

DEO
ET
PATRIAE

L'ARALDO DEL CANADA

DEO
ET
PATRIAE

Organo Ufficiale del Fascio di Montreal

FONDATA NEL 1906

Cav. Avv. GIACINTO LECCISI, Proprietario

ANNO XXVI No. 12 Telefono: LAncester 2014

(Conto Corrente con la Posta)

34 Notre Dame East.

MONTREAL, SABATO 21 MARZO 1931 — ANNO IX.

Tito Schipa a Montreal

Il 12 di aprile, gli innumerevoli ammiratori del nostro grande tenore Tito Schipa, avranno l'opportunità ed il sommo piacere di udirlo in un concerto che egli darà al Teatro St. Denis.

Tito Schipa porta con sé i trionfi e la gloria dell'arte, che è tutta sua. Egli ne è il creatore. Nessun tenore al mondo può uguagliarlo.

Tito Schipa è gloria italiana, ed è perciò che gli italiani di Montreal dovrebbero recarsi tutti al teatro St. Denis per godere qualche ora di incomparabile dolcezza dello spirito.

Telefonate immediatamente all'impressario Luigi Bourdon — FI. 6524 e riservatevi un buon posto.

Chi tardi arriva male alloggia!



S. E. Dino Grandi

IL PRIMO PASSO DI PACE E' COMPIUTO

Al primo annuncio dell'accordo navale tra la Francia e l'Italia, i polmoni delle Nazioni civili, interessate a conservare la pace, si allargarono respirando un'aria più mite e più salubre. Le due sorelle latine, infine, si erano intese, ed avevano finalmente preso un accordo, che sino allora sembrava irraggiungibile.

Questo primo passo di pace compiuto è stato illustrato con un magnifico discorso da S. E. Dino Grandi alla Camera Italiana. Eli ha dimostrato tutta la gloria e la grandezza della missione destinata all'Italia con brevi efficaci parole. "La grandezza delle Nazioni è misurata dalla vastità degli interessi da difendere ma anche dalla importanza e dalla nobiltà dei doveri da compiere. Avere la coscienza della Missione da assolvere, ecco il segno che solleva dalla mediocrità grigia i popoli e gli uomini.

Questa legge morale ed ideale è quindi universale costituisce la regola e la meta dell'Italia fascista".

Sino ad oggi parole più alte e più nobili non avrebbero trovata un'eco fedele nel Parlamento italiano e nel popolo italiano; ma oggi che la nuova coscienza di italiani ci è stata esclusivamente ridata dalla mente del Duce, quelle parole sono state comprese, gradite, applaudite.

Ecco quindi che dopo un novennio di governo fascista, il nuovo popolo d'Italia sa difendere i suoi interessi e sa compiere i suoi doveri: interessi di razza gloriosa, di stirpe nobile; doveri di nazione civile, di popolo grande.

S. E. Dino Grandi ha meritato alla fine del suo discorso un abbraccio affettuoso del Duce, che è anche l'abbraccio riconoscente e devoto di tutto il popolo italiano.

La chimera che il governo d'Italia ed il popolo italiano siano una minaccia alla pace dei popoli è stata completamente sfatata. E così l'una dopo l'altra le calunnie e le accuse dei ciechi e dei cattivi vanno perdendo il loro valore, lasciando in tutti la convinzione che la politica del governo fascista è di equilibrio e di pace.

Tale equilibrio e tale pace, perseguiti con ragione, con intelligenza e con energia, saranno meglio fondati nel cuore d'Europa non appena gli altri problemi più urgenti e più gravi saranno risolti in sincera completa armonia.

Il dado è tratto. La Francia ha dimostrato con l'accordo che le aspirazioni d'Italia, sono da assecondarsi, perché giuste ed equanime. Siamo quindi in attesa fiduciosa che Francia ed Italia possano adesso completare e risolvere tutti i loro problemi e che, animate poi dagli stessi propositi, possano insieme costituire per l'Europa e per il mondo una solida garanzia di pace e di benessere.

La titanica Crociera oceanica descritta da Balbo

63 ore di volo, 10.400 chilometri percorsi, tre continenti toccati, l'Atlantico sorvolato in un balzo prodigioso, tale può brevemente riassumersi il bilancio della titanica gesta che ha portato le squadriglie aeree, al comando del Ministro dell'Aria, S. E. Italo Balbo, da Orbetello a Rio de Janeiro.

