Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

ICC 10000/148/256 540/TN/1 GENERAL ROADS Vol. I.

Dec. 1944 - AUG. 1945

0771

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

AFHQ PETROLEUM SECTION

ROME AREA ALLIED COMMAND

Tel:- ROME 478875

PET 30/A/3/1

2 August 45

HQ. A.C., Transportation Sub-Commission,
APO 394.

SUBJECT: Petrol for Category 'A' Vehicles.

Reference your 540/74/TN 1 dated 16 July 45.

1. This Section has been advised by AFHQ that 4,000 war weary trucks fall under Category 'A' (disease and unrest). In view of the above, this Section will be prepared to care for these as and when they are made road-worthy and come into service. No anticipated allocations will be made but only on advice from your office to the effect that they are on the road.

JOHN L. KING
Lt. Col., QMC
Petroleum Section

540/100/TN
2.13

0778

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION
Roads Division

Ref: AC/12/169/Tn5 4 August 1945.

SUBJECT: Misuse of F.O.L.

TO : Commerce Sub-Commission.

1. Reference your AC/5146/12/Commerce/POL26 dated 14 July 1945, appended is reply from SHAEF to this office letter AC/12/137/Tn5 dated 19 July 1945, copy to you.

For the Director:

J. S. BILLINGHURST
Captain, R.A.S.C.

cc: Pet, Sec., AFHQ
Transportation S/C (4)

5480/29/TA1

COP I A

COPY

ENTE NAZIONALE AUTOTRASPORTI COSE

DIREZIONE GENERALE

ROME 27 JULY 1945

To the ALLIED COMMISSION
Transportation Sub-Commission
R O M E

REF : CA/Legal
31-73/16474

Oggetto Viaggi irregolari

1. Si fa riferimento alla lettera AC/12/137/Tn5 in data 19 Luglio u.s. di codesta A/C.

2. Non appena questo Ente è stato informato telefonicamente in data 19 corr/ delle cointese irregolarità, ha disposto immediati accertamenti al riguardo, che hanno dato i seguenti risultati :

Caso A.

Autocarro Bianchi, Targa Roma 44466 . La richiesta di trasporto risulta presentata dal "Distaccamento Marina ROMA " per un trasporto masserizie e famigliari da Roma a Bolzano. Tale richiesta è stata approvata dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, cui spetta- in base all'Art 5. del Decreto Legislativo Luogotenenziale 12.8.44 N° 188- tale compito e non da questo Ente, che non ha competenza al riguardo e che si limita ad eseguire i trasporti disposti da detto Ispette-

Subject Irregular trips

1. Reference is made to letter A/C/12/137/Tn5 dated July 19, 1945.

2. Immediately after ENAC has been informed by telephone the 19 inst. of those irregular travels, we checked this matter and following results have been obtained :

Case A

Truck Bianchi ROME 44466 . The bid for transport has been presented by the " R.Navy Detachement ROME" for a transport of household goods and a family from Rome to Bolzano. This bid has been approved by the " Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione" which is concerned for this duty (see Decree 12-8-44 N° 188, Art.5) ENAC has nothing to do in this case, but execute the commission it got by the Ispett.Generale .

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785024

1. Si fa riferimento alla lettera AC/12/137/Tn5 in data 19 Luglio u.s. di codesta A/C.

2. Non appena questo Ente è stato informato telefonicamente in data 19 corr/ delle cointese irregolerità, ha disposto immediati accertamenti al riguardo, che hanno dato i seguenti risultati :

Caso A.

Autocarro Bianchi, Targa Roma 44466 . La richiesta di trasporto risulta presentata dal "Distaccamento Marina ROMA " per un trasporto masserizie e famigliari da Roma a Bolzano. Tale richiesta è stata approvata dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, cui spetta- in base all'Art 5. del Decreto Legislativo Luogotenenziale 12.8.44 N° 188- tale compito e non da questo Ente, che non ha competenza al riguardo e che si limita ad eseguire i trasporti disposti da detto Ispettorato dalle Apposite Commissioni Provinciali .

Il foglio di viaggio N° 201528 è stato rilasciato senza assegnazione di carburante , avendo il "Distaccamento Marina " usufruito di benzina propria di assegnazione

1. Reference is made to letter A/C/12/137/Tn5 dated July 19, 1945.

2. Immediately after ENAC has been informed by telephone the 19 inst. of those irregular travels, we checked this matter and following results have been obtained :

Case A

Truck Bianchi ROME 44466 . The bid for transport has been presented by the " R.Navy Detachement ROME" for a transport of household goods and a family from Rome to Bolzano. This bid has been approved by the " Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione" which is concerned for this duty (see Decree 12-8-44 N° 188, Art.5) ENAC has nothing to do in this case, but execute the commission it got by the Ispett. Generale .

2011

The trip ticket N° 201528 has been released without allotment of gasolyne, because the "R.Navy Detachment ROME "used it own.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

E' stato subito scritto al Ministero della Marina per chiere se la richiesta è stata effettivamente avanzata da un suo ufficio dipendente e se questo poteva usufruire di assegnazione di carburante. Non appena si avranno più precisi elementi al riguardo, si procederà a denunciare il trasportatore all'Autorità Giudiziaria e frattanto si è disposto il ritiro del permesso di circolazione .

We wrote immediately to the Ministry of Marine and asked if the a/m bid has gone legally through there offices and as soon as we get information, we will see to denounce the case to the judicial authorities in the meantime we gave orders to take the circulation permit back.

Case B

Autocarro Ford-Targa ROMA 42216 . Non risulta presentata nessuna richiesta di trasporto. L'ultimo foglio di viaggio fu rilasciato a tale autocarro il 31. 5.u.s. Evidentemente il viaggio è stato effettuato o senza foglio di viaggio o, più probabilmente, con foglio di viaggio falso.

E' in corso la dencia del proprietario di tale automezzo all'Autorità Giudiziaria .

Case B

Truck Ford ROME 42216 . There has not been presented any bid for transport. The last trip ticket has been issued the 31st. of May. Evidently the trip has been effected without trip tickets or, which is more believable, with a forged one .

Denounce has been made against the owner of the truck and the circulation permit is to be withdrawn.

3.- Si conferma che questo Ente, per quanto lo concerne, cerca con ogni mezzo a sua disposizione di arginare il mercato nero del carburante . Le evasioni all'attuale disciplina degli autotrasportatori di cosesi verificano, come nei casi sopra accennati, al di

3.- We confirm that ENAC for what concernes itself, is doing every possible thing to avoid the black marked of P.O.L. The evasions od discipline, like the above mentioned cases, happen out and against ENAC's dispositions .

We will comunicate the result

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

ritiro del permesso di circola - zione .

Case B

Autocarro Ford-Targa ROMA 42216 . Non risulta presentata nessuna richiesta di trasporto. L'ultimo foglio di viaggio fu rilasciato a tale autocarro il 31. 5.u.s. Evidentemente il viaggio è stato effettuato o senza foglio di viaggio o,più probabilmente, con foglio di viaggio falso.

E' in corso la denuncia del proprietario di tale automezzo all'Autorità Giudiziaria .

3.- Si conferma che questo Ente, per quanto lo concerne, cerca con ogni mezzo a sua disposizione di arginare il mercato nero del carburante . Le evasioni all'attuale disciplina degli autotrasportatori di cosesi verificano, come nei casi sopra accennati, al di fuori e contro la volontà dell'ENAC Si farà seguito comunicando l'esito definitivo delle accennate indagini in corso.

IL DIRETTORE GENERALE

Ft° M. COSTA

Case B

Truck Ford ROMA 42216 . There has not been presented any bid for transport. The last trip ticket has been issued the 31st. of may. Evidently the trip has been effected without trip tickets or, which is more believable,with a forged one .

Denounce has been made against the owner of the truck and the circulation permit is to be withdrawn.

3.- We confirm that ENAC for what concernes itself, is doing every possible thing to avoid the black marked of P.O.L. The evasions of discipline, like the above mentioned cases, happen out and against ENAC's dispositions .

We will comunicate the result of investigations, as soon as possible.

THE GENERAL MANAGER

Signed M. COSTA

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

6 AUGUST 1945

SAT :- 566

REF :- AC/1[illegible]/178/Tn5

SUBJECT :- Economical Use of Transport

TO :- Regional Commissioners A.M.G.
LIGURIA Region
PIEDMONTE "
LOMBARDIA "
(Attn: Regional Transportation Officers)

1. The following is an extract from a report made to this Sub-Commission by an officer of Petrol Section A.F.H.Q. N.A.A.F.C.

" The writer has just returned from a trip in the North and had occasion to use the autostrada out of Genoa several times . On each trip it was noted that Piemonte Region trucks and Lombardia Region trucks were entering to make lifts from the port for their respective Regions, and all were entering empty. At the same time, it was noted that Liguria Region trucks were leaving Liguria Region for Piemonte and Lombardia Regions, to pick up fresh fruits and vegetables . It would appear that by coordination between the Transportation Officers of Piemonte, Liguria and Lombardia Regions, that this unnecessary empty mileage could be eliminated and considerable POL could be saved . It is urged that this matter be given your attention . "

2. You are directed to take necessary action to remedy the uneconomical use of transport revealed in the above statement .

2009

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

LOMBARDIA "
(att: Regional Transportation Officers)

1. The following is an extract from a report made to this Sub-Commission by an officer of Petrol Section A.F.H.Q. R.A.A.C.

" The writer has just returned from a trip in the North and had occasion to use the autostrada out of Genoa several times . On each trip it was noted that Piemonte Region trucks and Lombardia Region trucks were entering to make lifts from the port for their respective Regions, and all were entering empty. At the same time, it was noted that Liguria Region trucks were leaving Liguria Region for Piemonte and Lombardia Regions, to pick up fresh fruits and vegetables . It would appear that by coordination between the Transportation Officers of Piemonte, Liguria and Lombardia Regions, that this unnecessary empty mileage could be eliminated and considerable POL could be saved . It is urged that this matter be given your attention . "

2. You are directed to take necessary action to remedy the uneconomical use of transport revealed in the above statement .

2009

By Command of MAJOR ADMIRAL [illegible]

G. PENNYBOUGH
Lt.Col. R.A.

Copy to: Petrol Section RA/C
Economic Section
Commerce Sub-Comm/
Tnptn S/C(Inl & Ml)

5C40/98/TNI

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0 7 8 5

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

INTER OFFICE MEMO

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION
Roads Division

Tel. 566

GF/ep

Ref: AC/12/115/Tn5

7 July 1945.

SUBJECT: Allocation of P.O.L. for Trucks.

TO : Director, Transportation Sub-Commission.

1. In accordance with your instructions, I attach hereto copy of PET. SEC. letter PET 30/A/5/1 dated 5 July 1945.

2. Commerce Sub-Commission have been notified of the Provinces in which the 3480 barrels of gasoline for the month of July are required. The amount released is equivalent to 6 barrels per truck for the 720 vehicles now operating in A.C. Military Units. PET. SEC. were requested to provide 8 barrels per truck for the 400 trucks in the ANCONA-MACERATA area on the grounds that the mileage per day run by these vehicles on priority haulage programs will consume 8 barrels per month. PET. SEC. have stated that if a shortage of petrol occurs toward the end of the month, they will be prepared to consider a supplementary allotment for this group of vehicles.

4. Referring to para. 3 of PET. SEC. letter, I took this point up with Lt. Col. King of PET. SEC. but he is not prepared to release additional petrol for the 100 trucks in BARI and FOGGIA on the grounds stated.

5. Following your instructions, I informed Lt. Col. King that the 1860 trucks to be handed over to the Italian Government had been released by the Chiefs of Staff, Washington for the prevention of disease and unrest in Italy on the basis of 24 hour per day operations. I pointed out that the Chiefs of Staff would be most dissatisfied if A.F.H.Q. was not prepared to release petrol for trucks which they had authorized to be imported into Italy for the disease and unrest program. Lt. Col. King replied that his hands were tied in the matter of alloting additional petrol to the extent demanded by the Italian State Railways. He also was under a directive from A.F.H.Q. that he would only provide adequate P.O.L. in Italy to prevent disease and unrest. If he were to allot P.O.L. in the amounts demanded by the Italian State Railway for the 1860 trucks in successive months it would result in the allotment to the Italian Government being increased from the present 40% figure of pre-war consumption to some 60%. He could not take the responsibility for making such an increase without obtaining authority from A.F.H.Q.

540/47

0 7 8 6

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

6. Regarding para. 5, I have requested Commerce Sub-Commission to arrange for Provincial AMG Supply Officers in LEGHORN and VENEZIA and EMILIA Regions to place immediate demands for additional petrol for the vehicles alloted to those Regions.

G. FERNYHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

Encl.-
Cpy Ltr PET 30/A/3/1
dd 5 July '45

0787

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

C
O
P
Y

AFHQ PETROLEUM SECTION

ROME AREA ALLIED COMMAND

Tel: ROME 478131

PET 30/A/3/1

5 July 45

SUBJECT: Allocation of POL for Trucks

TO : HQ, A.C. Transportation Sub-Commission

1. Reference your AC/12/105/Fn5 dated 30th June.

2. Notification is today being sent to Commerce Sub-Commission HQ, A.C. advising them that this Section authorizes a supplementary allocation to the Italian Government of 3480 Bbls of Gasoline for the month of July.

3. This quantity is to cover the 720 one and a half ton trucks set out in your Para 3 Group A(1). The 50 trucks for Bari Province and 50 for Foggia Province are not being included for, as the bulk allocations already made included for these two truck pools.

4. No additional allocation can be made at present for trucks allotted to I.S.R. The matter is being taken up with Higher Level Authorities and a final decision will be forwarded you in due course.

5. Trucks in your Para 3 (b) Group B will be provided for by allocation to the particular province on receipt of demand with particulars from the various Provincial AMG Supply Officers.

/s/ J. L. KING
Lt. Col. QMC
Petroleum Section

Copy to H.Q. A.C. Commerce Sub-Commission.

2006

0 7 8 8

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

12

SECRET

Walter L. Dorwin
Lt. Col. AGD

HEADQUARTERS
2 AUG 1945
C.

FX 31119
AUG 012320B

F/2296
AUG 021430
ROUTINE

AFHQ SIGNED SACMED CITE FWDCT

BTA 13 CORPS DISTONE RAAC ALCOM MAIN FOLCORPS INFO MIDDLEPOL MAIN FOLCORPS 10 ADV HQ

SECRET.

Subject is jeep withdrawals.

1. Jeeps will be handed in by FWDCT to 10 ADV HQ CASERTA in accordance with G (AG) Adm Instr No 12 and the following programme.

(A) FROM	(B) QTY	(C) DATE OF HAND IN	(D) REMARKS
DISTONE	150	8 9 and 10 August	50 per day
13 CORPS	75	11 August	
BTA	100	12 and 13 August	50 per day
RAAC	10	14 August	
ALCOM	15	14 August	
FOLCORPS	150	15 16 and 17 August	50 per day under DISTONE arrangements

2. For guidance of addressees not on distribution of original withdrawal policy signal (our FX 74785) of 13 May) it is emphasised that after withdrawal from units which can most easily surrender jeeps without loss of efficiency in their present role the reallocation of transport remaining under command is left to discretion of commander. Only in most exceptional cases will replacement vehs be made available by FWDCT. If in order to meet requirements of withdrawal programme it is necessary to withdraw from units which would then be unable to operate in their present role they must be provided with most suitable substitute vehs from other units under command which can now operate with reduced scale of tpt. [redacted] (OVER)

2005 540/

0789

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

3. Vehs will now be returned with 50% spare wheels. 9(AE) Adm Instr No 12 para 5 (c) will be amended accordingly.

DIST

ACTION - RAF SO 2
INFO - CHIEF SUPERINTENDENT
RN SO 2
TRUCK GP
G 4 A
G 4 B
FIRE 2
FLOAT

0 7 9 0

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

XXXX AMG LOMBARDIA REGION

2797 30 July 1945 ROUTINE

XXXXXXXXXX UNCLASSIFIED

PARA ONE PD REFERENCE YOUR CABLE ONE SIX ZERO ONE PD

PART TO AMG LOMBARDIA REGION FOR PROVISIONAL INFORMATION

OFFICERS FROM HQS QUOTE ALSO UNQUOTE ACCEPT PARTS

PARA TWO PD HQ CROSS WILL ANSWER ALL QUERIES REGARDING PERSONNEL OF THEIR POOLS UPON ARRIVAL UNQUOTE ONE ALGUST PD

TPW (1)

Transportation O/C
566

NICHOLAS PIOMBINO
C/O UB A
Asst Adjutant

0791

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION G33/ap

Ref: AC/100/S2/Tr5 July 1945.

SUBJECT: Haulage of Wine.

TO : Regional Commissioner - LOMBARDIA REGION.

1. It has been brought to the attention of this Headquarters that in a number of cases trip tickets have been issued by the Ufficio Trasporti, Lombardia Region, for the haulage of wine from Southern Italy to various cities in Lombardia Region.

2. Your attention is directed to Movements Division (Roads) Memorandum No. 3, Subject: Movement of Wine, reference AC/24/S2/Tr3 dated 26 June 1945. The above mentioned trip tickets have been issued to Southern Italy and thence return to Lombardia Region. The granting of permits to haul wine from any distance other than the nearest railhead or port is contrary to instructions issued from this Headquarters. The granting of return trip tickets from AMG Territory to Italian Government Territory is also contrary to instructions from this Headquarters (reference Movements Division (Roads) Memorandum No. 3, Subject: Movement of Traffic into and out of AMG Territory, file AC/31/7/Tr3 dated 25 June 1945).

3. It appears that the Ufficio Tranporti is entirely disregarding all instructions laid down concerning the haulage of wine. This is causing the truckers in the Italian Government Territory to be discontented. Will your office please investigate the attached list which is comprised of but a few of the trucks seen in Southern Italy, from Lombardia Region, during a 24 hour period. Very strong action will be taken in each of these cases by you and arrangements should be made to prevent further repetition of trucks making this long haul from Lombardia Region to Lecce and Bari and other locations in Southern Italy for wine. The Ufficio Trasporti must further be given very clear instructions as to the issuance of trip tickets into Italian Government Territory, in accordance with Memorandum No. 3, whereby a trip ticket will be issued for one way only, and at arrival of such destination trucker reports to an ANAC office to obtain his return load.

