

Prezzo degli abbonamenti... Anno 18... Sem. 16... Trim. 48...

Prezzo delle inserzioni... quarta pagina, e pagina... prima pagina...

Uno dei principali passi dei Carpazi ripreso dagli austro-tedeschi

Sanguinosi attacchi e contrattacchi nella regione di Craonne e La Bassée

(Servizio particolare del "Resto del Carlino,")

La situazione

L'offensiva degli austriaci rinforzata da rilevanti contingenti germanici nella regione carpatica viene delineando ogni giorno più chiaramente.

del Latreza e del Nagy Ay, a sud-est del passo di Uzsook. I russi annunciano una fortunata loro offensiva sul fronte della Prussia orientale, nella regione di Pilkallen, a nord est di Gumbinnen.

In Francia e nel Belgio

Il comunicato francese

Gravi perdite germaniche nelle azioni di Ypres e Givenchy

PARIGI 27, sera. — Il comunicato ufficiale delle ore 15 dice: Nella direzione di Nieuport e di Ypres combattimenti di artiglieria. Un aeroplano tedesco è stato abbattuto nella linea dell'esercito belga.

La battaglia del Mare del Nord

ricostruita da testimonianze oculari

LONDRA 27, sera. — Lo scontro del 24 nel Mare del Nord, che fu certamente uno dei maggiori che la storia ricordi specialmente per la potenza delle navi che vi parteciparono, viene descritto nei suoi particolari dallo Scotsman.

combattuto a grande velocità, fu splendido. Dei testimoni affermano che la scena sul ponte del Blücher nel pieno dell'azione era indescrivibile.

Un nuovo comunicato polemico dell'Ambasciata germanica sulle perdite inglesi

ROMA 27, ore 23. — L'Ambasciata di Germania comunica il seguente dispaccio da Berlino 27: Di fronte alle notizie inglesi che nella battaglia navale del mare del Nord nessuna nave inglese sia andata perduta o che la flotta inglese abbia finalmente destituito dall'inseguimento delle navi tedesche a causa di supposte mine o della presenza di sottomarini, si dichiara da fonte ufficiale quanto segue:

L'offensiva degli austro-tedeschi sui Carpazi



Il passo di Uzsook ripreso dagli austro-tedeschi

VIENNA 27, sera. — Un comunicato ufficiale in data di oggi dice: Nell'alta valle dell'Ung il nemico ieri è stato sloggiato dalle sue posizioni sulle alture che fronteggiano dalle due parti il passo di Uzsook.

Il viaggio di Burian al Quartier generale tedesco

BERLINO 26, sera. — Il barone Burian giunse la sera del 24 al gran quartier generale e pranzò con Bethmann-Hollweg col quale ebbe dopo il pranzo un colloquio abbastanza lungo.

L'offensiva russa arrestata a nord-est di Gumbinnen

BERLINO 27, sera. — Il Grande Quartier generale in data 27 mattina: L'offensiva russa a nord-est di Gumbinnen non progredisce. Le perdite del nemico furono in alcuni punti gravi.

Fra Austria e Montenegro Una colonna austriaca respinta

CETTIGNE 27, sera. — Il giorno 23 corrente una colonna austriaca sotto la protezione di un violento fuoco di un forte di Cattaro e delle navi da guerra, ha attaccato i montenegrini allo scopo di sloggiarli dalle loro posizioni.

Le posizioni di La Bassée sempre in potere degli inglesi

LONDRA 26, sera (ufficiale). — Ieri nelle vicinanze di La Bassée i tedeschi operarono contro la prima divisione parecchi violenti attacchi che furono respinti con perdite considerevoli.

L'attacco degli inglesi

«Dal momento che il nemico avvistò la squadra da battaglia britannica, fu evidente che esso non aveva nessuna intenzione di attaccare. Tutte le forze tedesche si mossero subito e con la maggior velocità possibile per mettersi al riparo dalle loro mine e dei loro forti».