All'audace perizia del suo Capo, al valore dei piloti, ai progressi raggiunti dall'aviazione italiana, si deve il successo della memorabile impresa. Le vicende del progetto di realizzazione, il succedersi delle eroiche sette tappe, non potevano essere meglio narrate da nessuno all'infuori del Comandante della crociera atlantica. Ciò che ha fatto S. E. Italo Balbo scrivendo *Storni in volo sull'Oceano* (edit. A. Mondadori, Milano; tre edizioni: gran lusso L. 40; economica L. 15), che uscirà a giorni. Oltre che un documento e una lettura del più alto ed attuale interesse, il libro costituisce anche un record di attività e dell'Autore e dell'Editore, record che ha permesso di fare coincidere l'uscita dell'opera col trionfale ritorno degli eroici trasvolatori.

L'idea della crociera aerea in massa di idrovoltanti attraverso l'Atlantico nacque a S. E. Balbo negli ultimi giorni di dicembre 1928 a bordo del transatlantico "Conte Grande", mentre dall'America, dove si era recato per assistere al Congresso Internazionale di Aviazione di Washington, rientrava in Italia.

Se una crociera con un intero reparto di idrovoltanti attraverso l'Atlantico del Nord appariva piena di gravi rischi e difficoltà quasi insormontabili, un volo verso l'America del Sud si offriva nel progetto di Balbo maggiormente possibile e nello stesso tempo di grande importanza. Come si poteva negare la grandiosa ripercussione che avrebbe destato in America un volo transoceanico in reparto?

"Ogni raid nuovo — scrive Italo Balbo — sembra gettare un sottile ponte tra l'Europa e l'America, uno di quei ponti sui quali nelle regioni inesplorate passa un solo uomo o al massimo un uomo dietro l'altro. Ma quando su questo ponte ideale fossero passate di colpo decine e decine di persone, in conformità al mio progetto, quale interesse enorme, del tutto nuovo, avrebbe assunto il collegamento aereo fra l'Europa e l'America!

Anche i più dubbiosi si sarebbero convinti che l'aviazione rivoluzionava i concetti che noi ci facciamo del mondo, dei suoi scambi e delle sue distanze, e spalancava insospettiti orizzonti".

Questa "fantasia atlantica" doveva trovare, come realmente ha trovato, la più alta conferma realistica dei "leoncelli" del gruppo aereo atlantico. Al ritorno dalla crociera del Levante, S. E. Balbo riprese lo studio del piano per la trasvolata atlantica. Dopo la meravigliosa prova del motore Fiat A-22 nel raid Ferrarini-Del Prete, si poteva contare sopra una creazione industriale perfetta. Il momento decisivo era ormai giunto. Tracciate le grandi linee della crociera ed elaborato il progetto di itinerario, che comprendeva le note sette tappe, di cui la più pericolosa era rappresentata dal balzo di tremila chilometri sull'Atlantico, Italo Balbo si recò ad esportare al Capo del Governo "non senza qualche segreta apprensione per l'audacia e la vastità a cui era ispirato. Ma lo sapevo come il grande Capo, se con occhio acuto intravede le difficoltà di un'impresa e ne smantella le ragioni utopistiche, è rapido nell'intuire i caratteri positivi e i significati lontani. Non mi ingannai. Il Duce comprese, annui, approvò".

Senza por tempo in mezzo un apparecchio venne subito inviato a Bolama dove si presentava più grave l'incognita del decollo verso l'America. Si passò poi al problema degli uomini: "L'aeronautica italiana non difetta di umane virtù. Gli uomini volenterosi, ricchi di perizia tecnica, quanto di coraggio, sono tanti che alla vigilia di ogni impresa rischiosa, c'è soltanto la difficoltà della scelta. Mi occorreavano trentadue piloti, volontari al cento per cento; e non soltanto volontari, e non soltanto decisi a rischiare la vita senza un attimo di rimpianto, e non soltanto esperti, ma anche aiutanti e robusti, perché la crociera avrebbe richiesto una resistenza fisica a tutta prova. Potevano disporre di un numero triplo e quadruplo di candidati. Bastò qualche vaga notizia che ondate di passione, che fremiti di speranza per tutti gli idroscali d'Italia!".