4. Please advise this Headquarters of action taken to correct this disregard of orders on the part of Ufficio Trasporti.

By Command of Rear Admiral STONE:

MERRITT H. TAYLOR
Director

Encl. - List

2003
540/

0792

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

cm/ep

29 July 1945.

Ref: AC/LR/161/TM5

SUBJECT: P.O.L. for Italian State Railways.Trucks

TO : Director General,
Italian State Railways.

1. Reference your letter A.SAC/2554 dated 26 July 1945.

2. The distribution of the 1500 x 1½ and 500 x 10 ton trucks is noted. This information has been passed to Petrol Section, A.F.H.Q., U.S.A.C. for allotment of P.O.L. in Italian Government Territory and to AMG Regional Supply Officers in AMG Territory who will place demands for P.O.L. on Petrol Section.

3. It is pointed out that, once bulk allocations to the Italian Government and to AMG Territory have been published for a period ahead, Petrol Section are against transfer of small portions thereof for Italian Government Territory to AMG Territory or vice versa. It is requested therefore that you will not alter the distribution of trucks shown in your letter as between Italian Government Territory and AMG Territory.

For the Director:

C. [illegible]
Lt. Colonel, R.A.

cc: Commares S/C (POL Section)
Economic Section
Trsp. S/C (PAL and TM4)
Pet. Sec., A.F.H.Q., U.S.A.C.

2002

540/

0793

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

C-4-2 June

30 June 1945

SCHEDULE OF AVAILABILITY OF RESALE VEHICLES

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	July	August	Sept.	Last Quarter	Excess with troops 25 May
Ambulance, 3/4 ton, 4x4	66	8	8	223	118
Truck, 1/4 ton, 4x4	746	129	39	2766	638
Truck, 2½ ton, 6x4 (total 2 in theater)	2	-	-	-	-
Truck, 2½ ton, 6x6, SWB wo/w (total 473 in theater)	236	237	-	-	154
Truck, 2½ ton, 6x6, COE 15 ft. body (total 28 in theater)	28	-	-	-	-
Truck, 2½ ton, 6x6, LWB wo/w	867	135	247	1886	1728
Trailer, 1 ton, 2 wheel, cargo	1600	208	240	2315	-
Truck, 10 ton, 6x4, GSLC (total 19 in theater)	9	10	-	-	-
Truck, 2½ ton, LWB, w/w	317	54	110	936	603
Truck, 3/4 ton, 4x4, WC, wo/w	1320	16	122	696	1936
Truck, 3/4 ton, 4x4, WC, w/w	-	-	-	382	102
Semi-trailer, 3 ton, 2 wheel	-	-	-	-	-
Semi-trailer, 3½ ton, 2 wheel	-	-	-	-	-

NOTE: 2053 trucks, 1½ ton, 4x4, reported on hand 25 May. These trucks are currently authorized and not excess. Substitution of other trucks on units' T/O-E's will make these available as soon as delivery can be effected.

2001 5MP

0794

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TALIAN OCCUPATION AREA-CORRESPONDENCE 65/09

25 July 1945.

Ref: AB/100/65/CmS

My dear Professor Parri:

I have received your to-known reference number 21462287365 dated 19 July 1945.

Our senior transportation officer at Bari spoke to the Supo Commissario about the Italian State Railways in Bari on 17 July requesting him to release 12 trucks so the French for use in transporting Carabinieri. The Supo Commissario agreed to provide the trucks but the Senior Transportation Officer informed the Prefect accordingly.

It was confirmed on the morning of 23 July with the Deputy Director General of the Italian State Railways in Rome, that provision of the 12 trucks was approved. The Prefect is now satisfied that adequate transportation has been put at his disposal.

It is hoped that these arrangements will enable the patrol service to be continued to your satisfaction.

Very truly yours,

C. E. Dodd Jr.
Chief,
Zones Division

Professor Ferruccio Parri,
The Minister of the Interior,
Rome.

cc:Chief Commissioner
Executive Commissioner
Economic Section
Civil Affairs Section
Public Safety
Transportation S/C (Sml and Tub)

2000

540

0 7 9 5

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ref. 230

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
AFO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

1272/ab

30 July 1945

TC/86/Tn 1

SUBJECT: Charges in Connection with Transportation of 300 Lorries from Eritrea to Italy.

TO : Finance Sub-Commission

1. Reference 65/120.7. Transportation Sub-Commission has no interest whatsoever in the method of payment for transport of vehicles and personnel from Eritrea to Italy. Whether this is a charge against the Italian Government in dollars and sterling or whether the transport is paid for in cash is of no concern to this Sub-Commission.

MERRITT B. CURTIS
Director

cc: Minister of Transport

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

GF/ep

Ref: AC/27/102/Tn5

11 July 1945.

My dear Doctor La Malfa:

It is confirmed that 1½ ton trucks will be organized into new truck pools as follows:

Date	Location	Number of Trucks
15 July	Leghorn	180
17 "	Florence	140
20 "	Emilia Region	140
1 August	Liguria "	140
5 "	Venezia "	140

I shall be grateful if you will arrange to appoint inspectors who will take over title to the above trucks on your behalf immediately they arrive in the truck pools. For the purpose of handover, Transportation officers at the above locations will be prepared to take all necessary action with your inspectors and have been provided with instructions regarding signature of shipping tickets, etc. Will you please let me know the names of the inspectors whom you have appointed and the dates when they will arrive at the truck pools in order that I may advise the various Transportation officers.

Your inspectors should call on the following officers on arrival in the above locations:

Leghorn and Florence -- Lt. Col. J.A.N. Giles,
Gen. Transportation Officer, A.C.-Florence

Emilia Region -- Capt. J.O. Dodds,
Regional Transportation Officer, HQ, AMG-Bologna

Liguria Region -- Maj. H.B. James,
Regional Transportation Officer, HQ, AMG-Genoa

Venezia Region -- Col. J.S. Woodger,
Regional Transportation Officer, HQ, AMG, Padova.

I shall be glad, also, if you will arrange for your inspector at Florence and Leghorn to take over responsibility for operation and maintenance when the title to the trucks passes. Our Senior Transportation Officer, however, will continue to act in an advisory capacity giving your inspector every assistance on truck pool matters. In Emilia, Liguria and Venezia

1938 54/B/

0 7 9 71

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Regions AMG will continue to be responsible for the operation and maintenance of the trucks until such time as the territory passes to the Italian Government. I suggest, however, that your inspector should remain at the truck pools in these regions as your representative in order that they may be familiar with details of operation and maintenance.

In view of the fact that handover of the Siena truck pool will be delayed until at least the end of this month, as our officer and your engineer complete the handover of remaining truck pools in Italian Government territory before arriving at Siena, I suggest that your inspector at Florence should be empowered to take over this truck pool from Lt. Col. Giles who is now ready to hand over the trucks and accounts.

Directors are being appointed at all the new truck pools without prejudice to their continued employment by the Ministry of Transport when the pools are taken over by the Italian Government. It will be explained to each director that the Italian Government will reserve the right either to continue their employment or dispense with their services after the takeover. It is hoped, however, that where directors have proved satisfactory you will see your way clear to re-engaging them under the Ministry of Transport.

Very truly yours,

G. FITZ?YHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

cc: Lt. Col. Giles, Sen. T.O., A.C.-Florence
Regional Commissioners (Att: T.O.'s)
Emilia Region
Liguria "
Venezia "
Economic Section
Finance S/C
Truck Operating Group
Transportation S/C — TNI

1997

0798

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tel: 220

MHT/hl

540/96/TN 1

SUBJECT: Vehicles for Public Works & Utilities Sub-Commission.

1 August 1945

TO : Economic Section, Production Division

Re: Signal FX 27975 - 25 July

1. Additional trucks were declined pending adjustment of POL supply in our 200/56/TN 1, dated 3 July.

2. The petrol situation has since been clarified with PETSEC, AFHQ.

3. It is now agreed with AFHQ that the Italian Government will accept vehicles of 20,000 lift plus additional vehicles for cannibalization which will make adequate road transport available to the Italian Government.

4. The requirements of Public Works & Utilities Sub-Commission for eight vehicles for transmission line reconstruction was discussed yesterday with the Minister of Transport and he stated that with his present resources he would not have difficulty in meeting this demand.

5. It will be recalled that the Italian Government have had at their disposal 1,860 new trucks which are being operated by Italian State Railways in addition to over 1,000 trucks which have been turned over to the Italian Government and operated in truck pools. The 20,000 tons of lift about to be made available to the Italian Government is in excess of the vehicles enumerated above.

6. In addition to those resources available to the Italian Government, Transportation Sub-Commission has made available to Public Works & Utilities Sub-Commission over 150 trucks, 15 of which have already been delivered.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

1086

0799

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Bozzano
TSI file

A F H Q CITE FHGEG

3110 4 AUGUST 1945 R O U T I N E

UNCLASSIFIED

PARA ONE PD REFERENCE PARA FOUR PAREN DOG PAREN YOUR TARE DASH TWO DATED TWO SEVEN JULY PD

PAREN TO AFHQ CITE FHGEG INFO AMG PIEMONTE AND VENEZIA REGIONS FROM ALCOM HEADQUARTERS CITE ACTPT PAREN

PARA TWO PD TOTAL NUMBER OF TRUCKS REQUIRED TO REPLACE BAKER LOVE ROGER VEHICLES IN TWO TWO SEVEN CMA TWO TWO EIGHT CMA TWO TWO NINE AND TWO THREE ZERO ITALIAN TRANSPORT COYS IS FIVE EIGHT PD FOUR PER THREE TON WILL BE TRANSFERRED FROM LOVE ABLE DOGS LEAVING A BALANCE OF FIVE FOUR PER THREE TON TRUCKS TO BE REPLACED BY AFHQ PD PARA THREE PD REQUEST REPLACEMENT DELIVERED AS FOLLOWS PD TWO FOUR TO AMG TRUCK POOL CMA THREE SEVEN CORSO STUPINIGI CMA TURIN AND THREE ZERO TO AMG TRUCK POOL ONE ZERO CORSO VITTORIO EMANUELE CMA VERONA PD VEHICLES CANNOT BE DELIVERED TO ITEM TARE COYS SINCE THESE WILL BE DISBANDED WHEN REPLACEMENTS DELIVERED PD PARA FOUR PD STATE DATE REPLACEMENTS WILL BE DELIVERED AND FROM WHAT UNIT PD

COPY TO :-ECONOMIC SECTION
✓Tn S/C (Tn1 & Tn3)
TRUCK OPERATING GROUP
G-4 (B)

TRANSPORTATION SUB-COMM/
ROADS DIVISION

NICHOLAS FIORBINO
CWO USA
ASSIST/ ADJUT/

566

340/35 /TN1

0 8 0 01

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION CF/ep

Ref: AC/S/71/Tn5 4 August 1945.

My dear Avvocato Mole:

Reference is made to your letter A/VIII/2161 dated 22 July 1945.

It is not true to say that transport for civil requirements is a matter for the competent Allied authorities. Allied Commission has recently handed over a very large number of trucks to the Ministry of Transport with the intention that these shall be used for the haulage of civil supplies. The correct course is for you to request the Ministry of Transport for sufficient vehicles to be transferred to Perugia from existing locations to assure the transport of food supplies.

Very truly yours,

C. FERNYHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

Avvocato Enrico Mole
Minister of Food
Ministry of Food
Roma

cc: Land Forces Sub-Comm.
M.M.I.A.
Food Sub-Comm.
Economic Section
Transportation Sub-Comm. (Tn1 and Tn3)

5439/96/

0801

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

ALLIED COMMISSION HEAD QUARTERS
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION CF/ep

Ref: AC/29/8/Tn5

24 July 1945.

SUBJECT: Maintenance of Allied Commission Transport in Northwest Italy.

TO : Truck Maintenance Group.

1. Attached hereto for your information is a copy of A.F.H.Q. letter T-8 dated 21 July 1945.

2. The vehicles referred to in par. 2 of above mentioned letter are British WE vehicles which you will note remain a RTMS responsibility for maintenance and repair, permanently.

By Command of Rear Admiral STONE:

G. PENRYHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

Encl.-
Ltr dd 21 July 1945 (cpy)

cc: Economic Sec.
Trnp. S/C (2)

1993 540/95

0 8 0 21

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

IN CLEAR

IN CLEAR

A M G FLORENCE GMA LOMBARDIA GMA VENEZIA GIULIA GMA LIGURIA GMA VENEZIA GMA EMILIA REGIONS INFO 15 ARMY GROUP FOR G-5 GMA SCAO 5 ARMY GMA SCAO 8 ARMY AFHQ FOR G-5 FD

2490 25 JULY 1945 ROUTINE

IN CLEAR FD

PARA ONE FD SUBJECT PETER OBOE LOVE FOR ITEM SUGAR ROGER TRUCKS FD

PARA TWO AND FLORENCE GMA LOMBARDIA GMA VENEZIA GIULIA GMA LIGURIA GMA VENEZIA GMA EMILIA REGIONS INFO ONE FIVE ARMY GROUP FOR GEORGE DASH FIVE GMA SCAO FIVE ARMY GMA SCAO EIGHT ARMY AFHQ FOR GEORGE DASH FIVE FOR ATTENTION OF REGIONAL TRANSPORTATION OFFICERS AND REGIONAL SUPPLY OFFICERS FROM ALCOA HEADQUARTERS CITE ACKPT PARA PARA TWO FD ITALIAN STATE RAILWAYS HAVE ALLOTTED TRUCKS IN ANY TERRITORY AS FOLLOWS PIEMONTE ONE ZERO THREE PETROL ONE SEVEN DIESEL GMA LOMBARDIA ONE EIGHT FOUR PETROL TWO FOUR DIESEL GMA LIGURIA NINE THREE PETROL ONE SEVEN DIESEL GMA EMILIA ONE TWO EIGHT PETROL TWO FOUR DIESEL GMA VENEZIA BASED ON VERONA NINE ONE PETROL ONE FOUR DIESEL GMA VENEZIA BASED ON VENICE NINE ONE PETROL ONE FOUR DIESEL GMA TOTALS EIGHT ZERO FIVE PETROL ONE THREE TWO DIESEL FD PETROL TRUCKS ARE ONE AND A HALF TON GMA DIESEL TRUCKS ARE ONE ZERO TONS FD PARA TWO FD REGIONAL SUPPLY OFFICERS WILL FORTHWITH PLACE DEMANDS FOR PETER OBOE LOVE FOR VEHICLES IN THEIR REGION ON A BASIS OF FOUR BARRELS FUEL PER TRUCK FOR ABOVE MENTIONED VEHICLES ON PETROL SECTION

1332

566

TRANSPORTATION SUB-COMMISS/
ROADS DIVISION

NICHOLAS FIORENTINO
CMO USA
ASSIST/ ADJUT/

0 8 0 3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

NORTH WITH COPY TO PETROL SECTION G&A AFHQ G&A ROGER ABLE ABLE CHARLIE PD

COPY TO : DIRECTOR MILITARY RAILWAY SERVICE
ECONOMIC SECTION
COMMERCE SUB-COMMISSION(POL SECTION) - 1 N.
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION (3)
DIRECTOR GENERAL ITALIAN STATE RAILWAYS

TRANSPORTATION SUB-COMM/
ROADS DIVISION

566

NICHOLAS FIORINO
CWO USA
ASSIST/ ADJUT/

1991

0 8 0 41

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

IN CLEAR

IN CLEAR

L O M B A R D I A REGION ACTPT ADV FOR POLETTI
INFO SCAO FIVE ARMY

2 5 3 3 25 JULY 1945 R O U T I N E

IN CLEAR PD
PARA ONE PD SUBJECT IS ALCOM TRUCKS PD
PAREN TO LOMBARDIA REGION ACTPT ADV FOR POLETTI INFO SCAO FIVE ARMY FROM ALCOM HEADQUARTERS CITE ACTPT PAREN
PARA TWO PD TRUCK POOLS WILL BE OPERATED AS HERETOFOR AND STEPS WILL NOT REPEAT NOT BE TAKEN TO LEASE OPERATION OF VEHICLES TO PRIVATE FIRMS PD

COPIES TO CHIEF COMMISSIONER
DIRECTOR TRANSPORTATION SUB-COMM/
ECONOMIC SECTION

TRANSPORTATION SUB-COMMISS/
ROADS DIVISION

5 6 6

NICHOLAS PIOMBINO
CWO USA
ASSIST/ ADJUT/

1990
540/93

0805

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 18521

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION GF/ep

Ref: AC/27425/Tn5 24 July 1945.

SUBJECT: Proposal for Appointment of "North Appenines Battle-Field Area" Commission.

To : Regional Commissioner - AMG Liguria Region.
(Att: Regional Transportation Officer)

1. Reference is made to letter IX/HQ/I/1/1 dated 11 July 1945.

2. On page 12 of Section II (Needs of the People for the Coming Winter) a statement of transportation requirements is given which can be briefly summarized as follows:

a. 200 trucks for Public Works and Utilities.

b. Transportation at Provincial levels for the movement of food and other essentials of life.

c. 10 tons of transport per Commune, a total of 350 tons for 35 Communes.

3. Against these requirements the following civilian transport is at present available in the 4 Provinces concerned:

	Number of Trucks	Lift
Bologna	175	709 tons
Modena	160	608 "
Ravenna	33	272 "
Ferrara	37	209 "
TOTALS	405	1798 Tons

Against the requirement of 350 tons, therefore, for Communes, 1798 tons are available - leaving available for transport to Provincial levels, 1448 tons.

4. In addition to civilian transport available, a total of 320 tons are to be provided to Emilia Region for organization in Truck Pools. Of these, up to 120 will be required at Bologna for the movement of refugees - leaving 200 for miscellanious usage. It is suggested that some of these

133940 | 92

0804

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

200 trucks might be assigned for Public Works and Utilities needs and the balance employed to augment Provincial and Commune transportation.