Un difficile salvataggio

Uno dei marinai della Liberty narra circa la fine del Blücher: «Il Blücher fu colpito nella prima fase della battaglia ma non incominciò ad affondare che un'ora dopo. Salve dopo salve furono sparate dagli incrociatori di battaglia inglesi, il Blücher rispondeva ma le sue cannonate rimanevano senza effetto».

Il contrattacco anglo-francese respinti

BERLINO 27, sera. — Il Grande Stato Maggiore annuncia dal Grande Quartier generale in data 27: Presso Nieuport ed Ypres ha avuto luogo soltanto un combattimento di artiglieria.

La sorte del "Blücher"

«La terza nave della linea tedesca in quel punto era il Seydlitz, ma probabilmente il Moike ebbe a soffrire danni anche più gravi, poiché dovette sottostare al fuoco del Lion e ricettare proiettili anche dal Tiger e dal Princess Royal, oltre che dall'Indomitable».

Prossima conferenza finanziaria fra i Governi alleati a Parigi

LONDRA 26, sera. — La Pall Mall Gazette occupandosi della conferenza che deve tenersi prossimamente a Parigi tra gli alleati circa la questione finanziaria scrive: «Questa conferenza ha, come causa naturalissima, la prospettiva di una lunga durata delle ostilità».

Un libello antipatriottico distribuito in Francia

PARIGI 26, sera. — I giornali pubblicano la seguente nota ufficiale: «Un inqualificabile libello intitolato: Ci ingannano e mendicano o nel quale si trovano, oltre ad odiosi oltraggi verso il capo dello Stato e del Governo, le peggiori calunnie e insinuazioni antipatriottiche, viene distribuito a domicilio da mani misteriose».

Le navi britanniche sono rientrate in porto

LONDRA 26, sera (ufficiale). — Tutte le navi da guerra britanniche che parteciparono al combattimento di domenica scorsa rientrarono. L'incrociatore Lyon e la contratorpediniere Meteor riportarono avarie rapidamente riparabili.

L'incrociatore sommerso

«La sorte del Blücher si declinò fin dal principio ma la nave combatté ugualmente con valore. Le navi inglesi una dopo l'altra ricolsero i loro cannoni contro di esso con terribile effetto, poiché il tiro dei cannoni in questo scontro».



Un sintomatico articolo del conte Andrassy sui rapporti italo-austriaci

(Servizio particolare del "Resto del Carlino")

Vienna, 25.

(ritrasmesso dalla frontiera)

Il conte Giulio Andrassy pubblica nella Neue Freie Presse un interessante articolo sulle relazioni fra l'Austria-Ungheria e l'Italia. L'opinione pubblica in Italia, dice l'articolo, ci è in vario modo...

Il conte Giulio Andrassy è fra gli uomini politici ungheresi una delle personalità più autorevoli. Benché appartenga all'opposizione, le sfere dirigenti della monarchia danubiana, specialmente dopo scoppiata la guerra, s'inginocchiano davanti a lui se non proprio per manifestare il loro pensiero, certo per alimentare nel paese le correnti che possono tornare utili alle mire della politica austro-ungarica.

Il conte Giulio Andrassy è un uomo politico troppo pratico del suo paese per non sapere che se gli italiani hanno perduto terreno sull'altra sponda dell'Adriatico a favore degli slavi, lo devono in prima linea alla politica slavofila o italo-slava dei governanti austriaci e in quest'ultimo tempo anche di quegli ungheresi.

glie dice — che sia mai esistita una tendenza simile nella nostra politica. Certo le nostre sfere dirigenti non hanno mai pensato seriamente a ciò. E in ogni caso noi, ungheresi, possiamo dire che il nostro paese si sarebbe risolutamente opposto all'eventualità di una guerra aggressiva contro l'Italia. Se oggi esistono da noi delle antipatie contro l'Italia esse dipendono unicamente dalla condotta odierna della nostra alleanza meridionale e dal fatto che le nostre popolazioni sono ormai persuase che essa o prima o poi ci attaccherà. Ad ogni modo noi guardiamo all'avvenire con fronte alta fiduciosi nella forza del nostro esercito e nella concordia delle nostre popolazioni e pronti ad affrontare qualunque eventualità.