La scuola funzionò sempre alla perfezione dal primo gennaio 1930. Verso il giugno cominciarono gli esperimenti notturni in formazione sul Tirreno: "Un decollo nella notte, contemporaneamente eseguito da nove apparecchi, che stanno l'uno a fianco dell'altro in formazione serrata e hanno

l'obbligo di restare vicini durante il volo, fa una certa impressione". Orbetello fu la sede della scuola degli "atlantici". Il corso comprendeva tutta quella serie di scienze esatte indispensabili all'aeronautica: geografia, navigazione, fisica, matematica astronomica, ecc. Ma forse prima della crociera atlantica, era stata data importanza alla navigazione astronomica. Questa volta gli equipaggi la sapevano più lunga dei marinai: ogni apparecchio doveva regolare la rotta coi suoi strumenti, conoscere esattamente l'uso della bussola e del sestante".

Fino dal luglio, la preparazione era completa, ma occorreva attendere il periodo invernale. Il giorno 15 dicembre alle quattro del mattino, all'idroscalo di Orbetello veniva suonata la sveglia. Ma tutti erano da tempo già in piedi; fu quella una notte bianca per gli "aquilotti". Allo spuntar del sole, il Ministro dell'Aria lancia il comando: "Motori in moto". In sette minuti lo stormo spicca il volo e le ali tricolori presa la loro formazione si lanciano verso l'aperto mare.

La prima tappa si svolse tra la furia degli elementi atmosferici: "Per quasi due ore gli apparecchi ingaggiarono una lotta di vita e di morte con gli elementi inferociti. La natura aveva scatenato tutte le sue forze misteriose, incoercibili e selvagge, lanciandole contro di noi. Il vento ci bloccava nello spazio, dandoci l'illusione di tenerci fermi; poi, all'improvviso abbandonava la stretta e noi precipitavamo per decine di metri in un vuoto d'aria profondo come un pozzo. L'apparecchio "scarocciava", rullava, si impennava, come imbrozzito e perduto nell'aria instabile, con salti spaventosi".

Seguono poi i capitoli: "Da Cartagine a Kenitra"; "La sosta della desolazione"; "Natale ai tropici", nei quali l'Autore espone dettagliatamente gli incidenti, i particolari dei diversi voli e le caratteristiche delle località sorvolate e delle città ospitali.

A Bolama, nei giorni di attesa per la partenza per l'America, gli "atlantici" occuparono il loro tempo allo studio del grande volo di tremila chilometri e alla preparazione accurata degli apparecchi.

"Due giorni prima del nostro decollo sono partiti da Bolama i tre esploratori *Da Recco, Torigo e Usodimare* per prendere posizione sull'Oceano, in un punto già prestabilito della rotta che percorreranno i nostri idro. Alto sul ponte di comando del *Da Recco*, senza berretto, nella bianca tenuta estiva, l'ammiraglio Bucci rivolto col megafono all'Alce, grida con voce potente: "Per S. E. Balbo: I marinai d'Italia vi salutano, coi vostri compagni! Che Iddio vi protegga sul mare per la gloria della Patria!". Grido un alala alla Patria, al Re, al Duce e il mio gridio viene ripetuto dai petti robusti dei miei equipaggi".

La sera del 6 gennaio, lo stormo parte da Bolama. Nella notte cupa avviene il decollo.

"Sceca l'ora che abbiamo tanto attesa. Solo il rombo dei motori rompe il silenzio della notte. Degli apparecchi non si vede che il piccolo faro di rotta nella punta dell'ala. Gli equipaggi fissano l'aria tenebrosa chiusi nella loro gabbia volante. L'enorme

idro, così pesante, che a poppa affonda per intero nell'acqua, parte con uno scatto che già lo impenna, subito, sull'acqua morta e densa. Accelera, corre, divora con rabbia e frenesia la distanza, sobbalzando bruscamente, a scossoni, contro le onde. La più piccola incisione, lo attimo della incertezza, l'errore imperdonabile, frutto del cieco istinto, vuol dire la perdita sicura dell'apparecchio e della vita. Poi, la ora più spaventosa della crociera, quella del decollaggio, è passata. Per ora navighiamo nella notte, sempre avvolti dalle tenebre più fitte. Le ore sono lunghe a passare. Ma, a mano a mano che i minuti, i quarti d'ora, le mezze ore, le ore passano una sull'altra, segnate dal battito regolare del motore, l'apparecchio si alleggerisce e con esso si alleggerisce il nostro cuore, che sa come dietro di noi, sulla scia invisibile, resti il mare più crudele. Verso le sette, incomincia a filtrare, ad oriente, la prima luce dell'alba: l'Oceano ci mostra finalmente un po' della sua schiena rugosa. Si riflettono nell'acqua i bagliori lividi del crepuscolo. Incominciamo a vedere meglio, dentro e fuori dell'apparecchio. Il volo continua durante le ore del mattino con minori preoccupazioni: durante la notte era molto difficile tener conto contemporaneamente di tutti gli indispensabili elementi: la rotta, l'osservazione degli strumenti di precisione che ci danno la temperatura e la quota, il calcolo della deriva e, soprattutto, il mantenimento della formazione. Le ultime due ore di volo passano senza quasi che ce ne accorgiamo. Sono le 19.30 di Greenwich: ecco la linea giallastra del continente! Ecco Natal! In questo momento scompare ogni stanchezza. Siamo in volo da circa 18 ore".