5. Your comments on the above appreciation of the transportation situation in the battle field area are requested. Please state specifically whether the transport available as detailed above will be adequate to meet the needs of the people as stated in para. 6 of Section II.

By Command of Rear Admiral STONE:

for C. BERNHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

cc: Economic Section
Transportation S/C (3)

0807

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

GF/ep

Ref: AC/12/146/Tn5

23 July 1945.

SUBJECT: P.O.L. for I.S.R. Trucks.

TO : Director, Military Railway Service.

1. Reference is made to our letter AC/12/134/Tn5 dated 18 July and your Tn.A.2/7/1 of the same date.

2. It is agreed that P.O.L. for Italian State Railways will in the future be dealt with by Allied Commission through this Sub-Commission and Commerce Sub-Commission.

3. Pet. Section, A.F.H.Q. have released 8,000 barrels of petrol to cover consumption up to 31 July by new 1½ ton trucks now in service under I.S.R. Increased allotments will be made for August and September by Pet. Section.

4. Copies of our letters AC/12/147/Tn5 to I.S.R., AC/12/148/Tn5 to Pet. Section and AC/12/149/Tn5 to Commerce Sub-Commission are enclosed for your information.

For the Chief Commissioner:

G. FERNEAUX
Lt. Colonel, R.A.

cc: Pet. Sec., A.F.H.Q., R.A.A.C.
Economic Section (P.O.L. Section)
Commerce Sub-Commission
Transportation Sub-Commission (3) TNI.

SHAEF 371

0808

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION
Foods Division

E/ep

AC/12/149/Ind

23 July 1945.

SUBJECT: F.O.L. for Italian State Railway Trucks.

TO : Commerce Sub-Commission.

1. Referring to conversation (Lt. Col. Fernyhough -- Capt. Conlin) of 21 July 1945. Attached hereto are copies of our letters AC/12/146/Ind, AC/12/147/Ind and AC/12/145/Ind, dated 23 July 1945, addressed to Director, Military Railway Service, Ref. Sec., A.F.H.Q. and Italian State Railway, respectively.

2. It is hoped that the information which I.S.R. have been requested to supply will be satisfactory for your purposes and that the arrangements made with Ref. Sec., A.F.H.Q. are in accordance with your views.

3. On receipt from I.S.R. of figures showing detailed locations of their trucks it is proposed to pass a copy to each Region in order that Provincial Supply Officers may make demands for petrol based on the number of trucks in service in each Province. It is requested that you will inform Ref. Sec. of the number and distribution of trucks which will be operating in Italian Government Territory. It is further requested that you will in the future deal with Ref. Sec. direct on all matters relating to F.O.L. for I.S.R. trucks. This Sub-Commission will keep both you and Ref. Sec. informed of any changes in location or re-distribution of trucks which may be made by I.S.R. from time to time.

4. Attached hereto, for your information, is copy of I.S.R. letter A.218/2430 dated 19 July 1945. The information contained in this letter is now obsolete since 2,000 trucks are not to be supplied to I.S.R. It does, however, show I.S.R.'s estimate of F.O.L. consumption for the two categories of usage, e.g. for railway operation and for public freight movements.

For the Director:

G. FERNYHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

cc: Ref. Sec., A.F.H.Q., R.A.A.C.
Director General, I.S.R.
Narcotic Section
Transportation S/C (S) TNI.

Encl.-
Ltrs AC/12/145, 147, 148/Ind

1336

0809

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION GF/ep

Ref: AC/12/147/Tr5 23 July 1945.

SUBJECT: P.O.L. for I.S.R. Trucks.

TO : Director General, Italian State Railways.

1. Reference is made to your letter A/248/2420 dated 16 July 1945.

2. Your letter with statements A and B has been forwarded to Petrol Section, A.F.H.Q. for consideration in making allotments for I.S.R. 1½ ton trucks for August and September. It is emphasized that Allied Commission will not now transfer 2,000 x 1½ ton vehicles to I.S.R. Sixteen hundred (1600) x 1½ ton and 260 x 10 ton trucks will be delivered to you in lieu of the 2,000 x 1½ ton vehicles.

3. In view of the new allocation of trucks, it is requested that you forward the following information to this Sub-Commission, with a copy to Commerce Sub-Commission, at the earliest possible moment:

(a) Number of 1½ ton trucks it is proposed to operate in Italian Government Territory showing distribution by Compartimenti;

(b) Number of 1½ ton trucks it is proposed to operate in AMG Territory showing number of trucks in each Province;

(c) Number of 10 ton trucks it is proposed to operate in Italian Government Territory showing number in each Compartimenti;

(d) Number of 10 ton trucks it is proposed to operate in AMG Territory showing number in each Province.

4. This information is required since 1½ ton trucks consume petrol and 10 ton trucks gasoil. In addition, the method of allocation of P.O.L. differs as between AMG and Italian Government Territories. In Italian Government Territory Pet. Section will make a bulk allocation to the Italian Government for I.S.R. trucks and it will be necessary for I.S.R. to inform the Ministry of Commerce (Liquid Fuels Division) the exact amounts which should be made available by C.I.P. at each location where it is desired the trucks shall draw the P.O.L. In AMG Territory the AMG Provincial Supply Officers will place demands with Pet. Section for P.O.L. each month, based on the number of trucks which you propose to operate in each Province. For the above reasons it is necessary that in your statement showing the distribution of trucks in both AMG and Italian Government Territory, the figures should be accurate. As Pet. Section will be planning their allocation of petrol

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

for I.S.R. trucks several months ahead it is requested that as far as possible, you will plan the distribution of both 1½ ton and 10 ton trucks on a permanent basis in order that the same amounts of P.O.L. may be released each month in the various locations.

5. Pet. Section have released to C.I.P. 2,000 barrels (70,000 gallons, approximately) of petrol for those 1½ ton trucks now in service in Italian Government Territory for the remainder of July. Commerce Sub-Commission have already communicated with the Ministry of Commerce (Liquid Fuels Division) requesting them to ascertain from I.S.R. where it is desired that this petrol shall be made available and to inform C.I.P.

For the Director:

G. FERNYHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

cc: Director, Military Railway Service
Pet. Sec., A.F.H.Q., R.A.A.C.
Economic Section
Commerce Sub-Comm. (P.O.L. Section)
Transportation Sub-Comm. (3) TNI.

0811

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION GF/ep

Ref: AC/12/148/Tn5 23 July 1945.

SUBJECT: P.O.L. for Italian State Railway Trucks.

TO : Pet. Sec., A.F.H.Q., R.A.A.C.

1. Reference is made to our letters 540/74/Tn1 dated 16 July 1945, and AC/12/90/Tn5 dated 26 June 1945, and to telephone conversation (Lt. Col. Fernyhough - Major Fagan of 21 July 1945.

2. It is understood that you have released 2,000 barrels of petrol to the Italian Government for I.S.R. trucks now operating in Italian Territory for the remainder of July. Commerce Sub-Commission have taken steps with the Ministry of Commerce to arrange for distribution at locations desired by I.S.R.

3. Attached hereto for your information, is copy of I.S.R. letter A.246/2420 dated 16 July, together with two statements showing the requirements of P.O.L. in each Compartimenti, both in AMG and Italian Government Territories. A copy of our letter AC/12/147/Tn5 dated 23 July 1945, to Italian State Railways is attached for your information. It is hoped that the information requested from I.S.R. will be of assistance to you in making future allocations for succeeding months in both AMG and Italian Government Territories.

4. It is emphasized that 1600 x 1½ ton trucks and 260 x 10 ton trucks have been substituted for 2,000 - 1½ ton trucks, previously planned to be transferred to I.S.R. In the first instance, it was understood that all trucks allotted to I.S.R. would be operated in Italian Government Territory. You will note from the above mentioned I.S.R. letter that this is now not so. After discussion with Commerce Sub-Commission and with Major Fagan of your office, it has been agreed that in the future Pet. Sec. will make above allotment to the Italian Government for trucks to be operated by I.S.R. in Italian Government Territory. It will be for I.S.R. to inform the Ministry of Commerce of locations at which C.I.P. should make petrol available. In AMG Territory, Provincial Supply Officers will be furnished with a statement showing number of trucks to be operated by I.S.R. in each Province and will include in their monthly demands on Pet. Sec. for P.O.L., a separate request for P.O.L. for these trucks. It is requested that when making allocations to Provinces in accordance with these demands, you will state to this Sub-Commission and Commerce Sub-Commission what amounts of

1231

0 8 1 2

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

P.O.L., out of the total allotted for railways in each Province, have been allotted for consumption by the new I.S.R. trucks.

5. It would be of great assistance if you would notify this Sub-Commission each month of the allotment made to the Italian Government for Italian Government Territory and also provide a copy of your detailed P.O.L. allocations to Provinces in AMG Territory.

For the Chief Commissioner:

C. FERGUSSON
Lt. Colonel, R.A.

cc: Director, Military Railway Service
Director General, I.S.R.
Economic Section
Commerce S/C (P.O.L. Sec.)
Transportation S/C (5). TNI.

Encl.-
I.S.R. ltr dd 16 July (cpy)
AC ltr dd 23 July 1945 (cpy)

1933

0813

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

ROUTING AND WORK SHEET

Each note must be numbered and each space completely filled in. THIS WORK SHEET MUST NOT BE REMOVED FROM THE CORRESPONDENCE TO WHICH ATTACHED UNTIL ACTION IS COMPLETED AND THEN FILED WITH FILE COPIES OF COMMUNICATION TO WHICH IT PERTAINS. A line will be drawn the full width of the page under each note.

SUBJECT: Transfer of Control of the Polizia Controllo Economico

No	Date	To	REMARKS	From
1	23 July	Economic Section	1. The attached draft is submitted for approval before a stencil is cut. It has been agreed with Public Safety Sub-Commission. The reason for the change is that it is in accord with civil and military practice to have traffic police under the ordinary police control but established as a separate wing, which will be done in this case. 2. General McKinley will remember reviewing the Force with Mr. Antolini in Rome last May. 1 Incl: Draft letter AC/46/1/Tn 5	M.B.Thomas M.B.THOMAS Colonel, D/D, Tn S/C
2	23 July	Trans SC M Thomas.	Approved in principle	C W W

7 W

1982

370/40

PAGE .....

Use other side

0814

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Page .....

No	Date	To	REMARKS	From

DO NOT WRITE BELOW THIS LINE

DRAFT

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

HAS/eh

AC/46/1/Tn 5

July 1945

SUBJECT: Transfer of Control of the Polizia Controllo Economico

TO : See distribution

1. At a meeting between the Transportation Sub-Commission and the Public Safety Sub-Commission it was decided that the control of the "Polizia Controllo Economico" be handed over by the Transportation Sub-Commission to the Public Safety Sub-Commission.

2. The Force was organised by the Transportation Sub-Commission for work under the jurisdiction of the Regional Transportation Officers in the four Northern Regions. Initially it was essential that the force be immediately available for specialized work under those Regional Transportation Officers on assuming their functions in the North; now it is considered that the control of the Polizia Controllo Economico is more essential in the hands of the Public Safety Division; therefore, the control of the force will pass over to the Public Safety Sub-Commission as soon as possible.

3. Major H.A. Symons, Intelligence Corps, attached to AC, Liaison Officer to the Force, will be responsible for seeing that the various Italian Regional Commanders of the Polizia Controllo Economico commence immediately to make all necessary arrangements for the transfer of control. They will prepare lists

1981

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Safety Sub-Commission it was decided that the control of the "Polizia Controllo Economico" be handed over by the Transportation Sub-Commission to the Public Safety Sub-Commission.

2. The Force was organized by the Transportation Sub-Commission for work under the jurisdiction of the Regional Transportation Officers in the four Northern Regions. Initially it was essential that the force be immediately available for specialized work under these Regional Transportation Officers on assuming their functions in the North; now it is considered that the control of the Polizia Controllo Economico is more essential in the hands of the Public Safety Division; therefore, the control of the force will pass over to the Public Safety Sub-Commission as soon as possible.

3. Major H.A. Symons, Intelligence Corps, attached to AC, Liaison Officer to the Force, will be responsible for seeing that the various Italian Regional Commanders of the Polizia Controllo Economico commence immediately to make all necessary arrangements for the transfer of control. They will prepare lists showing: 1981

a. Ufficiali, Sottufficiali and Agenti on the strength

b. Distribution of a throughout the respective Regions

c. Where and how accommodated

d. Vehicles in use by the Force

e. Particulars of stores, arms, etc., on charge.

4. Major H.A. Symons will make arrangements for the handing over of all Autocentri taken over by the Force; and also for the handing over of the Police Academy at Busto Arsizio, which was requisitioned for use by the Force;

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

and all other buildings, etc., so requisitioned. He will also insure that the Italian Regional Commanders of the Polizia, close their accounts and lodge same with the appropriate Questure. Further, he will be responsible that arrangements are made for the collection and disposal of all goods, etc., sequestrated but not yet handed over to the appropriate authorities.

5. The handing over of the personnel of the Force should be completed by 4 August 1945, but all orders with regard to the working of the Force will, as from 1 August 1945, inclusive, be given by the Public Safety Division. It will of course not be possible to arrange for the handing over of the personnel of all the four Regions at the same time, as it will be necessary for Major H.A. Symons to supervize the handing over; but as same are handed over this office is to be notified. Regional Transportation Officers are responsible that all records, etc., with regard to the work of the Force be handed over to the Regional Public Safety Officers; they must also contact Regional Public Safety Officers at the earliest possible moment and give them all the necessary information as to work of the Force, and assistance, so that the taking over will be carried out with the utmost facility.

6. After the handing over of the personnel and subsequent to the handing over of the personnel the handing over of buildings, stores, etc., is completed, which should be completed by 10 August 1945, Major Symons will close down his office in Milan and report to this Headquarters by telegram for orders.

7. HQ AC letter 155/M/Tn 2 of 4/5/45 and A/E.AC letter 160/M/Tn 2/ADV of 29/5/45 are cancelled.

1980

By Command of Rear Admiral STONE:

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

nel of all the four Regions at the same time, as it will be necessary for Major H.A. Symons to supervize the handing over; but as same are handed over this office is to be notified. Regional Transportation Officers are responsible that all records, etc., with regard to the work of the Force be handed over to the Regional Public Safety Officers; they must also contact Regional Public Safety Officers at the earliest possible moment and give them all the necessary information as to work of the Force, and assistance, so that the taking over will be carried out with the utmost facility.

6. After the handing over of the personnel and subsequent to the handing over of the personnel the handing over of buildings, stores, etc., is completed, which should be completed by 10 August 1945. Major Symons will close down his office in Milan and report to this Headquarters by telegram for orders.

7. HQ AC letter 155/M/Tn 2 of 4/5/45 and A/E.AC letter 160/M/Tn 2/ADV of 29/5/45 are cancelled.

1989

By Command of Rear Admiral STONE:

E. B. McKINLEY
Brigadier General, U.S.A.
Acting Vice President

DISTRIBUTION:
Executive Commissioner ~~(then Economic Section)~~
Economic Section
Civil Affairs Section (for Public Safety Sub-Commission (3))
" " " (for Legal Sub-Commission)
Advanced Echelon, AC (2)
Finance Sub-Commission
All Regional Commissioners (6 each - For Tptn, Publ. Safety; 2 for Finance, Legal, Spare)
Minister of Interior

Approved W.B. Thomas Colonel
D.D. Tn. S.C.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0819

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION GF/op

Ref: AC/102/73/Tn5 21 July 1945.

SUBJECT: Unloading of Steamer at Civitavecchia on Behalf of UNRRA.

TO : ENAC.

1. Reference your letter 3 M./12/570/15620 dated 20 July 1945.

2. It is regretted that this Sub-Commission is unable to intervene in the matter of the provision of petrol for ENAC trucks which have been engaged in the haulage of UNRRA stores from Civitavecchia to Rome. UNRRA have no petrol available to hand over to ENAC for such purposes. All UNRRA petrol is drawn from military sources and may not be utilized by civilian trucks.

3. You are already aware that Allied Commission has made repeated requests to the Italian Government to prevent the flagrant misuse and wastage of petrol allotted to it by Petrol Section. The Italian Government has also been requested to reconsider its distribution of P.O.L. as between the various classes of user in order that a fairer and larger allocation may be made available for commercial transport. It is pointed out that these UNRRA stores are imported into Italy for the benefit of the Italian people and the haulage of them may be considered of the highest priority. It is in the interests of the Italian people, therefore, that the Italian Government, through the Ministry of Commerce, should allot additional petrol to ENAC to replace the amount which has been consumed in haulage from Civitavecchia.

4. In view of the fact that the Allied Commission has made repeated representations to the Italian Government regarding its distribution and usage of P.O.L., and that the Chief Commissioner of Allied Commission has written to the Prime Minister on the subject, this Sub-Commission does not feel inclined to approach the Ministry of Commerce on this particular matter. It is suggested that ENAC should request the Ministry of Commerce to make an additional allocation of petrol as required.

For the Director:

G. FERRYHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

cc: Economic Section
Transportation S/C (S) IN/.
HQ UNRRA - Rome

1979

540/89

0 8 2 0

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

20 JULY 1945

EXT :- 566

REF :- AC/3/65/Tn5

SUBJECT :- Request for M.T. Trucks

TO :- The Sindaco
Comune of ROME

1. With reference to your letter ASNV. N.U. 5748 dated 13 July '45 it is regretted that vehicles are not available from Allied Commission for your use .

2. Application should be made to the Ministry of Transport to whom Allied Commission are at present transferring a large number of vehicles .

For the DIRECTOR

J.J. BILLINGHURST
Capt. R.A.S.C.

5748

Copy to : Economic Section
Ministry of Transport
Transportation S/C (2)

File
340/88

0821

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 18521

15

19 July 1945

Ref. M/5146/42/Commerce

My dear Mr. Prime Minister,

On 20 March 1945 I found it necessary to write to Prime Minister Bonomi drawing his attention to the lack of effective control in Italian Government territory over the use of petrol and motor vehicles generally.