La ferrovia da Mantova a Peschiera Perchè rimangono sospesi i lavori?

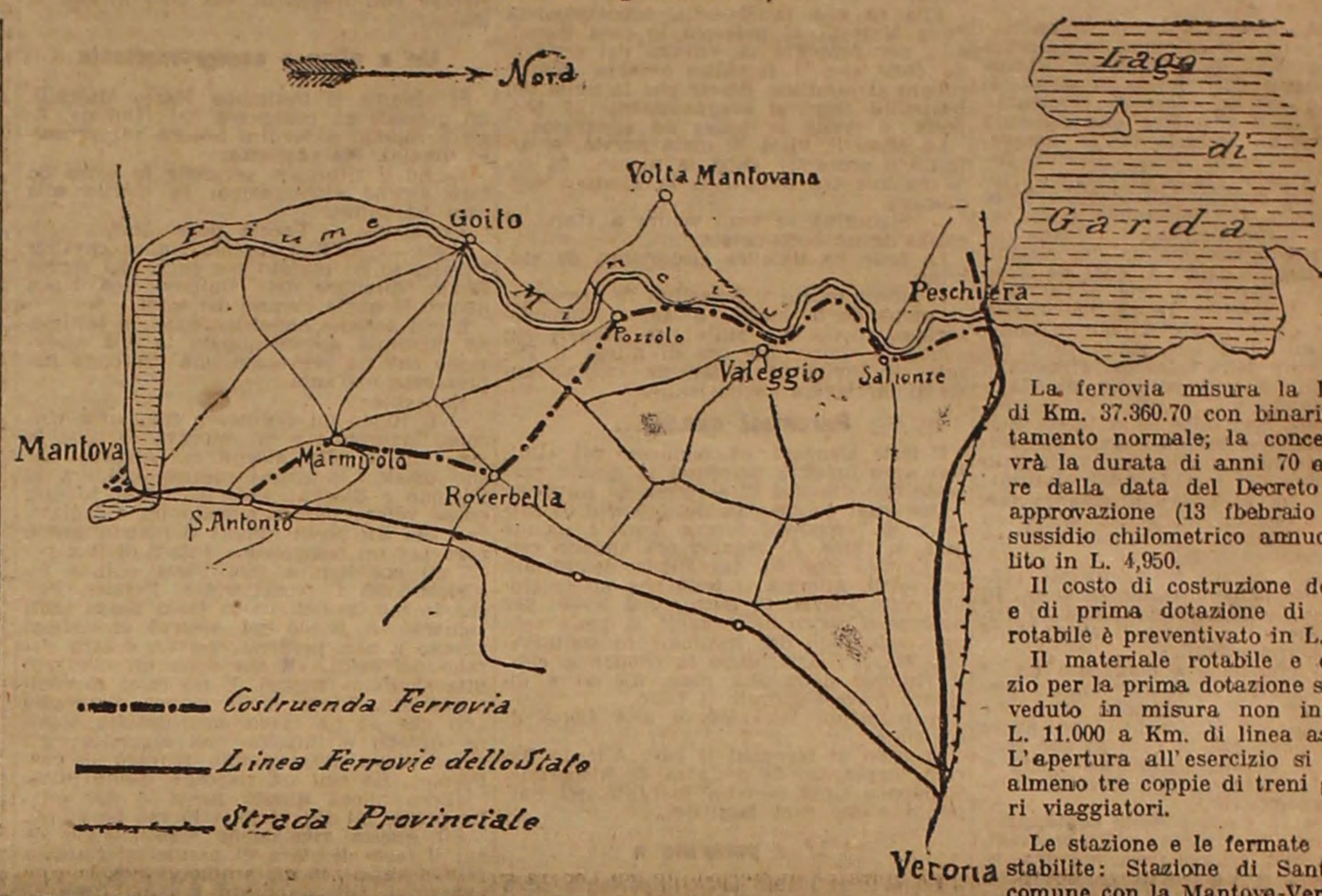
(Dal nostro inviato speciale)