Dopo l'attraversata dell'Atlantico, le ultime due tappe lungo la costa americana da Porto Natal a Bahia e da Bahia a Rio de Janeiro, sono state compiute dagli audaci piloti come un ordinario volo di squadriglia.

Fra una serie di salve d'artiglieria, fra un delirio di popolo, gli stormi della crociera scendono nella Baia di Rio de Janeiro, la meta finale del meraviglioso volo. Ufficiali e sottufficiali appena discesi dagli apparecchi si radunano intorno al loro Capo: "Mi guardano con legittima fierezza. Dico, vincendo a stento la mia emozione, che hanno fatto il loro dovere. Faccio l'appello dei morti. Ad uno ad uno abbraccio e bacio i vivi. Sui visi adusti dei vincitori dell'Oceano, scendono silenziose le lacrime".

Così l'Italia fascista trionfa ancora una volta per l'inflessibile volontà del suo Duce supremo Benito Mussolini.

Il genio e la volontà operosa del nostro Paese hanno rinnovata la propria potenzialità creatrice nel grandioso dominio dell'aeronautica mondiale.

F. BARBACINI

Roma, 13. — L'Osservatore Astronomico di Pino Torinese conferma la scoperta dei due nuovi pianeti di tredicesima grandezza.

La scoperta è stata annunciata alcune settimane fa.

I due pianeti sono stati fotografati in questi ultimi giorni.

La magica bacchetta della raddomante

Nella zona di Leprignano, nella provincia di Roma, c'è qualcuno che indovina i segreti del sottosuolo e con l'aria magica delle antiche sibille vi dice: "Qui, sotto terra a una profondità di tanti metri troverete una sorgente o una falda d'acqua" oppure "dell'oro, dell'argento, del rame" a seconda dei casi, oppure ancora "una caverna, una tomba antica" e via di questo passo.

Si procede allora a scavare nel punto preciso indicato e si trova che le preventive e suggestive affermazioni erano esatte.

Si ripete così l'antico fenomeno della raddomanza (arte divinatoria per mezzo di una bacchetta: "raddos", verga e "manteia" divinazione) cui oggi per altro si vorrebbe mutar nome, chiamandola "radiomanza".

Nel caso specifico la raddomante (chiamamola pure così perché anch'essa si serve appunto della bacchetta) è la signorina Domenica Mataloni, una ragazza toscana florida e dall'aspetto assolutamente normale. Un giorno essa si trovava a Pieve Santo Stefano mentre un reputato raddomante stava compiendo ricerche d'acqua. Allora anche la Mataloni volle cimentarsi in tale ricerca e ben presto si vide che la ragazza era assai più sensibile del raddomante.

UN LAGO MISTERIOSO

Da allora la Mataloni coltivò la sua insolita qualità, assistita e guidata da un suo compaesano il tenente Cattoi, che è diventato anche lo storico e l'interprete delle manifestazioni della sua compagna di ricerche. Le quali come s'è detto, raggiungono una impressionante precisione specialmente per quanto riguarda la profondità delle cose di cui la Mataloni indica la presenza.

In qualche caso la coppia Mataloni-Cattoi (bisogna dire così perché il Cattoi, ripetiamo, "interpreta" le sensazioni della raddomante meglio che non possa farlo essa stessa) ha potuto dare preziose informazioni circa l'andamento futuro di certi fenomeni tellurici.

Ecco un caso caratteristico. Come molti lettori ricorderanno, nella zona di Leprignano si trova uno stranissimo laghetto che... giuoca a rimpiattino. Di quando in quando compare, poi scompare e quindi riappare a diverso livello e con diversi colori. Si tratta di un lago formatosi improvvisamente nel febbraio del 1930 e quindi esteso attraverso esplosioni ed emanazioni gassose. Il fenomeno faceva temere che in fasi successive potesse mettere in pericolo parecchie case circostanti, ma non si poteva capire quali sarebbero state le cause destinate a rovinare. Ebbene le ricerche della Mataloni permisero di precisare la direzione che avrebbe preso il successivo sviluppo del fenomeno, cosicché il Governo poté prendere prontamente le opportune providenze.