It is reported to me that the abuses to which reference was made have not been checked in spite of repeated instructions issued by the Ministry of the Interior to all Prefects insisting that severe police action must be taken. The situation to date is set out in the attached statement, to which I would like to draw your personal attention.

It is perfectly true, as claimed by the Ministry of Industry and Commerce, that a great proportion of the petrol used for irregular purposes originates from the black market and is illegally acquired from Allied stocks. This aspect of the matter is being presented to competent Allied authorities. It is equally true, however, that where there are no receivers there is no incentive to theft; the circulation of considerable numbers of unauthorised and unnecessary vehicles undoubtedly provides such an incentive in the case of petrol.

Owing to the continuance of the war in the Far East, the number of tankers which can be spared for bringing supplies to this Theater is strictly limited, and it will probably be necessary to cut down the number still further in the immediate future.

1077

540/87

0821

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

This means it is essential that every drop of petrol which is brought in must be put to good and effective use. I should be glad, therefore, to have your personal assurance that no further time will be lost over instituting those measures of rigid control which alone can prevent serious wastage.

Yours very truly,

/s/ Ellery W. Stone

ELLERY W. STONE,
Rear Admiral, USNR,
Chief Commissioner.

Professor Vermuccio Parri,
The President of the Council of Ministers,
Italian Government,
Rome.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HISTORY OF POL IN ITALY DURING OCCUPATION

1. Action to eliminate the misuse of POL first started as far back as April 1944 following a complaint made by the Commander in Chief, Allied Armies in Italy regarding the rapid evaporation of civilian motoring.

2. At that time a system of civilian petrol rationing based on circulation permits issued to approved vehicles had been operating only for a short time and instructions were sent to all Regional Commissioners to institute road blocks in collaboration with Italian police with a view to cutting out unauthorised circulation of vehicles. The measures it was desired to institute were made known to Italian Government through Public Safety Sub-commission and their cooperation requested.

3. Following the handing over to Italian administration of additional areas during October 1944 it became evident that the controls instituted were being freely evaded with the result that a steady black market in petrol had developed.

4. The situation was again drawn to the attention of the Italian Government at the beginning of November 1944, particular emphasis being laid on the excessive number of small trucks employed on unauthorised passenger traffic in Rome area. An assurance was received from the Ministry of Communications dated 6 November 1944 that steps were being taken to institute regular controlled passenger services following which decisive measures would be taken to eliminate pirate trucks.

5. Plans were in fact studied between Motor Transportation Division of Lazio Umbria Region AMG and Rome Compartimento authorities acting under orders from Ministry of Communications, but progressed very slowly. On 29 January 1945 Ministry of Communications confirmed that preparations had reached the point where intensive police measures could and would be instituted commencing on February 10th.

6. No outward signs of such activity were noticed in the form of reduced traffic although it became evident from frequent articles in the press that negotiations were still proceeding in the face of great hostility on the part of truck owners and that indeed its delay over the introduction of effective discipline might be expected.

7. Further letters were written to the Ministry of Interior through Public Safety Sub-commission, dated 12 and 25 March and 6 April, and to Prime Minister Bonomi, dated 20 March, under signature of the Chief Commissioner. In this correspondence the main theme was still the activities of passenger trucks in Rome but attention was also drawn to other abuses such as theatre traffic, trucks carrying passengers to Racing Meets Villa Glori, road motor racing contests, and deliberate breaking of the pipe lines between depots and Rome.

3. Following the handing over to Italian administration of additional areas during earlier months it became evident that the controls instituted were being freely evaded with the result that a steady black market in petrol had developed.

4. The situation was again drawn to the attention of the Italian Government at the beginning of November 1944, particular emphasis being laid on the excessive number of small trucks employed on unauthorized passenger traffic in those areas. An assurance was received from the Ministry of Communications dated 6 November 1944 that steps were being taken to institute regular controlled passenger services following which decisive measures would be taken to eliminate pirate trucks.

5. Plans were in fact studied between Motor Transportation Division of Lazio Umbria Region AMG and Rome Compartimento authorities acting under orders from Ministry of Communications, but progressed very slowly. On 29 January 1945 Ministry of Communications confirmed that preparations had reached the point where intensive police measures could and would be instituted commencing on February 10th.

6. No outward signs of such activity were noticed in the form of reduced traffic although it became evident from frequent articles in the press that negotiations were still proceeding in the face of great hostility on the part of truck owners and that inducements to delay over the introduction of effective discipline might be expected.

7. Further letters were written to the Ministry of Interior through Public Safety Sub-commission, dated 12 and 26 March and 6 April, and to Prime Minister Bonomi, dated 20 March, under signature of the Chief Commissioner. In this correspondence the main theme was still the activities of passenger trucks in Rome but attention was also drawn to other abuses such as theatre traffic, trucks carrying passengers to racing meets (Ville Glorie, road motor racing contests, and deliberate breaking of the pipe lines between Naples and Rome.

8. The only reaction appears to have been on paper. In his acknowledgment, dated 29 March, of the Chief Commissioner's letter Ex- Prime Minister Bonomi stated that orders had been given to the police to "exercise the strictest surveillance to repress abuses" and circulars were indeed sent out to all Prefects by the Ministry of the Interior, dated 24 March and 7 April.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

9. In spite of the above reminders there has been no evidence to date of any serious attempt to institute road blocks on any scale although it was confirmed by the Ministry of the Interior towards the middle of April that day and night pipe line patrols were being organised immediately by the Questure of Rome and Naples.

10. At the end of May, Caserta Sub-commission was approached by the Ministry of Industry and Commerce for a supplementary allocation of petrol to Naples Police for the purpose of organising road patrols but by this time losses had reached such a point (estimated by Petrec at 9/10,000 barrels per month) that the pipe line had been taken out as the only possible remedy against further loss and was no longer operative.

11. Evidence of complete absence of effective control has continued to accumulate. The following is a statement sent by Ministry of Interior showing numbers of vehicles impounded during the months of April and May:

	April	May
Palermo	2	-
Catania	7	8
Bari	-	2
Florence	-	5
Rome	2	28
	11	43

These figures in respect of such an extended area speak for themselves.

12. As regards control over unauthorized passenger trucks in Rome, a copy of a letter written from Rome Prefecture to Ministry of Interior, dated 31 May, was passed to Caserta Sub-commission by Ministry of Industry and Commerce. The last paragraph of this letter reads as follows:-

> (Translation)
> "The Chief of the Rome Municipal Police informs me that, with the object of avoiding public disturbances, he has thought it opportune to suspend as from 31st May the measures in force for checking and controlling the said passenger services."

This decision apparently followed continued and active threats made by truck owners when it was not proposed to license for passenger traffic to sabotage those vehicles which were no licensed.

13. During the month of April, a series of road checks on the activities [illegible] control of MT/C were carried out by officers

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

11. Evidence of complete absence of circuits [illegible] accumulate. The following is a statement sent by Ministry of Interior showing numbers of vehicles impounded during the months of April and May:

	April	May
Palermo	2	-
Catania	7	8
Bari	-	2
Florence	-	5
Rome	2	28
	11	43

These figures in respect of Rome as extended area speak for themselves.

12. In regards control over unauthorized passenger trucks in Rome, a copy of a letter written from Rome Prefecture to Ministry of Interior, dated 31 May, was passed to Commerce Sub-commission by Ministry of Industry and Commerce. The last paragraph of this letter reads as follows:-

> (Translation)
> "The Chief of the Rome Municipal Police informs me that, with the object of avoiding public disturbances, he has thought it opportune to suspend as from 31st May the measures in force for checking and controlling the said passenger services."

This decision apparently followed continued and active threats made by truck owners when it was proposed to license for passenger traffic to vehicle those vehicles which were so licensed.

13. During the month of April, a series of road checks on the activities of trucks running under official control of [illegible] were carried out by officers from Transportation Sub-commission. Twenty-nine cases of serious abuse were noted during a period of three days and brought to the attention of the Ministry of Communications (responsible for [illegible]) by Transportation Sub-commission with a request that severe action be taken against the offenders. It is understood that prosecutions have been instituted in some cases but that judgment has not been given owing to long legal delays. Transportation Sub-commission are still pressing for a final report on all cases.

14. During the month of May, approval was given to an Italian Government proposal to prolong the validity of circulation permits from 4 to 6 months in order to allow local authorities ample time in which to carry out thorough screening operations. It has always been contended by the Italian Government in this connection that the original 4-month period of validity did not allow

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

time for satisfactory screening and that this explained to a great extent the excessive circulation of private vehicles. A circular to all issuing offices was sent out by Ministry of Industry and Commerce, dated 1 June 1945 (Circular No. 53) and this contained specific instructions that the number of permits issued must be reduced. This warning was inserted as worded by Commerce Sub-commission and, when approving the change, it was made clear to the Ministry of Industry and Commerce that its continuance was dependent on results achieved in the field of elimination of abuse. (AC/5037 of 7 May 1945).

15. Since the beginning of May further letters written to the Italian Government dealing with abuses include the following:

a) 7 May 45 - Public Safety Sub-commission to Ministry of Interior citing further cases of trucks transporting passengers to trotting races.

b) 11 May 45 - AC/2146/12 to Ministry Industry and Commerce suggesting that it may be necessary to consider reducing the bulk allocation if action is not taken. An extract from 'Il Globo', dated 21 April 45, giving a full account of the Black Market procedure was attached to this letter.

c) 21 June 1945 - Commerce Sub-commission to Ministry of Industry and Commerce citing a case of a truck stopped on Highway 2 between Florence and Rome. The driver claimed to be returning from Florence to Rome from an official haul on behalf of UNRRA but could produce no documents to substantiate his statement neither could he explain why his truck was fitted with roll-call roots and loaded to capacity with well-dressed Italian civilians.

d) 29 June 45 - Commerce Sub-commission to Ministry of Industry and Commerce replying to a request for an increased allocation for June. This letter stressed the whole situation to date and drew attention to further abuse in the form of trucks and private cars running to the sea-shore in the evenings and on Sundays and also to the great increase in inter-provincial private traffic. Reference was also made to the necessity for revising the priorities system with a view to making possible the allocation of greater supplies to distributive services than heretofore. Copies of this letter were transmitted to Ministry of Interior and Ministry of Communications through Public Safety Sub-commission and Transportation Sub-commission respectively.

0073

e) 6 July 45 - Commerce Sub-commission to Ministry of Industry and

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

15. Since the beginning of May further letters written to the Italian Government dealing with abuses include the following:

a) 7 May 45 - Public Safety Sub-commission to Ministry of Interior citing further cases of trucks transporting passengers to trotting races.

b) 11 May 45 - [illegible] to Ministry Industry and Commerce suggesting that it may be necessary to consider reducing the bulk allocations if action is not taken. An extract from 'Il Globo', dated 21 April 45, giving a full account of the black market procedure was attached to this letter.

c) 21 June 1945 - Commerce Sub-commission to Ministry of Industry and Commerce citing a case of a truck stopped on Highway 2 between Florence and Rome. The driver claimed to be returning from Florence to Rome from an official haul on behalf of AMG but could produce no documents to substantiate his at present neither could he explain why his truck was fitted with [illegible] tanks and loaded to capacity with well-dressed Italian civilians.

d) 29 June 45 - Commerce Sub-commission to Ministry of Industry and Commerce replying to a request for an increased allocation for June. This letter resumes the whole situation to date and draws attention to further abuse in the form of trucks and private cars running to the sea-shore in the evenings and on Sundays and also to the great increase in inter-provincial private traffic. Reference was also made to the necessity for revising the priorities system with a view to giving possible the allocation of greater supplies to distributive services than heretofore. Copies of this letter were transmitted to Ministry of Interior and Ministry of Communications through Public Safety Sub-commission and Transportation Sub-commission respectively.

1273

e) 6 July 45 - Commerce Sub-commission to Ministry of Industry and Commerce asking for information regarding authority for institution of long distance bus services Rome-Florence and Rome-Milan and source of POL supplies. It was pointed out that 3 large buses were seen by an AC officer entering Florence in convoy all fully loaded with civilian passengers.

16. During this same period, a further circular has been sent by the Ministry of Interior, dated 11 May, to all Prefects again insisting that severe police control be instituted and a similar circular, dated 14 May, to all Rome police forces by the Rome Questore. The effect of the latter is

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

seen in the quotation set out in para 12. In both circulars specific orders are given that cars will not circulate on Sundays and public holidays for pleasure purposes. It is sufficient to go to any beach or any pleasure resort on any Sunday to see how this order is enforced.

17. During the whole of the period covered by the above report, the representatives of the Ministry of Industry and Commerce - Liquid Fuels Division - have been kept well informed by Commerce Sub-commission regarding all developments and have displayed willingness to cooperate whenever it has been necessary to call on them to make special arrangements for POL supplies to special services in which SC have been interested. It is felt, however, that their efforts to allocate, to the best advantage, the bulk supplies made available to the Italian Government are being seriously impeded by the complete absence of effective police control over circulation. Even if improved servicing is achieved as a result of the action set out under para 14, full results in the form of reduced and better regulated traffic can only be expected following the removal from circulation by police action of those vehicles now known to be circulating illegally and unnecessarily.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0 8 3 01

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 18521

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

GW/ep

Ref: AS/12/137/TM3

19 July 1945.

SUBJECT: Misuse of P.O.L.

TO : MMAG.

1. An Allied officer of the Petrol Section has made the following report concerning 2 cases of irregular operation by trucks under the control of MMAG:

CASE A -- "At 1830 hours, on 18 July '45, in the Piazza di Spagna, two well-equipped trucks were noted at the curb, one loading and the other unloading. The truck that was loading was a Bianchi, MMAG 44465. In addition to an over-size gasoline tank, it carried two can racks, with four Americans on one side and six on the other. It was fitted with nicely upholstered seats, facing forward, and a complete load of passengers and their baggage were getting aboard. Its permit was issued in Rome, No. 82301. It carried MMAG clearance papers, serial number 201526 dated 11 July 45, and authorized a journey, Rome to Bolzano, and to return empty. The driver stated that he was only going to Milan, and his fare seemed quite a reasonable one, 2 lire per kilometer per person."

CASE B -- "The other truck, similarly fitted, was a Ford, MMAG 43916. It had just returned from Milan and was unloading. Its permit number was 82552 ROME." The driver of this vehicle stated that he had handed his work ticket to an MMAG control post on the road before arriving in Rome.

2. Both of these are extraordinary cases and it is suggested that immediate action is called for to stop such illegal operation. It is understood that MMAG only issues work tickets for the haulage of goods and not for the carriage of passengers. The following additional points arise:

(a) It is obviously irregular that a trip ticket should be issued covering a journey to Bolzano and return empty.

(b) Why was the journey to Bolzano authorized when all passengers intended to proceed no farther than Milan?

Such irregular operation does not agree with MMAC's claim that

1971 540/5

0831

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

their allocation of petrol is insufficient to take care of the haulage of essential goods.

4. It is requested that you will take immediate action to stop this service and to return both vehicles to their normal functions of carrying goods. Will you please notify this Sub-Commission of the result of your investigations?

For the Director:

O. FERRYMOOR
Lt. Colonel, R.A.

cc: Pet. Sec., A.F.H.Q., R.A.A.C.
Commerce S/C (POL Branch)
Transportation S/C (2) TNI

0832

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION CF/ep

Ref: AC/354/7/FnD 18 July 1945.

SUBJECT: Tariff Rates for Passenger Bus Services in A.M.G. Territory.

TO : See Distribution.

1. Economic Section recommended a rate of 75 lire per passenger kilometer in A.M.G. territory north of the Pesaro line in their letter 15.11/20 dated 8 May 1945. The Milan Compartiment of the Ministry of Communications has proposed that the tariff be raised due to increased operating costs e.g. high price of tyres and increased prices of B.C.L. and methane. The new tariff suggested is:

1.50 lire per passenger km. on the plain
2.0 " " " " " hills and mountains
0.35 to 0.60 lire per passenger km. for workers tickets

2. In Italian Co-belligerent Territory a uniform tariff, published under Legislative Decree No. 346 in the Gazetta Ufficiale dated 6 December '44, is in operation. (A copy of the Decree is attached) The tariff is comprised of three schedules, which provide for differences in road surface and hilly roads, and are based on a sliding scale built up according to mileage and B.K. The average charge approximates to 1.50 lire per passenger km. No workmen's fares are included. By an Order of the Minister of Transport dated 30 May 1945, the charges in each schedule were increased by 80% on the grounds of increased operating costs.

3. It is proposed to introduce the tariff in Decree No. 346 throughout A.M.G. Territory by General Order. It is felt that workmen's fares as given in para. 1 or 2 a standard charge of .50 lire per passenger km. should be included.

It is not intended that the 80% increase, applicable in Italian Government Territory, shall be added since operating costs have passed the peak now and can be expected to fall with a larger supply of tyres and spare parts becoming available. Without the increase the tariff approximates to the charges proposed in para. 1.

4. The application of the Decree 346 tariff in A.M.G. Territory would be the first stage in attaining uniformity of passenger bus rates throughout Italy. If it is found that the tariff, less the 80% increase, is

1359
540

0833

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

equitable from the standpoint of operating costs in the North, there will be a strong argument for cancelling the 80% increase in the South, thus attaining a standard tariff.

5. Your comments on the proposal are requested. Will you please provide specific recommendations on the following:

(a) Are schedules A.B. and C. in the tariff necessary or would one schedule be more practical, based on an average of the three?

(b) What charge should be made for workmen's tickets?

(c) Is the 80% increase justified?

By Command of Rear Admiral STONE:

G. FORSYTHE
Lt. Colonel, R.A.

DISTRIBUTION:

REGIONAL COMMISSIONERS:
ASC, LIGURIA REGION
PIEDMONTE "
LOMBARDIA "
VENEZIA "
EMILIA "

cc: G-5, 15th Army Group
S.C.A.O. 5th Army
S.C.A.O. 4 Corps
Economic Sec. (Price Office)
Transportation S/C (3) TNI ✓

1958

TRANSLATION R.N./

LIEUTENANT OF THE REAL..'s LEGISLATIVE DECREE
7 SEPTE..BER 1944 - N° 344

UNIFOR. NATIONAL TARIFF FOR PUBLIC LINES
OF .OTOR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGER

HU.BERT OF SAVOY
PRINCE OF PIED..ONT

LIEUTENANT GENERAL OF THE REAL..