Mantova, 26. Sopravvento di piccole cose. Se un cittadino italiano volesse farsi un'idea del perché i lavori di un importantissimo tronco ferroviario — come questo della Mantova-Peschiera — sono stati sospesi, bisognerebbe che avesse la pazienza di consumare non poche delle sue giornate e della sua resistenza tra Mantova, Verona, Peschiera, Milano e Roma.

Il povero colonnello del genio Benati che trentasette anni fa predicava «l'infinita utilità e l'importanza militare e commerciale della linea» dovrà attendere ancora prima di concedere pace al proprio spirito e tutti quei volontari che si sono agitati ed hanno agitato per la costruzione di una arteria ferroviaria di immane reddito e, per un certo aspetto, di importanza nazionale, dovranno convincersi che 35 chilometri di linea non possono essere fatti in quarantenni e neanche in quaranta secoli.

La costruzione della linea. Io non starò qui a fare la storia del finanziamento di questa linea e della costituzione della Società costruttrice che ne ha intrapreso i lavori con il concorso dello Stato. Ricorderò che nel 1902 si costituiva in Mantova un Comitato di agitazione di cui facevano parte i sindaci di tutti i comuni interessati nella costruzione della linea, nonché, come membri onorari, i deputati di Mantova, Verona e Bardolino, presieduto dall'on. Scaioni, allora sindaco di Mantova, e segretario il dott. Concina, fervido propagandista del progetto ed il benemerito prof. Berni, attuale segretario della Camera di Commercio di Mantova.

L'agitazione fu non poco ostacolata nel suo inizio e specialmente dalla «Belga» che, esercendo la tranvia Mantova-Brescia, riteneva lesi i suoi interessi ed i suoi diritti avendo essa pattuito con la Provincia di Mantova che non si potesse costruire linee parallele e quindi concurrenti alla sua. Così il Consiglio provinciale di Mantova, minacciato di una



La ferrovia misura la lunghezza di Km. 37.360.70 con binario a scartamento normale; la concessione avrà la durata di anni 70 a decorrere dalla data del Decreto reale di approvazione (13 febbraio 1913); il sussidio chilometrico annuo è stabilito in L. 4.950.

Il costo di costruzione della linea e di prima dotazione di materiale rotabile è preventivato in L. 4.761.304

Il materiale rotabile e di esercizio per la prima dotazione sarà provveduto in misura non inferiore a L. 11.000 a Km. di linea assicurata. L'apertura all'esercizio si farà con almeno tre coppie di treni giornaliери viaggiatori.

La stazione e le fermate sono così stabilite: Stazione di Sant'Antonio, comune con la Mantova-Verona delle ferrovie dello Stato; stazione di Marmirolo; fermata di Brizio; fermata della Rota; stazione di Roverbella; fermata di Gozzolo; stazione di Valleggio; stazione di Montzambano; fermata di Salionze; stazione di Peschiera comune con la linea Milano-Venezia delle Ferrovie dello Stato; stazione Peschiera Darsena.

Il tracciato è già di per sé sufficientemente dimostrativo della importanza della linea che farà sentire indubbiamente la sua benefica influenza a Modena e ad una parte dell'Emilia. E' quindi inconcepibile che i lavori già iniziati non debbano venire ripresi in un momento in cui, tra l'altro, la popolazione di questa placca soffre della disoccupazione. Per darvi un'idea del bisogno di lavoro, basti dire che, arrivato a Peschiera e saputosi che mi interessavo della linea che sta tanto a cuore a questa gente, venni circondato ed invitato a dare spiegazioni. Quei buoni lavoratori mi avevano preso per un funzionario dello Stato...