Le cause delle manifestazioni telluriche vennero identificate in correnti e gas di petrolio che si trovano in profondità nella zona del lago, individuandone e rilevandone la provenienza e la direzione e dandone successivamente, con sondaggi e trivellazioni, la tangibile dimostrazione.

Ma intanto, percorrendo i terreni vicini al lago, la Mataloni e il Cattoi si accorsero che la zona era eminentemente archeologica. Ivi infatti secondo le tradizioni storiche sorgeva un tempo la città di Capena. Le ricerche, subito iniziate permisero di circoscrivere l'estensione della città e quella della vicina necropoli.

Anche questa volta le previsioni della Mataloni furono riscontrate esatte. E fu così scoperta una tomba in cui la ragazza aveva giustamente affermato che sarebbero stati trovati bronzi, vasellame e ossa umane.

I FENOMENI DEL PETROLIO
Dopo questa scoperta la Sovrintendenza ai Monumenti e Scavi, mandò un suo autorevole esperto in presenza del quale le ricerche continuarono. La Mataloni, presa la sua bacchetta formata da un ramoscello biforcuto (le sensazioni la raddomante le prova senza bacchetta, ma questa le rende visibili e perciò intelligibili) su ogni punto in cui passando sentiva che sotto terra c'era del buono, faceva piantare un picchetto. Ne risultò così una serie di picchetti che descrivevano una figura geometrica composta di un rettangolo lungo e stretto congiunto a un grande quadrato. Era la segnalazione di un'altre tomba. Il rettangolo indicava il cunicolo d'ingresso e il quadrato

la tomba vera e propria. Subito i terrazzieri si misero a scavare e ben presto apparvero le pareti del cunicolo e l'ingresso della tomba.

A proposito delle correnti di petrolio identificate in vicinanza del recentissimo lago di Leprignano, quando la Mataloni si trova sul petrolio, il cuore le batte a 200 pulsazioni al minuto, le sanguinano gli orecchi e deve allontanarsi dalla zona che comincia a diventare pericolosa per lei. Poco più in là essa dice di sentire che nelle viscere della terra c'è il fuoco, che attribuisce a correnti petrolifere in combustione.

Posto nella mano della Mataloni un pezzetto d'oro, o di bronzo o di argento, di vetro, di mosaico, di marmo, di osso a di qualunque altro corpo, la sua bacchetta si orienta subito nella direzione in cui si trova un corpo simile a quello che tiene in mano. Con successivi tentativi la Mataloni si porta sul punto preciso in cui si trova l'oggetto presentato ed ivi la bacchetta si mette a girare vorticosamente nelle sue mani.

Identificato il punto preciso, essa fornisce la profondità esatta, si scava e si trova quello che essa ha detto.

Infatti, sulla zona della città sotterranea la raddomante afferma che poco al disotto dell'"humus" si trova del vuoto. Si scava e subito appaiono cunicoli, riempiti da terreno di riparto che corrono in diverse direzioni tra le pareti esterne di antiche costruzioni. Scavando vengono in luce pezzi di vasi finemente decorati, intonaci dipinti col vivo colore rosso del tipo conosciuto a Pompei, pezzetti di mosaico, ecc. ecc.

Per la profondità si serve della stessa bacchetta biforcata, vi infila un anellino d'oro e ne fa correre il vertice lungo una comune canna piantata sul suolo. Essa parte dalla terra e striscia la bacchetta lungo la canna. A un certo punto si ferma con un sussulto e dice di sentire una forza tale che le impedisce di andare più su. Quella è la profondità cui si trova l'oggetto avvistato. Lo spazio per cui il raddomante si muove viene dal suo collaboratore tradotto in metri in seguito all'esperienza fatta. Ogni palmo ha il rapporto di due metri e cinquanta.

Scavate e, alla profondità segnalata, trovate quello che la raddomante vi ha detto.

La signorina Mataloni è stata anche a Pompei per alcuni esperimenti riusciti interessantissimi, accompagnata dal tenente Cattoi e dal presidente della Società Radiogeotecnica, Gr. Uff. Musso. La Mataloni ha compiuto una lunga vita in automobile nella plaga vesuviana attraverso l'autostrada. Ella è stata condotta fino a Valle di Pompei.