By virtue of the authority delegated to us:
Considering the unified text of laws concerning railways granted to private entreprises, tramways, and motor vehicles, approved by R.Decree 9 May 1912, N° 1447 and later amendments;
Considering the R. law-decree 12 March 1941 N° 142;
Considering the R. law-decree 16 December 1943, N° 27/B
Considering Art.4 of Lieutenant's law-decree 25 June 1944 N° 151
Considering the R. law-decree 30 Oct.1943 N° 2/B and later amend-ments;
Considering the resolution passed by the Council of Ministers on the proposal of the .inister of Communications in agree-ent with the Ministers for Treasury, Finance and Industry Com-erce and Labour:
We have sanct oned and promulgate what follows:

Art.1

Unitl six months after the state of war has ceased, the tariffs of public lines of passenger motor transport services, operating under concession, are unified and established within the maximum rates shown in the schedules attached to the present Decree, signed by the Minister of Communications.

1967

Art. 2

The concessionaires of services mentioned in art. 1 are authorized to recover thermount of the revenue tax as laid down in Art. 8 (para 1) of the R.Decree-law 9 Jan.1940 N° 2 converted into the law 19 June 1940 N° 762, by increasing the prices of transport by the same amount.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Considering the R. law-decree 12 March 1941 N° 142;
Considering the R. law-decree 16 December 1943, N° 27/B
Considering Art.4 of Lieutenant's law-decree 25 June 1944 N° 151
Considering the R. law-decree 30 Oct.1943 N° 2/B and later amendments;
Considering the resolution passed by the Council of Ministers on the proposal of the Minister of Communications in agreement with the Ministers for Treasury, Finance and Industry Commerce and Labour:

We have sanctioned and promulgate what follows:

Art.1

Until six months after the state of war has ceased, the tariffs of public lines of passenger motor transport services, operating under concession, are unified and established within the maximum rates shown in the schedules attached to the present Decree, signed by the Minister of Communications.

1987

Art. 2

The concessionaires of services mentioned in art. 1 are authorized to recover the amount of the revenue tax as laid down in Art. 8 (part 1) of the R.Decree-law 9 Jan.1940 N° 2 converted into the law 19 June 1940 N° 762, by increasing the prices of transport by the same amount.

Art. 3

The Minister for Communications in empowered to set down in agreement with the Minister of Industry, Commerce and Labour, the rules for the application of the tariffs mentioned in Art. 1 and to bring about alterations to the same tariffs on the basis of periodical surveys of operating costs.

Art. 4

The present Decree comes into force on the thirtieth day following its publication in the Official Gazette of the Kingdom. We order to all whom it may concer, to observe the present Decree and to see that it is observed as a law of the State.

Given in Rome 7 Sept.1944

84

HUMBERT OF SAVOY
BONOMI-CERABONA-SOLIRI-SIGLIENTI-GRONCHI

0835
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

SCHEDULE A

TARIFF FOR PASSENGER - KILOMETRE

No. Line	Average daily distance	Level roads with good maintenance					
		Up to 19 HP (1)	HP 20-26	HP 27-32	HP 33-38	HP 39-45	Over 45-HP
1	Up to 20 Kms	2,63	2,37	2,25	2,17	2,12	2,08
2	From 21 to 30	2,33	2,12	2,02	1,95	1,90	1,87
3	From 31 to 40	1,99	1,83	1,75	1,70	1,66	1,62
4	From 41 to 50	1,80	1,67	1,61	1,56	1,52	1,49
5	From 51 to 60	1,67	1,57	1,51	1,47	1,43	1,40
6	From 61 to 70	1,59	1,50	1,45	1,41	1,37	1,34
7	From 71 to 80	1,53	1,45	1,40	1,36	1,32	1,29
8	From 81 to 90	1,48	1,41	1,36	1,33	1,29	1,26
9	From 91 to 100	1,45	1,38	1,33	1,30	1,27	1,24
10	101 to 110	1,42	1,35	1,31	1,28	1,25	1,22
11	From 111 to 120	1,39	1,33	1,29	1,26	1,23	1,20
12	From 121 to 130	1,37	1,31	1,27	1,24	1,21	1,18
13	From 131 to 140	1,35	1,29	1,26	1,23	1,20	1,17
14	From 141 to 150	1,33	1,28	1,25	1,22	1,19	1,16
15	Over 150 Kms(2)	1,32	1,27	1,24	1,21	1,18	1,15

(1) The tariff is applicable also to motor busses obtained by the transformation of cars, even if over 19 HP in power, provided they have a number of seats not over 14.

(2) For motor services on an average daily distance of more

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

	31 to 40	1,99	1,83	1,75	1,70	1,66	1,62
4	From						
	41 to 50	1,80	1,67	1,61	1,56	1,52	1,49
5	From						
	51 to 60	1,67	1,57	1,51	1,47	1,43	1,40
6	From						
	61 to 70	1,59	1,50	1,45	1,41	1,37	1,34
7	From						
	71 to 80	1,53	1,45	1,40	1,36	1,32	1,29
8	From						
	81 to 90	1,48	1,41	1,36	1,33	1,29	1,26
9	From						
	91 to 10	1,45	1,38	1,33	1,30	1,27	1,24
10	101 to 110	1,42	1,35	1,31	1,28	1,25	1,22
11	From						
	111 to 120	1,39	1,33	1,29	1,26	1,23	1,20
12	From						
	121 to 131	1,37	1,31	1,27	1,24	1,21	1,18
13	From						
	131 to 140	1,35	1,29	1,26	1,23	1,20	1,17
14	From						
	141 to 150	1,33	1,28	1,25	1,22	1,19	1,16
15	Oran						
	150 Kms(2)	1,32	1,27	1,24	1,21	1,18	1,15

(1) The tariff is applicable also to motor busses obtained by the transformation of cars, even if over 19 HP in power, provided they have a number of seats not over 14.

(2) For motor services on an average daily distance of more than 150 Kms and which entail that the personnel is to spend the night and the motor busses are to be sheltered in a locality different from the starting one, the tariffs as shown on line Nº 15 may be increased up to a maximum of 30%

Transpor of Luggage

Up to one piece of baggaged for each passenger measuring not more than cms 0.50 x 0,30 x 0,25 and weighing not more than 10 kilos, transportation is free of charge.

For other luggage or agricultural packages, a tariff of L. 0,025 per kilo and per km is to be applied in steps of 10 Kgs each.

The Minister of Communications
C ERABONA

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

SCHEDULE B

TARIFF PER PASSENGER - KILOMETRE

Nº Line	Average daily distance	Level Road with bad maintenance or Hilly road with good maintenance .					
		Up to 19 HP (1)	HP 20-26	HP 27-32	HP 33-38	HP 39-45	Over 45-Hp
1	Up to 20 Kms	2,71	2,45	2,33	2,25	2,19	2,15
2	From 21 to 30	2,41	2,20	2,10	2,03	1,97	1,94
3	From 31 to 40	2,07	1,91	1,83	1,78	1,73	1,69
4	From 41 to 50	1,88	1,75	1,69	1,64	1,59	1,56
5	From 51 to 60	1,75	1,65	1,59	1,55	1,50	1,47
6	From 61 to 70	1,67	1,58	1,53	1,49	1,44	1,41
7	From 71 to 80	1,61	1,53	1,48	1,44	1,39	1,36
8	From 81 to 90	1,56	1,49	1,44	1,41	1,36	1,33
9	From 91 to 100	1,53	1,46	1,41	1,38	1,34	1,31
10	From 101 to 110	1,50	1,43	1,39	1,36	1,32	1,29
11	From 111 to 120	1,47	1,41	1,37	1,34	1,30	1,27
12	From 121 to 130	1,45	1,39	1,35	1,32	1,28	1,25
13	From 131 to 140	1,43	1,37	1,34	1,31	1,27	1,24
14	From 141 to 150	1,41	1,36	1,33	1,30	1,26	1,23
15	Over 150 Kms (2)	1,40	1,35	1,32	1,29	1,25	1,22

1956

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

	41 to 50	1,78	1,73	1,69	[illegible]	[illegible]	[illegible]
5	From 51 to 60	1,75	1,65	1,59	1,55	1,50	1,47
6	From 61 to 70	1,67	1,58	1,53	1,49	1,44	1,41
7	From 71 to 80	1,61	1,53	1,48	1,44	1,39	1,36
8	From 81 to 90	1,56	1,49	1,44	1,41	1,36	1,33
9	From 91 to 100	1,53	1,46	1,41	1,38	1,34	1,31
10	From 101 to 110	1,50	1,43	1,39	1,36	1,32	1,29
11	From 111 to 120	1,47	1,41	1,37	1,34	1,30	1,27
12	From 121 to 130	1,45	1,39	1,35	1,32	1,28	1,25
13	From 131 to 140	1,43	1,37	1,34	1,31	1,27	1,24
14	From 141 to 150	1,41	1,36	1,33	1,30	1,26	1,23
15	Over 150 Kms (2)	1,40	1,35	1,32	1,29	1,25	1,22

1966

(Footnotes as per Schedule A)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

SCHEDULE C

TARIFF PER PASSENGER - KILOMETRE

Nº Line	Average daily distance	Hilly Road with bad maintenance					
		Up to 19 HP	HP 20-26	HP 27-32	HP 33-38	HP 39-45	Over 45-HP
1	Up to 20 Kms	2,80	2,54	2,42	2,33	2,28	2,24
2	From 21 to 30	2,50	2,29	2,19	2,11	2,06	2,03
3	From 31 to 40	2,16	2,-	1,92	1,86	1,82	1,78
4	From 41 to 50	1,97	1,84	1,78	1,72	1,68	1,65
5	From 51 to 60	1,84	1,74	1,68	1,63	1,59	1,56
6	From 61 to 70	1,76	1,67	1,62	1,57	1,53	1,50
7	From 71 to 80	1,70	1,62	1,57	1,52	1,48	1,45
8	From 81 to 90	1,65	1,58	1,53	1,49	1,45	1,42
9	From 91 to 100	1,62	1,55	1,50	1,46	1,43	1,40
10	From 101 to110	1,59	1,52	1,48	1,44	1,41	1,38
11	From 111 to120	1,56	1,50	1,46	1,42	1,39	1,36
12	From 121 to130	1,54	1,48	1,44	1,40	1,37	1,34
13	From 131 to140	1,52	1,46	1,43	1,39	1,36	1,33
14	From 141 to150	1,50	1,45	1,42	1,38	1,35	1,32
15	Over 150 Kms(2)	1,49	1,44	1,41	1,37	1,34	1,31

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

	21 to 30	2,50	2,29	2,19	2,11	2,06	2,03
3	From 31 to 40	2,16	2,-	1,92	1,86	1,82	1,78
4	From 41 to 50	1,97	1,84	1,78	1,72	1,68	1,65
5	From 51 to 60	1,84	1,74	1,68	1,63	1,59	1,56
6	From 61 to 70	1,76	1,67	1,62	1,57	1,53	1,50
7	From 71 to 80	1,70	1,62	1,57	1,52	1,48	1,45
8	From 81 to 90	1,65	1,58	1,53	1,49	1,45	1,42
9	From 91 to 100	1,62	1,55	1,50	1,46	1,43	1,40
10	From 101 to 110	1,59	1,52	1,48	1,44	1,41	1,38
11	From 111 to 120	1,56	1,50	1,46	1,42	1,39	1,36
12	From 121 to 130	1,54	1,48	1,44	1,40	1,37	1,34
13	From 131 to 140	1,52	1,46	1,43	1,39	1,36	1,33
14	From 141 to 150	1,50	1,45	1,42	1,38	1,35	1,32
15	Over 150 Kms(2)	1,49	1,44	1,41	1,37	1,34	1,31

(Footnotes as per SCHEDULE A)

The Minister of Communications

CERABONA

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0842

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Tel. 478703 HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION CFC/lr
APO 394
Transportation Sub-Commission

AC/123/10/Tn.3 16 July 1945

SUBJECT : Conference at HQ Fifth Army.
11 July.

TO : Chief, Movements Division.

Attached are notes of the above Conference.

C.F. CONSTABLE
Major

Copy to : Director ✓
Roads Division
Movements Division, Rail Branch

CFC/lr

Notes on Conference of Regional Transportation and other officers held at HQ Fifth Army Transportation Section 11 July 1945

1. The following officers were present : -

Lt. Col. M. Harris (Chairman)	G-5 Section HQUSFA
Lt. Col. F.E. Toscani	G-5 Section Fifth Army
Lt. Col. F.M. Kreml	Tn. Section " "
Major A.R. Forester	" " " "
Major G.T. Hench	HQ Fifth Army
Major J.L. Gillibrand	Mov Liaison Fifth Army
Capt. R.E. Richert	G-5 Section " "
Mr. G.G. Gross	Roads Division Tn.SC. AC.
Major C.F. Constable	Movements Div. " " "
Col. C.B. Findlay	D.P.R.S.C. A.C.
Major J. Black	" "
Major H.G. Fry	Tn. Liaison Officer AC
Major H.C. Talbot	Tn. SC. AC. (Adv. HQ.)
Major C.W. Lockwood-Tatham	AMG 13 Corps
Col. J.S. Woodger	Tn. Officer Venezia Reg.
Lt. Col. J.M. Fitzgerald	Tn. Officer Lombardia Reg.
Major R.N. Saunders	Tn. Officer Piemonte Reg.
Capt. J.O. Dodds	Tn. Officer Emilia Reg.
Capt. R.K. Harper	Tn. Officer Liguria Reg.
Lt. Col. A.T. Ashton	26 Truck Group

2. Agenda.

(a) Handover of Alcom vehicles now u/c Fifth Army to Alcom during phase II.
(b) Alcom requirements and Commitments during phase II.
(c) Movement Control during phase II.
(d) Miscellaneous matters.

3. Lt. Col. Kreml stated that Fifth Army would require to be officially relieved of Civilian commitments during phase II and would therefore require written authority from AFHQ through Alcom to order the release of the MT to Alcom now u/c Fifth Army.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Capt. R.E. Richert
Mr. G.G. Gross
Major C.F. Constable
Col. C.B. Findlay
Major J. Black
Major H.G. Fry
Major H.C. Talbot
Major C.W. Lockwood-Tatham
Col. J.S. Woodger
Lt. Col. J.M. Fitzgerald
Major R.N. Saunders
Capt. J.O. Dodds
Capt. R.K. Harper
Lt. Col. A.T. Ashton

G-5 Section " "
Roads Division Tn.SC. AC.
Movements Div. " " "
D.P.R.S.C. A.C.
" "
Tn. Liaison Officer AC
Tn. SC. AC. (Adv. HQ.)
AMG 13 Corps
Tn. Officer Venezia Reg.
Tn. Officer Lombardia Reg.
Tn. Officer Piemonte Reg.
Tn. Officer Emilia Reg.
Tn. Officer Liguria Reg.
26 Truck Group

2. Agenda.

(a) Handover of Alcom vehicles now u/c Fifth Army to Alcom during phase II.
(b) Alcom requirements and Commitments during phase II.
(c) Movement Control during phase II.
(d) Miscellaneous matters.

3. Lt. Col. Kreml stated that Fifth Army would require to be officially relieved of Civilian commitments during phase II and would therefore require written authority from APHQ through Alcom to order the release of the MT to Alcom now u/c Fifth Army.

Mr. Gross replied that he would arrange for a signal to be sent on his return to Rome.

In the meantime Fifth Army would continue to operate the trucks and would assist in every way possible during phase II and until the handover had been completed, but would not operate the trucks as truck pools, in other words, they would continue as at present until the Regiona had taken over and were able to operate the trucks in truck pools.

It was further stated that rail communications were improving in the North and given adequate wagons would relieve the strain on MT.

540/83

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

It was agreed by Fifth Army that the trucks would be handed over with equipment complete to the same scale as when received from Alcom. With regard to the method of hand over, Alcom Roads Division would inform Fifth Army dates and locations for redeployment, it being understood that this would have to be a gradual process especially as the present military personnel would be relieved by Italian civilian personnel, the latter being supervised by truck pool officers through Regions. Major Saunders suggested that the military personnel be held as long as possible in order to instruct the Italian personnel in regard to maintenance and other duties. Mr. Gross replied that there was a dead line date for the disbandment of the present QM Truck Bus and GT Coys and it might not be possible to arrange this in all cases.

4. Alcom requirements and Commitments.

The Regional Transportation Officers submitted the following : -

Piemonte

200 x 2½ ton for foodstuffs
30 x 2½ ton for DPS

Total 230

Emilia

200 x 2½ ton for foodstuffs
+ 120 x 2½ ton for DPS

Total 320

Liguria

200 x 2½ ton for foodstuffs
30 x 2½ ton for DPS

Total 230

Lombardia

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

disbandment of the present [illegible] it might not be possible to arrange this in all cases.

4. Alcom requirements and Commitments.

The Regional Transportation Officers submitted the following : -

Piemonte

200 x 2½ ton for foodstuffs
30 x 2½ ton for DPS

Total 230

Emilia

200 x 2½ ton for foodstuffs
+ 120 x 2½ ton for DPS

Total 320

Liguria

200 x 2½ ton for foodstuffs
30 x 2½ ton for DPS

Total 230

Lombardia

50 x 2½ ton for foodstuffs
50 x 2½ ton for DPS

Total 100

Venezia

200 x 2½ ton for foodstuffs
+ 180 x 2½ ton for DPS

Total 380

Grand Total 1260

+ 240 of these to be available for shuttle service Verona - Bologna

0 8 4 6 1

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

The present civilian truck pools are, generally speaking able to meet their commitments except that Emilia and Piemonte have local shortage. All Regions agreed that the POL allocation was insufficient and should be increased.

