaro 15 angolo Via delle Torri - Telefono 71-86

GUIDO GERMEK
BARBIERE - PARRUCCHIERE
Salone Pettinatura per Signora
Piazza Borsa N. 14

SANTO FABBRO
Officina installazioni
Acqua - Gas - Riscaldamento - Elettricità
Impianti Sanitari
TRIESTE - Via F. Crispi, 48
Telefono 61-96

PROVVEDITORIO
ALIMENTARE S. A.
UFFICI:
Via G. Zanetti 8 - Telef. 63-31
MAGAZZINI:
Piazza S. Francesco N. 5
Telef. 63-32
T R I E S T E

Ditta **VITTORIO FLORIT** succ.

LAVORATORIO ARTISTICO

DI MOBILI E DECORAZIONI

*

TRIESTE

Via Ss. Martiri 9 - Via S. Giusto 3

Telefono 39-50

Matteo Sarich

Confezioni Scarpe intrecciate a mano (Opanche)

NEGOZIO CALZATURE

TRIESTE

Viale XX Settembre N. 38

GIUSEPPE MIAZZI

BARBIERE - PARRUCCHIERE

Via delle Torri 2 — dall'anno 1879

BIRRA DORMISCH

Deposito TRIESTE - Via Guido Zanetti N. 3

:: TELEFONO 63-07 ::

Premiato Stabilimento di Fiori ed Orticoltura

Martino German - Trieste

Ufficio e Stabilimento: Via Mich. Buonarotti, Tel. 50-17

NEGOZIO FIORI - Via Roma 3, Tel. 75-87

REDIPUGLIA - Colture e Vivai

Telefono inter. Monfalcone N. 59

Esportazione ed Importazione

GIUSEPPE GODIANI

TRIESTE

Officina Meccanica, Edile e da Bandaio Installatore

Via Giulia N. 6 - Telefono N. 40-92

LA FENICE Compagnia di Assicurazioni sulla vita

FONDATA A VIENNA NEL 1882

Direzione Generale per l'Italia: ROMA

SEDE DI TRIESTE - Via Giosuè Carducci 27 - Tel. 69-35

ALESSANDRO VILLA

Stabilimento Incisoria, Medaglie, Clichè, Timbri ecc.

TRIESTE - Via S. Nicolò 34 - Telefono 75-01

A. DE MAYER

TRIESTE - Via Mazzini 24 - Tel. A 92-10

Deposito Carta da Tappezzerie

Ogni piccola azienda ha interesse di tenere una semplice contabilità in relazione agli obblighi di legge sindacale.

Metodo pratico ed economico

Rivolgersi: GIUSEPPE POLLA, Trieste, Via Slataper 6, piano I, oppure per telefono N. 61-29 giornalmente dalle ore 14 alle 15.

GIUSEPPE POLLA

già Segretario generale della Federazione dei Consorzi Industriali di Trieste

Pubblicazione antecedente:

Quarantanni di Organizzazione Sindacale nella Venezia Giulia
1888 - 1928

QUESTIONARIO:

Collegamento dei traffici con gli scali marittimi dell'Adriatico Orientale.

*

LA PICCOLA GUIDA appendice alla prossima pubblicazione di **PENTECOSTE 1932**, su interessante argomento, conterrà l'elenco delle Ditte, col nominativo dell'esercente, commerciante, industriale od artigiano, la categoria della rispettiva attività d'affari, la sede dell'esercizio ed eventualmente l'anno di fondazione della Casa, nonchè il numero del telefono. Prezzo unico dell'inserzione compreso l'opuscolo.

Si assumono per ora soltanto prenotazioni, ESCLUSO QUALUNQUE ANTECIPO.

*

STRENNA NIRWANA 1932

Recapito: Tipografia S. Spazzal - Trieste, Via Commerciale, 8
Telefono N. 92-90.