RAME, ARGENTO E ORO

La gita, alla quale hanno partecipato anche alcuni studiosi che hanno potuto constatare l'esattezza dei fenomeni, ha avuto per scopo degli esperimenti tendenti ad accertare se il suolo di natura vulcanica attenuasse più o meno le facoltà straordinarie della ragazza. Interessante, pertanto, è stato il giro della plaga vesuviana. Durante il tragitto, la Mataloni ha rilevato delle correnti d'acqua sulfurea bollente. Al passaggio sulla zona contenente acque minerali, la ragazza aveva degli improvvisi sussulti.

La comitiva stava per avvicinarsi ai Camaldoli di Torre del Greco, allorché la Mataloni ha accusato uno strano malessere. Essa ha dichiarato di essere in preda a forti sofferenze a causa di grandi masse ignee di ferro e di altri materiali esistenti nel sottosuolo. Oltrepassata questa località, lo stato della fanciulla, che si trovava a bordo di una automobile marciante a 80 chilometri all'ora, è ritornata normale. Difatti essa ha dichiarato di sentirsi meglio. Nei pressi di Valle di Pompei, prima di entrare nell'abitato, la comitiva ha lasciato l'automobile per poter iniziare gli esperimenti con la bacchetta.

La Mataloni ha preso un piccolo rasoio ogni punto in cui passando sentiva che sotto terra c'era del buono, faceva piantare un picchetto. Ne risultò così una serie di picchetti che descrivevano una figura geometrica composta di un rettangolo lungo e stretto congiunto a un grande quadrato. Era la segnalazione di un'altre tomba. Il rettangolo indicava il cunicolo d'ingresso e il quadrato

(Continuazione a Pagina Sette)

ENCICLOPEDIA ITALIANA

L'Enciclopedia Italiana è un'inesauribile miniera creata dal Governo Fascista per disepellire, ordinare e mettere alla luce del sole tutte le incomparabili grandezze dell'Italia, culla primigenita ed eterna delle arti e delle scienze.

- NOMI DEGLI ABBONATI:
1. - Sig. Guido Nincheri
2. - Sig. Carlo Ciceri
3. - Cav. A. D. Sebastiani
4. -

CONOSCERE LE MALATTIE GIOVA A PREVENIRLE

Quante volte avete inteso indicare con un nome che vi è parso astruso, una malattia, e avreste voluto conoscerne i sintomi più importanti, le conseguenze prossime e lontane, e i rimedi più noti e più opportuni? Quante volte avete avuto desiderio di conoscere meglio il delicato congegno degli organi che compongono la macchina umana? Come essi funzionano, come si logorano e si ammalano? Quante volte vi siete domandati l'uso,

le dosi dei medicinali più noti, o avete desiderato, in assenza del medico, avere qualche nozione, sia pure elementare, per portare un primo soccorso a un avvelenato, a un anegato, a un asfittico, a un operajo investito dalla corrente elettrica? Quante volte una mamma si domanda se il suo bambino cresce nei limiti normali di statura e di peso; qual è l'alimentazione più appropriata nei diversi periodi dello sviluppo; quali sono i criteri di educazione fisica e igienica più opportuni? Quante volte avreste voluto leggere e comprendere un trattato di medicina che vi desse schiarimenti su le vicende della malattia di una persona cara, e vi siete trovati nell'imbarazzo, perchè non eravate in grado di comprendere un linguaggio troppo scientifico?

Una schiera di scienziati illustri ha raccolto con paziente cura i risultati delle ultime ricerche in tutti i campi della medicina e della chirurgia, e in forma chiara e chiara li espone al lettore dell'Enciclopedia.

Per maggiori informazioni rivolgersi alla Direzione dell'"Araldo" - Agenti esclusivi di vendita.

UFFICIO V. SACCA MARquette 4989

Rappresentante dell'

AMERICAN EXPRESS COMPANY

Vaglia Postali e Telegrafici

Depositi alle Casse Postali di Risparmio in Italia

Agente della Commercial Union Company per Assicurazioni d'Incendio e d'Automobili

BIGLIETTI D'IMBARCO

Con tutte le Compagnie di Navigazione

ATTI DI RICHIAMO — PROCURE

LIBRERIA ITALIANA COMPLETA

Cambio 270 per cento

Agente esclusivo per il Canada

della AMERICAN LEGION FIREWORKS CO.

SACCA FINANCIAL AGENCY LTD.

756 WINDSOR ST. — MONTREAL, Que.