5. Lt. Col. Harris stated that Movement Control in phase II was important and he recommended that a Movements Officer be located at Padua in addition to the present one at Milan. Major Constable said that he would recommend this and that each officer should have a zone of responsibility and allocate priority of movement to Regions, such officers would assist Regions in arranging large scale moves and would request assistance from HQ AC Tn. SC when necessary, he further stated that Tn. Officers should exercise over all supervision of the new trucks pools to be formed, but that as much responsibility as possible be delegated to the Italian organisation (ENAC). It Was agreed by all that DP movement should always have first priority.

6. Col. Woodger raised a point about bus services as he felt they were using POL to the prejudice of essential movement of foodstuffs. Major Constable replied that bus services were approved by the Ministry of Transport and finally by AC and AMG, and that authority for operation was granted only on the understanding that no increased POL allocation was made.

7. A discussion on rail movement during phase II took place. Regions were not clear on what the policy would be and asked Maj; Constable for guidance. The latter stated that there would probably be a block tonnage allocation but he would ask Lt. Col. Baker for a directive to be sent to Regions.

8. Major Constable requested that the 50 German ambulances and 30 domestic vehicles be earmarked in connection with the movement of DP ambulance trains from SHAEF to Bolzano for Merano following the Wiesbaden

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

recommend this and that each officer should have a zone of responsibility and allocate priority of movement to Regions, such officers would assist Regions in arranging large scale moves and would request assistance from HQ AC Tn. SC when necessary, he further stated that Tn. Officers should exercise over all supervision of the new trucks pools to be formed, but that as much responsibility as possible be delegated to the Italian organisation (ENAC). It Was agreed by all that DP movement should always have first priority.

6. Col. Woodger raised a point about bus services as he felt they were using POL to the prejudice of essential movement of foodstuffs. Major Constable replied that bus services were approved by the Ministry of Transport and finally by AC and AMG, and that authority for operation was granted only on the understanding that no increased POL allocation was made.

7. A discussion on rail movement during phase II took place. Regions were not clear on what the policy would be and asked Maj; Constable for guidance. The latter stated that there would probably be a block tonnage allocation but he would ask Lt. Col. Baker for a directive to be sent to Regions.

8. Major Constable requested that the 50 German ambulances and 30 domestic vehicles be earmarked in connection with the movement of DP ambulance trains from SHAEF to Bolzano for Merano following the Wiesbaden Conference on 12 July.

1952

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

15 JUL 1943

HEADQUARTERS
UNITED STATES FORCES IN AUSTRIA
A.P.O. 777, U. S. ARMY

11 July 1945

1. A meeting of Transportation Officers and other Officers was held in the HQ Fifth Army Transportation Section Conference Room, at 1100 hours on Wednesday, 11 July 1945.

2. PRESENT

	REPRESENTATING
Lt. Col. H. Harris (Chairman)	G-5 Section, HQ USFA
Major H. C. Talbot	Tn Sub Commission, Milan
Lt. Col. F. E. Toscani	G-5 Section, Fifth Army
Captain R. E. Richert	G-5 Section, Fifth Army
Mr. G. G. Grove	Roads Division Allied Commission
Major C. F. Constable	Tn Sub Commission, Allied Commission
Major R. K. Saunders	Regional Tn Officer, Piedmonte Region
Captain J. O. Dodds	Regional Tn Officer, Emilia Region
Major J. L. Gilliland	Movements Liaison Fifth Army
Lt. Col. A. T. Axton	26th Group
Major G. T. Hench	HQ Fifth Army
Lt. Col. J. M. Fitzgerald	Transportation Officer Lombardia Region
Colonel J. S. Doogan	Transportation Officer Venezia Region
Lt. Col. F. E. Kreml	Transportation, Fifth Army
Major A. L. Sumter	Transportation, Fifth Army
Major H. C. Fry	Allied Commission Tn Liaison Officer
Major B. W. Lockwood-Tatham	A G 13th Corps - Triente Supply Divisi
Captain A. K. Harper	Liguria Region
Colonel C. B. Findlay	D.P.R. Sub Commission, Allied Commissio
Major J. Black	D.P.R. Sub Commission, Allied Commissi

3. The Chairman explained that the Meeting had been called to discuss:-

(a) Five Army Requirements of AFCOM vehicles during Phase I.
(b) AFCOM Requirements during Phase II.
(c) Adoption of schedule for re-assignment for AFCOM vehicles.
(d) Agreement on method of movement control during Phase I, at change over, and during Phase II.

PHASE I - FIFTH ARMY REQUIREMENTS.

1931

4. Colonel Kreml stated that it was not the responsibility of Fifth Army to turn over the AFCOM truck companies until AFCOM requested them. He stated that Five Army will help in any way they can while the trucks are under their jurisdic-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Major H. G. Talbot	Th Sub Commission, Milan
Lt. Col. F. E. Toscani	G-5 Section, Fifth Army
Captain R. E. Richert	G-5 Section, Fifth Army
Mr. G. G. Groom	Rome Division Allied Commission
Major C. F. Constable	Th Sub Commission, Allied Commission
Major R. H. Saunders	Regional Th Officer, Piedmonte Region
Captain J. O. Daly	Regional Th Officer, Emilia Region
Major J. L. Gilliland	Movements Liaison Fifth Army
Lt. Col. A. T. Alston	26th Group
Major C. T. Mench	G, Fifth Army
Lt. Col. J. M. Fitzgerald	Transportation Officer Lombardia Region
Colonel J. A. Woodyer	Transportation Officer Venezia Region
Lt. Col. F. M. Kreml	Transportation, Fifth Army
Major A. L. Porter	Transportation, Fifth Army
Major E. G. Fry	Allied Commission Th Liaison Officer
Major C. M. Lockwood-Tathan	A G 13th Corps - Trieste Area Div of
Captain A. K. Harper	Liguria Region
Colonel C. B. Findley	D.F.H. Sub Commission, Allied Commission
Major J. Black	D.F.H. Sub Commission, Allied Commission

3. The Chairman explained that the Meeting had been called to discuss:-

(a) Five Army Requirements of AIOC vehicles during Phase I.
(b) AIOC Requirements during Phase II.
(c) Adoption of schedule for re-assignment for AIOC vehicles.
(d) Agreement on method of movement control during Phase I, at change over, and during Phase II.

PHASE I - FIFTH ARMY REQUIREMENTS.

4. Colonel Kreml stated that it was not the responsibility of Fifth Army to turn over the AIOC truck companies until AIOC requested them. He stated that Five Army will help in any way they can while the trucks are under their immediate control but would not operate them if they were put into truck pools. Five Army will continue to operate the trucks until relieved by AFHQ, which is now their higher authority. Colonel Kreml stated also that the rail situation is improving continually but if there should develop a shortage of cars it would be necessary to hold at least two companies of AIOC vehicles so that Five Army might meet its civil commitments. At the beginning of Phase II they will turn over to Allied Commission the two truck companies remaining. After some discussion it was decided that AIOC would wire Five Army asking for the release of the AIOC trucks and it was stated by Colonel Kreml that Five Army would reply through AFHQ asking that trucks be released to Allied Commission at those points selected by Allied Commission. Mr. Groom was assured that these trucks would be returned with that equipment which they had when received from Allied Commission. There was a great deal of conversation on the subject of possibilities of redeployment into eventual localities and relieving the Army operating personnel. Major Saunders suggested that the driving personnel stay and teach the civilian Italians the use of the trucks and the maintenance of them and that it was imperative that the present drivers stay at least 30 days in order to instruct the new Italian personnel. Mr. Groom mentioned that the trucks should be gradually moved into the Regions rather than in one bulk movement. It was concurred by all that redeployment of the trucks was a most important matter which took careful and tedious planning.

1981

540182

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

REPLACEMENT

5. A discussion as to the method of replacement and the school of [illegible] pointed out that Allied Command Europe would [illegible] Italian civilian [illegible] to be trained. It was stated that Allied Command Europe would not train them. It was recommended that Allied Command Europe would [illegible] Italian personnel. If it be necessary, Allied Command Europe, in case of difficulty, refer the matter to Washington. Washington authorities [illegible] Italian civilians be trained [illegible] Allied Command Europe [illegible].

ITALIAN PERSONNEL

6. [illegible] Italian civilian personnel [illegible]

ITALY

200 X 2 [illegible] Italian [illegible]
70 X 2 " " Displaced Persons.
250 X 2 " " needed to meet [illegible].

Captain Kerney stated that Italy would be able to furnish all the [illegible] but [illegible] in Italian [illegible].

BELGIUM

200 X 2 [illegible] Belgian [illegible].
70 X 2 " " Displaced Persons.
270 X 2 " " needed to meet requirements.

Captain Dorsey stated that Belgium would be able to furnish all the civilian mechanics as long as they [illegible] Belgium, and if not there would be very willing to hire them. He also stated that they will train their own civilian drivers.

LIBYA

200 X 2 [illegible] Libyan [illegible].
70 X 2 " " Displaced Persons.
250 X 2 " " needed to meet requirements.

Captain Kerney was not able to furnish all the [illegible] but [illegible] in Libya [illegible].

TUNISIA

50 X 2 [illegible] Tunisian personnel.
50 X 2 " " Displaced Persons.
[illegible] needed to meet requirements.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

[illegible] ton[illegible].

[illegible]

200 X 2 ton [illegible] for [illegible] of [illegible].
[illegible] X 2 " " " D[illegible] Personnel.
320 X 2 " " needed to meet requirements.

Certain Do[illegible] stated that [illegible] would [illegible] be willing to train civilian mechanics as long as they hired were employed, and if not they were willing to buy them. He also stated that they will train their own civilian drivers.

LITHUANIA

200 X 2 ton [illegible] for [illegible] of locomotives.
[illegible] X 2 " " " Displaced Persons.
250 X 2 " " needed to meet requirements.

Certain [illegible] were not able to answer all the questions but said that we ought to be [illegible] to help in some of the [illegible].

[illegible]

50 X 2 ton [illegible] for [illegible] returned.
50 X 2 " " " displaced.
100 X 2 " " to meet requirements.

Mr. [illegible] said that he did not know if the [illegible] DP's are not too heavy at the present. He stated that there is enough availability of civilian trucks on the [illegible] to [illegible] that [illegible]. [illegible] situation is [illegible] between the two [illegible] alternative [illegible].

[illegible]

200 X 2 ton [illegible] for [illegible] locomotives.
+130 X 2 " " " " DP's.
300 X 2 " " needed to meet requirements.

Colonel Woodyer stated that he was not too well acquainted with the requirements needed in the [illegible] portion of [illegible]. He [illegible] in [illegible] Army territory and that [illegible] like any [illegible] statements.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

+ 240 of these vehicles would be for shuttle service Verona/Bolo

	[illegible]	[illegible]	+ [illegible] VALUE
TOTAL	1260	1288	975
		100	100
Less 2 Companies retained by Five Army Group, Phase I.		1188	875

+ Lt. Col. Kreal stated all ALCO vehicles would be returned to Allied Commission under their own power.

7. There being no further business, the meeting was closed.

1960

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0 8 5 4

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

INTER OFFICE MEMO

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION
Roads Division

GF/ep

Ref: AC/207/5/Tn5

17 July 1945.

SUBJECT: Revised Requirements Program for Italy.

TO : Director, Transportation Sub-Commission.

1. Reference your letter dated 13 July 1945, same subject as above.

2. A coordinating meeting has been held with the Planning Staff and information is now being collected by this Division from various sources to enable the rehabilitation report on road transport to be produced before the end of July.

Geo. C. Gross Jr.

G. C. GROSS Jr.
Chief

1954

540.1 R 81

0855

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

ALLIED FORCE HEADQUARTERS
G-5 Section
APO 512

8 July 1945

Ref. P-11

SUBJECT: AMG Pantelleria

TO : Headquarters, Allied Commission, APO 394
(Attn: Economic Section)

Further to our P-11 of 30 June on the above subject. The following cable has now been received from Capt. Parker, AMG Pantelleria:

"Reference signal to you from Sergeant ESPOSITO.

"Rations are sent by plane. Would you be good enough to also send 4 jeeps covers and tubes exchange for badly worn ones here on my jeep?"

For the Assistant Chief of Staff, G-5:

R. C. CARSON
Major, C.A.C.
Economics & Supply Division

WAR DEPARTMENT
JUL 11 1945
13389

The Lieutenant
Rounds Per
540

0 8 5 6

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

TRANSLATION

MINISTRY OF TRANSPORT
- -
Cabinet
- -

Rome, 14/7/45

Ref: S304/14917

To: Mr. Taylor,
Rome.

1) Reference is made to your letters dated 22 June 1945, No. AC/58/24/Tn 5, June 22, 1945, No. 59/40/Tn 5, June 27, No. 540/55/Tn 1, July 3,1945, No. AC/12/109/Tn 5, and July 6, 1945, No. 540/61/Tn 1.

2) It is agreed that the Ministry of Transport, according to its competence, will do its utmost to avoid all abuses of road traffic and use of fuel.

3) I will personally take up the matter with the "Presidenza del Consoglio" for a more strict control of road traffic as well as that of trucks. Said control will be easier with the institution of moveable controls as soon as the AC will have delivered to ENAC the requested jeeps and motorcycles.

4) I will inform the Ministry of Industry of the opportunity to revise the distribution of POL to the various departments and to increase the monthly allocation to ENAC.

5) I wish to state that notwithstanding all the economies which will be made in the various camps, this will never cover the requirement of transport and I hope that you will interest yourself to increase the total lift to the Italian Government.

6) Many thanks. I will let you know as soon as possible all the measures which will be applied.

Sincerely.

(Signed) Ugo La Malfa)
THE MINISTER

540/1937/39

0 8 5 71

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

Roma, 14-7-45

MINISTERO DEI TRASPORTI
GABINETTO

Al Signor TAYLOR

R O M A

N. 5604/14917

Risposte al N.

OGGETTO:

1) - Ho ricevuto le lettere del 22 Giugno 1945 n.A.C./58/24/Tn5, del 22 Giugno 1945 n.59/40/Tn.5, del 27 Giugno 1945 n.540/55/Tn.1, del 3 Luglio 1945 n.A.C.12.169/Tn.5 e del 6 Luglio 1945 n.540/61/Tn.1.-

2) - Resta inteso che il Ministero dei Trasporti, nei limiti della sua competenza, farà tutto il possibile per eliminare gli abusi nella circolazione stradale e nell'uso del carburante.

3) - Interesserò personalmente la Presidenza del Consiglio per un più rigoroso controllo della circolazione stradale e del traffico automobilistico. Tale controllo sarà notevolmente migliorato con la istituzione di controlli mobili appena codesta A.C. avrà consegnato all'EAC le jeeps e le motociclette richieste.

4) - Farò insistenze presso il Ministero dell'Industria per rivedere i criteri di distribuzione dei carburanti ai vari settori di consumo e per aumentare l'assegnazione da farsi mensilmente all'EAC.

5) - Faccio presente però che qualunque siano le economie che verranno fatte sugli altri settori di consumo, queste non potranno coprire il fabbisogno dei trasporti e spero nel Suo interessamento affinchè venga aumentata congruamente l'assegnazione da farsi al Governo Italiano.

6) - La ringrazio anticipatamente e mi riservo di comunicarle al più presto i provvedimenti che saranno adottati.

1936

Sinceramente

I L M I N I S T R O

Lgo Ro Wolff

0858

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION
Roads Division

OF/ep

AC/12/136/Tm5

15 July 1945.

SUBJECT: Petrol for Transport of Refugees.

TO : Displaced Persons Sub-Commission.

1. Pet. Sec. is authorised to allot additional P.O.L. to the Italian Government necessary for the movement of refugees. As you are aware, it has been agreed that 400 trucks shall be allocated at certain collection centres in the North for the movement of refugees. At present, five U.K. Coys, totalling some 200 trucks, have been allotted by 5th Army for this purpose. At the beginning of August, the balance will be made up from trucks placed in the Truck Pools - ex-disbanded Allied Commission Transport Units (see Mis s/c signal 1986 dated 17 July 1945).

2. In order that a definite demand may be placed on Pet. Sec. for additional petrol required for these 400 vehicles, will you please state the average mileage per day which will be operated by the trucks hauling refugees. If you anticipate large variations in mileage as between the groups of trucks at different locations, then please show the average mileage which will be performed by trucks at Genoa, Milan, Turin, Verona, Padova and Bologna. This information is urgently required so that P.O.L. supplies may be immediately available.

For the Director:

G. WORRINGTON
Lt. Colonel, R.A.

cc: Pet. Sec., A.F.H.Q., R.A.F.C.
Commerce Sub-Commission (P.O.L. Branch)
Records Section
Transportation Sub-Commission (5) TNI.

540 (78)

1935

0859

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

Tel: 566

AF/ep

AG/12/130/TM 5

SUBJECT: Petrol Allocations - Italy

July 1945

TO : G-5, AFHQ.

1. Reference is made to your letter G-5, dated 14 July 1945.

2. The 1,860 trucks now being transferred to the Italian State Railways are not being transferred from transport already working for the Italian economy. These trucks are part of the 3,700 vehicles which are being imported into Italy under the prevention of disease and unrest program. The Italian Government requested that 1,860 trucks should be handed over for the use of the Italian State Railways in running feeder services and to connect points not served by railway facilities.

3. Referring to para. 3 of your letter, information required is as follows:

a) See para. 2, above.

b) The trucks were not receiving petrol before their hand-over to the Italian State Railways.

c) The request for an additional allotment of POL for these vehicles is justified since they are Category "A" vehicles, released by C.C.S., Washington, under the program for prevention of disease and unrest.

4. For detailed justification of allotment of POL for operation of above-mentioned vehicles, see para. 4, Transportation Sub-Commission letter to PETROL, AFHQ, 23 June 1945, copy of which is attached for your convenience.