Ciò che si dice e ciò che si vuole

Ho anche interrogato personalità politiche, membri di consessi provinciali e comunali, di camera di commercio ecc. e in tutti ho colta la espressione del più grande malcontento per la interruzione dei lavori.

A debito di cronaca riferirò anche le dichiarazioni fatte da persona competente in grado di conoscere particolari ignorati dal grosso pubblico che mi spiegò in questi termini la ragione della crisi: Della Società concessionaria fanno parte cospicue personalità francesi che a differenza di altri concessionari stranieri, hanno versato per intero il loro capitale. Per poter riprendere i lavori e condurre rapidamente a termine, la Società si rivolgeva all'Istituto delle Assicurazioni perchè acquistasse le annualità delle sovvenzioni governative essendoci d'altra parte impegnato un istituto bancario di fare le anticipazioni sui certificati d'avanzamento dei lavori. La soluzione pareva semplice e se si fosse accettata, la linea sarebbe a quest'ora un fatto compiuto. Ma l'Istituto delle Assicurazioni tiene a giacere la pratica mentre è risaputo che fu molto più sollecito ad assumersi un grosso stock di sovvenzioni ferroviarie per linee di minore importanza politica, strategica e commerciale della Mantova-Peschiera, il di cui ammontare di sovvenzioni è di sole L. 165.000 all'anno, circa. Se non decide, vuol dire che l'Istituto delle Assicurazioni non tiene presenti quelle considerazioni d'ordine nazionale che dovrebbero imporsi alle decisioni di ogni italiano, senza dire che non tiene neanche presenti le ragioni in favore di questo capitale del Nord della Francia che non trova davvero in Italia un eccellente trattamento! Queste le spiegazioni datemi da persona non direttamente interessata.

Comunque sia, ciò che preme è che i lavori vengano intrapresi per tutte le ragioni che vi ho rapidamente illustrati in questa corrispondenza che non sarà l'ultima intorno ai più importanti ed urgenti lavori pubblici di queste regioni.

Qualche dato

Table with 3 columns: Category, Mantova-Peschiera, Peschiera-Mantova. Rows include Legname e carbone, Grani, farine e paste, Pietra, marmi ghiaia, Vini, Frutta fresche, ortaggi, Frutta seche, Olio e papaveri, Prodotti manifatturati, Cotoni greggi, Ferramenta, Vinacce, Prodotti chimici, and Totals: 32.500, 42.000.

Non ultimo dei servizi che potrà rendere la linea, sarà quello igienico poiché renderà facile ed economico lo sfoltimento della popolazione mantovana verso una placca salubre, sparpagliandola o nelle ferie estive o nei riposi domenicali per i ridotti fiumi morenici, a Borgofetto, Valleggio, Mozzambano e sulla riviera gardesana.

Mantova risorgerà dal suo sonno di febbre e la buona gente mantovana della città e del contado avrà con il lavoro, letizia e salute, e pane e pace.

Vediamo ora qualche dato tecnico e finanziario della linea i di cui lavori furono iniziati il 13 dicembre 1913, sospesi il 15 agosto u. s. e, speriamo, presto ordinare, collegando essa una granata ripari.

Il Re del Belgio fra le sue truppe



L'opera e le sue meravigliose caratteristiche

Cominciamo dall'importanza militare e strategica che in questi giorni non si può trascurare; importanza evidentissima se si consideri che la grande arteria Torino-Milano-Veneto è in qualche punto vulnerabile e specialmente al viadotto di Veszemano e lungo il restante percorso sul Garda dove potrebbe essere battuta da un naviglio nemico armato di artiglierie in una incursione nel lago. Ad una interruzione della linea potrebbe provvedere la sussidiaria Peschiera-Mantova e quindi Mantova-Verona, svolgendosi in un angolo interno protetto. Questa la principale caratteristica strategica della linea, di cui occorre considerare i caratteri commerciali di primissimo ordine, collegando essa una granata ripari.

GINO PIVA