For the Chief Commissioner:

E.B.McKINLEY,
Brigadier General, U.S.A.,
Acting Vice President.

cc: PETROL, AFHQ, Rome
Commerce Sub-Commission
Transportation Sub-Commission

540/T/1032

0 8 6 01

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tel: 220

MHP/hl

SA0/76/TM 1

18 July 1945

Doctor Ugo La Malfa,
Minister of Transport,
Rome.

Re: Your letter 14 July,
SGO4/14917.

My dear Mr. Minister:

I greatly appreciate the assurances which you gave me that the abuses of road traffic and use of fuel are receiving your vigorous attention.

I am sending a copy of your letter to all interested parties.

Yours very truly,

MILLITT M. TAYLOR,
Director.

cc: Economic Section
Supply Division, Economic Section
Commerce Sub-Commission
PWB/CC, AFHQ
Road Division, Transportation S/C

1 incl: ltr. 14 Jul 45

0861

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

TRANSLATION

MINISTRY OF TRANSPORT
- -
Cabinet

Rome, 14/7/45

Ref: SCO4/14917

To: Mr. Taylor,
Rome.

1) Reference is made to your letters dated 22 June 1945, No. AC/58/24/Tn 5, 22 June, 1945, No. 59/40/Tn 5, 27 June 1945, No. 540/55/Tn 1, 3 July 1945, No. AC/12/109/Tn 5, and 6 July 1945, No. 540/61/Tn 1.

2) It is agreed that the Ministry of Transport, according to its competence, will do its utmost to avoid all abuses of road traffic and use of fuel.

3) I will personally take up the matter with the "Presidenza del Consoglio" for a more strict control of road traffic as well as that of trucks. Said control will be easier with the institution of moveable controls as soon as the AC will have delivered to EMAC the requested jeeps and motorcycles.

4) I will inform the Ministry of Industry of the opportunity to revise the distribution of POL to the various departments and to increase the monthly allocation to EMAC.

5) I wish to state that notwithstanding all the economies which will be made in the various camps, this will never cover the requirement of transport and I hope that you will interest yourself to increase the total lift to the Italian Government.

6) Many thanks. I will let you know as soon as possible all the measures which will be applied.

Sincerely,

(Signed) Ugo La Malfa

THE MINISTER

1952

0862

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

QUARTIER GENERALE DELLA COMMISSIONE ALLEATA
APO 394
SOTTOCOMMISSIONE TRASPORTI

Tel: 220

MMT/hl

540/76/TM 1

Dottore Ugo La Malfa,
Ministro dei Trasporti
Roma.

18 Luglio 1945

Risposta alla lett. SCOA/14917
del 14 Luglio.

Caro Signor Ministro:

Apprezzo assai l'assicurazione che lei mi ha dato che gli abusi del traffico stradale e l'uso dei carburanti sono oggetto della sua energica attenzione.

Invio copia della sua lettera agli uffici interessati.

Sinceramente suo.

MERRITT H. TAYLOR,
Direttore.

copia alla:

Sezione Economica
Supply Division della Sezione Economica
SottoCommissione del Commercio
PETSEC, AFHQ
Road Division della SottoCommissione Trasporti

0863

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEAD QUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tel: 220 MEET/hl

540/75/TN 1

SUBJECT: Petrol for Transport of Refugees. 17 July 1945

TO : Road Division

1. In conference yesterday with Lt.Col. King, PETSUB, AFHQ, the question of additional POL for civilian vehicles was discussed.

2. Lt.Col. King advised that PETSUB is authorised to allot additional POL to the Italian Government necessary for the transport of refugees.

3. Please prepare careful estimate of petrol expended in the various regions for movement of refugees and place a definite demand on PETSUB for additional POL required for this purpose thru proper channels.

BENNETT H. TAYLOR,
Director.

cc: Commerce Sub-Commission
PETSUB, AFHQ
Economic Section
Supply Division, Economic Section
Mov-Road Division, Tn. S/C

0864

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Twl: 220

MEPT/hl

340/74/TH 2

16 July 1945

SUBJECT: Petrol for Necessary "A" Vehicles.

TO : Lt.Col. Kings PETROL, APO. Rome.

1. Confirming our conversation today, it was pointed out to you that AMG was planning to make available to the Allied Commission and the Italian Government 4,000 6x6 trucks or British 3-ton vehicles.

2. These vehicles will be furnished as against vehicles requisitioned by the Allied Commission thru AMG and approved by the Combined Chiefs of Staff in Washington as necessary for the prevention of unrest and disease in Italy.

3. These vehicles will need extensive repairs before they are in road-worthy condition.

4. Delivery of these vehicles are expected as follows:

50% by September 1st
25% by October 1st
25% by November 1st

5. The vehicles referred to above are in addition to the 1,860 vehicles delivered under Category "A" requisition and transferred to the Italian State Railways. Requests for petrol allocation for these 1,860 vehicles are now being considered by you.

6. It is requested that assurance be given that POL will be made available by PETROL, AFHQ for the 4,000 additional vehicles about to be delivered to the Allied Commission for the account of the Italian Government for prevention of unrest and disease.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

Distribution:

Road Division, Tn. S/C
Movements Division, Tn. S/C
Economic Section
Supply Division, Economic Section
G-5, AFHQ
Commerce Sub-Commission

1019

0865

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION GF/ep

Ref: AC/54/28/Tn5

13 July 1945.

My dear Doctor la Malfa:

I refer to my letter AC/54/28/Tn5 dated 10 July 1945, on the subject of transferring 40 jeeps and 70 motorcycles to the Italian State Railway. We have now received requests for jeeps and motorcycles from UNRRA and from the Ministry of Public Works. The total requirements for the 3 organisations may be summarized as follows:

	Jeeps	Motorcycles
I.S.R. --	40	70
UNRRA --	110	110
Ministry of Public Works --	25	200
T/TAL	175	380

Only 200 motorcycles are available for transfer and I have been instructed by the Director to allot 70 to the I.S.R., 65 to UNRRA and 65 to the Ministry of Public Works. We have in addition 6 months scale of spare parts for the 200 motorcycles which it is proposed that you shall take over in boxes and distribute to UNRRA, I.S.R. and the Ministry of Public Works.

At the present time, 30 jeeps only are available against the demand for 175. I am directed to allot 10 each to I.S.R., UNRRA and the Ministry of Public Works. It is hoped that we shall be able to provide the balance required by the middle of August.

I shall be grateful if you will agree to accept delivery of the 200 motorcycles and spare parts and the 30 jeeps on behalf of I.S.R., UNRRA and the Ministry of Public Works. I shall be glad, also, if you will nominate your representative who will be authorized to sign shipping tickets for all vehicles on physical handover.

Upon receipt of your agreement the vehicles will be made available for collection in Rome. One Hundred (100) motorcycles and spare parts for 200 are immediately available. The remaining 100 motorcycles and the 30 jeeps will be ready for delivery about 20 July.

I suggest that your representative should contact Captain Peterson of the Roads Division (tele. no. 489081, Ext. 407) to agree dates and location

10380/45

0 8 6 6

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

of collection. We will arrange for the Ministry of Public Works to collect vehicles allotted to them after handover to your representative.

A charge will be drawn against the Italian Government for all vehicles transferred on the same basis as for the current transfer of trucks.

Very truly yours,

C. FERRUCCIO
Lt. Colonel, F.A.

cc: Economic Section
Public Works & Utilities S/C
Truck Maintenance Group
Italian State Railway
ENAC
Ministry of Public Works
Transportation S/C — TNI.

1917

0867

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION GF/ep

Ref: AC/12/125/Tn5 11 July 1945.

SUBJECT: Allocation of P.O.L. for Trucks.

TO : Pet, Sec., A.F.H.Q.
R.A.A.C., Rome.

1. Reference your letter PET 30/A/3/1 dated 5 July 1945.

2. It is requested that you will furnish this Sub-Commission with information to show the total allotment of petrol and gasoil in barrels or gallons made to the Governments of France, Belgium and Holland each month.

3. It has been stated that Italy is allotted P.O.L. on the basis of 40% of pre-war consumption while the above mentioned countries are only allocated 30%. In making demands for additional P.O.L. for Italian commercial vehicles it is desired to compare overall allotments of fuel for transport in the four countries. The comparison will also include coal for railroads.

For the Chief Commissioner:

G. FERNYHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

cc: Commerce S/C
Economic Section
Transportation S/C (2) Tn 1

540/77
1946

0868

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION GF/ep

Ref: AC/203/29/TnS 10 July 1945.

SUBJECT: Payment of Petrol Tax.

TO : Ministry of Transport,
Rome.

1. In October, 1944, ENAC took over the operation and dispatch of trucks in the A.C. Truck Pool at Naples which is run by Ufficio Trasporti di Campania. It was then arranged that all haulage performed by trucks in the U.T.C. Pool should be charged for according to the ENAC tariff rate. At a conference attended by the Compartimental Director of ENAC and the Vice Director of the Chamber of Commerce, a decision was given by the Provincial Commissioner of Naples Comune; it was decided that, while U.T.C. remained under Allied control and title to their trucks rested with A.C., U.T.C. would not be liable for the Government tax on petrol. This ruling was agreed to by all present at the conference. Sen. Transportation Officer at Naples now reports that ENAC at Naples have received a telegram from the Ministry of Transport instructing that U.T.C. petrol allocation will be stopped unless the back payments of petrol tax are paid. This involved the payment of tax on approximately 600,000 litres of M.O.L. per month.

2. It is pointed out that the Naples Truck Pool will be handed over to the Italian Government before the end of this month, together with all assets and liabilities on the books at the date of handover. In effect, therefore, the Italian Government will receive among assets of the Truck Pool, the amount of petrol tax owing. If necessary, it will then be possible for the amount of tax owed to be transferred to the correct department within the Italian Government.

3. In view of the imminent handover of the Truck Pool, it is felt that no useful purpose can be served by paying the amount of petrol tax owed at this stage. It is requested that the Minister of Transport will agree to the non-payment of the petrol tax and will withdraw the instructions to ENAC regarding the stoppage of petrol supply to U.T.C.

For the Director:

G. FERRINGAR
Lt. Colonel, R.A.

1375/VII
540

cc:ENAC
Maj. V.R. Bowers - Sen. T.O., A.C. - Naples
Ministry of Industry
Transportation c/o (illegible) Tn1.

0 8 6 9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
AFO 534
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION GF/op

Ref: AC/38/16/Tn5

10 July 1945.

SUBJECT: Recovery of Motor Buses for Passenger Services.

TO : Regional Commissioner - LOMBARDIA REGION.

1. Reference is made to your letter TR/170/146 dated 7 July 1945.

2. It is assumed that the buses mentioned in the letter number 669 dated 28 June 1945, from the General Inspector, Ministry of Communications, are held in Army control vehicle parks. It is pointed out that any such vehicles which previously belonged to the Italian Army may not be withdrawn from vehicle parks but will be handed back to the Italian Army at a later date.

3. With regard to motor buses to which local firms can prove title, there would appear to be no objection to representatives of these firms visiting parks in order to identify their vehicles. It is agreed that the firms should be supplied with an identity certificate by the Compartiment of Motorisation, endorsed by the Allied Military authorities in the area concerned. On identification of vehicles the responsibility for authorizing release rests with the Army authorities concerned. There would appear to be no objection to vehicles in this category being handed back to their owners provided that ownership is proved.

4. It is again stressed that no Italian Army or German Army equipment can be released to private individuals.

5. It is suggested that you should notify the General Inspector, Ministry of Communications of the above procedure and approach Army authorities concerned with a view to obtaining the necessary permission for any identification visits and subsequent possession of vehicles.

By Command of Rear Admiral STONE:

G. FENTONBOUGH
Lt. Colonel, R.A.

cc:
MMIA
War Materials Disposal S/C
Transportation S/C (2) Int.

0 8 7 01

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION
Roads Division

Tel. 566 — CF/ep

Ref: AC/13/126/Tn5 — 11 July 1945.

SUBJECT: P.O.L. for Italy.

TO : Economic Section.

1. Pet. Sec. have been requested to allot additional P.O.L. for the 1860 trucks now being handed over to U.S.R. Pet. Sec. have replied that they are unable to make the allotment without approval of higher authority since the amount of petrol required would increase the bulk allotment made to the Italian Government from 40% of pre-war consumption to 60%. Pet. Sec. further state that France, Belgium and Holland are only receiving 30% of pre-war consumption.

2. It is desired to draw a comparison between the overall allotments of fuel for transport in the four countries, to include coal for railroads. Pet. Sec. have been asked to ppovide details of current allotments of petrol and gasoil. It is requested that you will give details of current monthly coal tonnages allotted to Italy, France, Holland and Belgium for railways.

For the Director:

G. PENNYCUICK
Lt. Colonel, R.A.

CC: Commerce S/C
Transportation S/C (2) Tn1

540/Tn1
5413/69

0871

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

ALLIED COMMISSION
Inter Office Memorandum

WGP/ls

Ref/AC/326/26/TN.5

10 July 1945

SUBJECT: Tires for Sicily.

TO : Merritt H. Taylor, Director,
Transportation Sub-Commission.

Reference your 7 July Memorandum extract of Monthly Report of AC Liaison Officer, Catania.

1. Neither Commerce nor Industry Sub-Commission knows of any allocation of 5000 tires to Catania by Pirelli.

2. Commerce Sub-Commission has informed the Italian Covernment that it is responsible for meeting Sicilian demands from the bulk allocations.

3. Issues to Sicily, to date, are roughly 10 per cent of all tires released through AC channels. Consequently, there is little justification for special consideration for this area at present.

Warner Peterson

WARNER G. PETERSON
Capt. C.A.C.
Roads Division.

540/68
1512

0872

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Exh. 220

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

1007/oh

Phone 489681

5h0/67/Tn 1

9 July 1945

SUMMARY

of

Meeting held 9 July 1945 in the office of the Director, Transportation Sub-Commission, Allied Commission.

1. Does the Italian Government want 4,000 2½ to 3-ton trucks plus an additional number of trucks to be cannibalized to put the 4,000 trucks in road-worthy condition?

2. If the Italian Government wants these trucks, do they desire to enter into a contract with Engineer Zoppi, Air Production Committee, to put the trucks in road-worthy condition?

3. Will Italian State Railways and SMAC nominate some agency to take over the maintenance facilities and spare parts now available to the Allied Commission?

4. If the Italian government enters into a contract for the rehabilitation of these 4,000 trucks, will they also include American Ordnance, so that any vehicles of American Ordnance can be rebuilt under the terms of the same contract at a proportionate share of the cost?

5. If the Italian State Railways and SMAC take over the spare parts, tools and maintenance facilities available to the Allied Commission, would they agree to maintain Allied Commission's and relief agencies' automotive equipment on a cost-plus-small profit basis or at fixed prices to be later agreed?

6. Inasmuch as there is not enough POL allocated to operate highway vehicles at present available to the Italian Government, it would seem prudent for the Italian Government to improve their internal allocation of POL so that the Allied Commission may take up the question of a larger POL allotment with Petroleum Section, APHQ, and demonstrate to the Petroleum Section, APHQ, that the Italian Government are prudently rationing the petrol which is allotted to them in bulk.

7. Until the question of POL is settled, Transportation Sub-Commission, Allied Commission, cannot recommend that the Italian Government procure any additional vehicles.

8. The full maintenance responsibilities for all highway transport in Italy outside of 5th Army territory will be turned over the 15th of July to the

0873

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Allied Commission and the Italian Government; therefore, immediate action on these questions is necessary.

9. In addition to spare parts, tools, and so forth, available to the Allied Commission, there are also available a number of jeeps and motorcycles. The ISK and EIAS have been asked to present their demands for motorcycles and jeeps. This request is again made for their requirements.

10. The question was raised whether Ordnance would provide some additional tools and spare parts for maintenance of present vehicles as well as additional vehicles. The question was also raised whether AFHQ would permit the Allied Commission to turn over spare parts and maintenance tools to the Italian [illegible] Government to be used by the ISK and the Inspectorate of Motorization with the understanding that they in turn would agree to take over all maintenance for the Allied Commission and relief agencies at a reasonable price.

BENNETT E. PAYTON
Director

DISTRIBUTION:

Italian State Railways
EIAS
Ordnance, PBOVSA
Truck Maintenance Group
Engineer Board - 1) Air Production Committee
Via Cerva 39, Milan
2) Corso Umberto 525, Rome
Economic Section
Economic Section, Supply Division
Road Division, Th S/C
G-5, AFHQ

0 8 7 4

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

INTER OFFICE MEMO

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION
Roads Division

Tel. 566 GF/ep

Ref: AC/100/55/Tn5 3 July 1945.

SUBJECT: Timber Felling for Military Requirements.

TO : Economic Section
(Att: Col. Walton)

1039

1. Reference is made to your Minute 1 and to Brigadier Anderson's letter ES/10.02 dated 25 June 1945.

2. The situation is that at present the majority of large capacity civilian trucks in Calabria are under contract to 2 Military Forestry Engineering Coys and are being employed in the haulage of timber. We have recently requested G-5 to release these vehicles from contract in order that they may assist in the haulage of civilian supplies. There is at present an overall shortage of transport in Calabria for the movement of food which was brought to the notice of this Sub-Commission by the AC Commissioner at Naples. It was suggested to A.F.H.Q. that these vehicles should be replaced by military transport in view of the termination of the campaign.

3. If A.F.H.Q. approve our request the problem will solve itself since transport will be available both for timber haulage and food supply. Should the request not be granted it is suggested that the provision of additional trucks for the haulage of civilian supplies should be handled by the Italian Government.

4. The I.N.T. organization in Sicily has now been turned over to the Government. I.N.T. are authorized to operate throughout Calabria. It is suggested that the Government should arrange for a number of I.N.T. vehicles to be transferred from Sicily to Calabria and operated by I.N.T. for food haulage.

5. Alternatively, it is suggested that the Government should employ some of the 1660 trucks, now being handed over to the Italian State Railways through the Ministry of Transport, to provide the additional road capacity desired in Calabria. It may also be mentioned that we are at present turning over to the Government all vehicles in AC Truck Pools in Italian Government territory. When these hand-overs are complete it is for the Italian Government to decide whether such vehicles should remain

540/66

0875

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

in their existing locations or be redistributed according to the Government's requirements.

6. You will be notified of A.F.H.Q.'s decision regarding our request for the release of trucks now working under contract to the Forestry Coys.

For the Director:

G. FERNYHOUGH
Lt. Colonel, R.A.

Copy to: TNI.

0876

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

CF/ep

Ref: AC/12/109/Trn5

3 July 1945.

1937

My dear Doctor La Malfa:

I refer to our letter 540/65/Trn1 dated 27 June 1945, in connection with which I am enclosing a copy of Commerce Sub-Commission letter AC/5146/14/Commerce/POL.26 dated 29 June 1945, for your information.

Referring to para. 3 of the second above mentioned letters, I shall be grateful if you will assist us by urging the Ministry of the Interior to take some strong action on the matters mentioned.

It would be of assistance to me if you would state in due course what steps the Ministry of the Interior have taken in order that I may inform the Petrol Section, A.F.H.Q.

Very truly yours,

C. FRIEDRICH
Lt. Colonel, R.A.

Encl.-
Ltr AC/5146/14/Commerce/POL.26.

Doctor La Malfa
Minister of Transport
Rome

cc: Commerce S/C
Transportation S/C

540/65

0 8 7 7

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tel: 220

MHT/hl
AC/348/TM 5
3 July 1945

1936

Professor Ferruccio Parri,
Minister of the Interior,
Rome

My dear Professor Parri:

I refer to your telegram 23034 dated 26 June 1945 regarding the recovery by the Ministry of War of military vehicles now employed in the haulage of civil supplies.

In order to change the instructions given for these trucks to be withdrawn from civilian users, the matter would have to be raised by the Ministry of War with the Land Forces Sub-Commission of the Allied Commission.

Allied Commission is at present handing over a large number of trucks to the Italian Government thru the Ministry of Transport. The proposed disposition of these trucks is set forth in my letter 27 June 1945 as amended 30 June 1945, copies of which are attached.

It is recommended that you discuss this problem with the Minister of Transport inasmuch as this Sub-Commission has no further military vehicles for disposal other than those scheduled for transfer to the Italian Government.

Yours very truly,

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

2 encl: ltr. 27 Jun 45
ltr. 30 Jun 45

copies to: Ministry of Transport
Economic Section

540/64

0878

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

Tel: 220

MET/hl

200/56/IN 1

SUBJECT: Essential Economic Transport

3 July 1945

TO : G-5, AFHQ

1935

1. Reference is made to your T-11, 28 June 1945, in connection with sale of 4,000 additional highway vehicles to the Italian Government.

2. The present situation in connection with POL is that road transport in Italy is operating far below capacity due to shortage of POL and until this condition is corrected, Allied Commission cannot recommend the sale of any additional trucks to the Italian Government. This would only have the effect of reducing the operating efficiency of the trucks now available.

3. With reference to your para. 4, the ability to repair and maintain highway trucks now held or proposed to be sold to the Italian Government is conditioned upon the receipt of tools, spare parts materials, tires, tire manufacturing and tire repair materials on requisition and an adequate supply of coal for factories capable of fabricating spare parts and tires.

4. It further must be borne in mind in connection with repair and maintenance that the Allied Commission has not yet been able to procure the necessary tools and personnel to activate the Special Truck Maintenance Group and your assistance in this connection is urgently requested.

5. Allied Commission requests the privilege of inspecting any vehicles prior to sale to the Italian Government to determine whether the facilities available to the Italian Government or to the Allied Commission would make possible the placing of the vehicles to be sold to the Italian Government in efficient road-worthy condition.

For the Chief Commissioner:

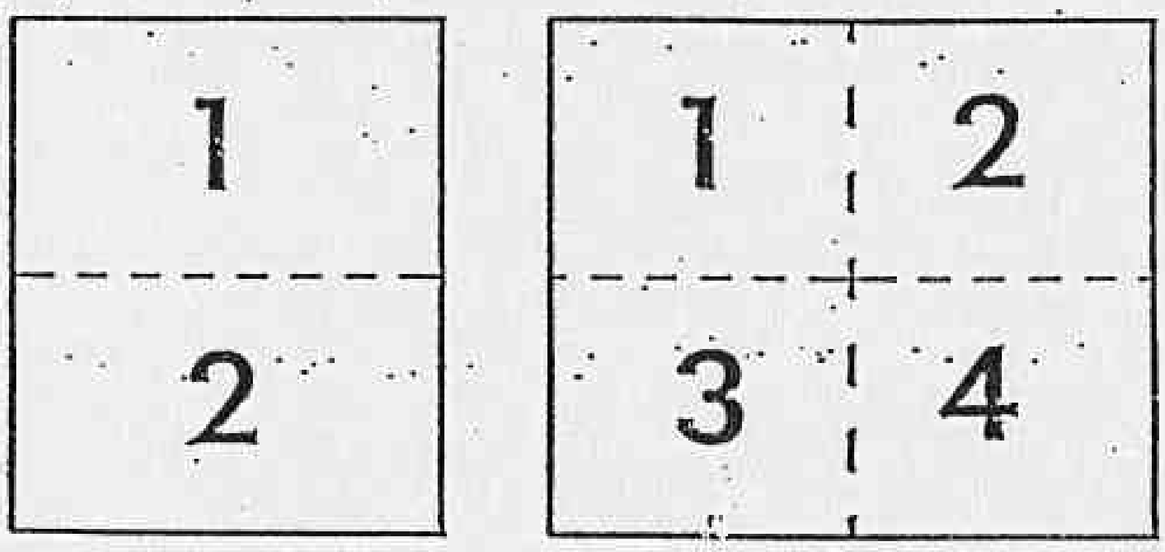
E.B. McKINLEY,
Brigadier General, U.S.A.
Acting Vice President.

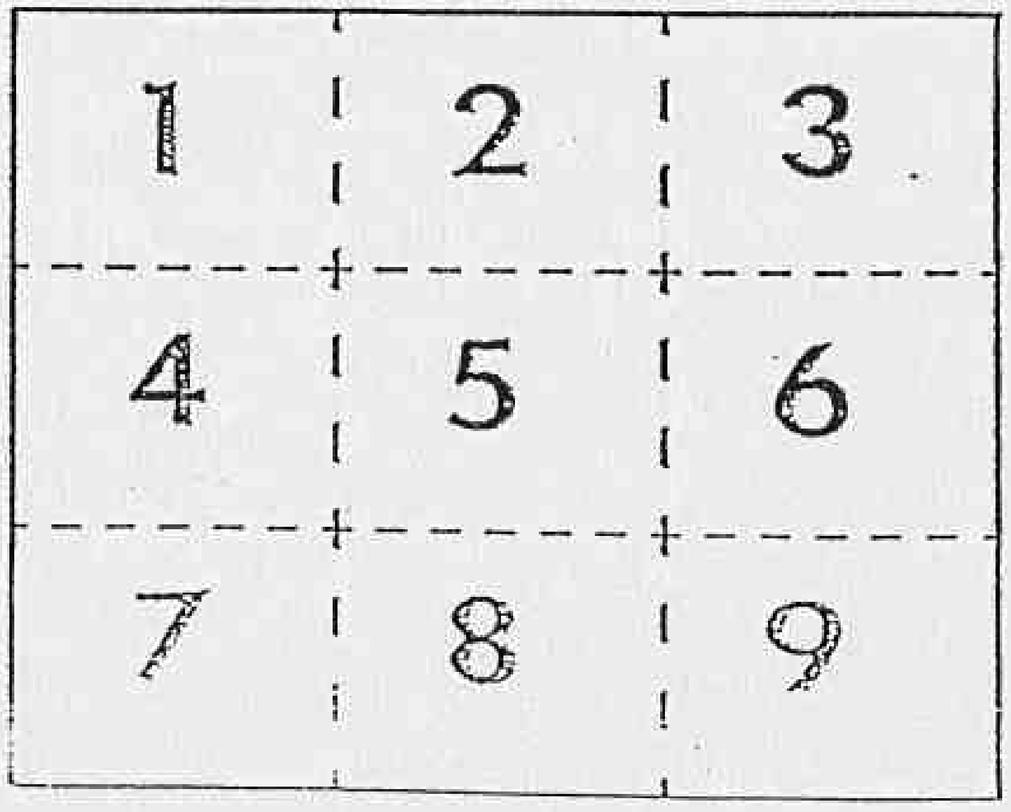
copies to: G-4 (A), AFHQ
Transportation Sub-Commission
Road Division, Tn. S/C

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

MAPS AND CHARTS TOO LARGE TO FILM
ON ONE EXPOSURE ARE FILMED CLOCKWISE
BEGINNING IN THE UPPER LEFT CORNER,
LEFT TO RIGHT, AND TOP TO BOTTOM.

SEE DIAGRAMS BELOW.





0880

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 1552 21

MOTO

Settimanale di Tecnica Meccanica Motorizzazione e Trasporti

Anno I - Numero 16 — Si pubblica la Domenica — Rom

DIREZIONE, REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE: VIA D'ASCANIO, 11 - TELEFONO 561-379 — UNA COPIA L. 12 (FUORI DI ROMA L. 1
NAMENTO ANNUO L. 575 — CONTO CORRENTE POSTALE 1/3842 — PUBBLICITA': G. BRESCHI - VIA DEL TRITONE, 102 - TELEFO
TARIFFE: COMMERCIALI L. 30; REDAZIONALE L. 45 (MILLIMETRO DI ALTEZZA SU DI UNA COLONNA) — SPEDIZIONE IN ABBONA ME

DOPO QUATTRO MESI DI PROVA NEGATIVA

Energico atteggiamento degli autotrasportatori

perchè l'ENAC limiti le sue funzioni al trasporto dei prodotti essenziali

Siamo ad una nuova svolta nella organizzazione dei trasporti. Ancora una volta gli autotrasportatori si sono riuniti — e questa volta sollecitati dai colleghi di altre regioni — ed hanno preso posizione nei confronti dell'E.N.A.C. L'atteggiamento è preciso, dignitoso e fermo. Il dilemma posto a suo tempo al Ministero dei trasporti dagli autotrasportatori romani fu chiaro: o riprendere in esame tutta la struttura organizzativa e le tariffe dell'E.N.A.C., o i rappresentanti degli autotrasportatori avrebbero rassegnato le dimissioni da membri del Consiglio d'Amministrazione dell'E.N.N.C. e della Commissione nominata dal Ministro stesso.

L'avvertimento non è giovato: e si è giunti alla fase conclusiva, le dimissioni. Gli autotrasportatori si sono messi sulla strada maestra, decisi a percorrerla sino in fondo. Li accompagnino i nostri voti.

Il 3 corr. si è riunito in Roma, *sta dall'articolo suddetto, è stata realizzata;*

— che la mancata autonomia della Sezione Provinciale, nella concessione dei fogli di viaggio intercompartimentali, provoca ritardi spesso dannosissimi;

— che il sistema dei versamenti, così come congegnato, provoca inutile, lungo e dannoso immobilizzo di somme spesso importanti;

Considerato inoltre

— che l'Ente non è riuscito, nè riesce, a risolvere alcun problema di seria importanza a beneficio sia degli autotrasportatori che della pubblica utilità, come ad esempio la derequisizione dei numerosi automezzi detenuti dalle Compagnie del Legno alleate, che pagano L. 15 per mc.Km. (tariffa di gran lunga inferiore a quella dell'E.N.A.C.), ed il trasporto agli stabilimenti estrattori delle sanse che giacciono per circa 300.000 quintali negli stabilimenti produttori.

Tutto quanto sopra constatato e rilevato pertanto

1) che gli autotrasportatori sono costretti a rivolgersi al mercato nero per il loro approvvigionamento;

2) che il prezzo dei trasporti anzichè diminuire è aumentato causa gli intralci lamentati;

Deliberano

di manifestare alle Autorità competenti, a mezzo del Presidente della Associazione degli Industriali, il loro disappunto, invitandole rispettosamente a provvedere acchè l'E.N.A.C. si ritrezzi e provveda di conseguenza a disciplinare il suo funzionamento secondo norme più confacenti alle effettive esigenze dell'industria dei trasporti;

che sia provveduto a rimuovere, al più presto, gli inconvenienti lamentati, acciocchè la importante questione dei trasporti effettivamente — e non di nome — venga disciplinata secondo criteri che tendano a ridurre l'altezza dei noli; tenendo presente che la disciplina delle tariffe non è problema di organizzazione o di riduzione di utilità di guadagno, ma, viceversa, problema di riduzione degli eccessivi costi dei mezzi di rifornimento e problema di snellimento di ogni pratica burocratica, in maniera da agevolare anzichè intralciare l'opera dei trasportatori.

. . e di Taranto

Gli industriali autotrasportatori della Provincia di Taranto, aderenti all'Associazione degli Industriali e degli Artigiani della Provincia stessa, riuniti in assemblea straordinaria il 18 aprile del corrente anno:

— Considerato che ai sensi dell'art. 3 dello Statuto per l'istituzione ed il funzionamento dell'Ente Nazionale Autotrasporti di Cose, detto Ente avrebbe dovuto;

1) provvedere alla distribuzione dei carburanti, lubrificanti, gomme e pezzi di ricambio fra le ditte iscritte;

2) favorire le forme di assicurazioni collettive;

3) promuovere e favorire nel

campo tecnico... zioni, trasporti... distribuzione... canti, servizi... ecc. ecc.;

— tenuto... l'E.N.A.C. ad... spirito stesso... in base alla... pere anche le... da predisporre... strali auto...

1) modifi... delle tariffe... ti per render... sità del mom...

Ai lettori

... se ci... sto formato... nè di gl... Ma è il f... assegnato... tori di Gl... disposizion... buisce all... riodicho "... detto. Il l... chè mai, ... sposizione, ... scono in ... la dispos... giornale, ... alla letter... E' quello ... e domani ... riuscire a ... sposta.

Tuttavi... questa si...

0881

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

MOTOR

Settimanale di Tecnica Meccanica Motorizzazione e Trasporti

Si pubblica la Domenica — Roma, 20 maggio 1945

ONE, AMMINISTRAZIONE: VIA D'ASCANIO, 11 - TELEFONO 561-379 — UNA COPIA L. 12 (FUORI DI ROMA L. 13) — ABBO-
L. 575 — CONTO CORRENTE POSTALE 1/3842 — PUBBLICITA': G. BRESCHI - VIA DEL TRITONE, 102 - TELEFONO 44-313 -
ALI L. 30; REDAZIONALE L. 45 (MILLIMETRO DI ALTEZZA SU DI UNA COLONNA) — SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

O QUATTRO MESI DI PROVA NEGATIVA

atteggiamento degli autotrasportatori

limiti le sue funzioni al trasporto dei prodotti essenziali

sta nel-
gli. An-
latori
volta
o re-
zione
ttep-
fer-
empo
i au-
o; e
trut-
del-
degli
asse-
del
E.N.
mina-
o; e
, le
si
de-
. La

sta dall'articolo suddetto, è stata realizzata;

— che la mancata autonomia della Sezione Provinciale, nella concessione dei fogli di viaggio intercompartimentali, provoca ritardi spesso dannosissimi;

— che il sistema dei versamenti, così come congegnato, provoca inutile, lungo e dannoso immobilizzo di somme spesso importanti;

Considerato inoltre

— che l'Ente non è riuscito, nè riesce, a risolvere alcun problema di seria importanza a beneficio sia degli autotrasportatori che della pubblica utilità, come ad esempio la derequisizione dei numerosi automezzi detenuti dalle Compagnie del Legno alleate, che pagano L. 15 per mc.Km. (tariffa di gran lunga inferiore a quella dell'E.N.A.C.), ed il trasporto agli stabilimenti estrattori delle sanse che giacciono per circa 300.000 quintali negli stabilimenti produttori.

Tutto quanto sopra constatato e rilevato pertanto

1) che gli autotrasportatori sono costretti a rivolgersi al mercato nero per il loro approvvigionamento;

2) che il prezzo dei trasporti anzichè diminuire è aumentato causa gli intralci lamentati;

Deliberano

di manifestare alle Autorità competenti, a mezzo del Presidente della Associazione degli Industriali, il loro disappunto, invitandole rispettosamente a provvedere affinchè l'E.N.A.C. si attrezzi e provveda di conseguenza a disciplinare il suo funzionamento secondo norme più confacenti alle effettive esigenze dell'industria dei trasporti;

che sia provveduto a rimuovere, al più presto, gli inconvenienti lamentati, acciocchè la importante questione dei trasporti effettivamente — e non di nome — venga disciplinata secondo criteri che tendano a ridurre l'altezza dei noli; tenendo presente che la disciplina delle tariffe non è problema di organizzazione o di riduzione di attività di guadagno, ma, viceversa, problema di riduzione degli eccessivi costi dei mezzi di rifornimento e problema di snellimento di ogni pratica burocratica, in maniera da agevolare anzichè intralciare l'opera dei trasportatori.

. . e di Taranto

Gli industriali autotrasportatori della Provincia di Taranto, aderenti all'Associazione degli Industriali e degli Artigiani della Provincia stessa, riuniti in assemblea straordinaria il 18 aprile del corrente anno:

— Considerato che ai sensi dell'art. 3 dello Statuto per l'istituzione ed il funzionamento dell'Ente Nazionale Autotrasporti di Cose, detto Ente avrebbe dovuto:

1) provvedere alla distribuzione dei carburanti, lubrificanti, gomme e pezzi di ricambio fra le ditte iscritte;

2) favorire le forme di assistenza collettive;

3) promuovere e favorire nel campo tecnico officine di riparazioni, trasporti stradali, colonnine distribuzione carburanti e lubrificanti, servizi assistenza stradale ecc. ecc.;

— tenuto presente inoltre che l'E.N.A.C. avrebbe dovuto per lo spirito stesso della norma di legge in base alla quale fu istituito, svolgere anche la sua opera in modo da predisporre in favore degli industriali autotrasportatori:

1) modifiche ed adeguamenti delle tariffe nazionali dei trasporti per renderle consone alle necessità del momento;

Ai lettori chiediamo venia...

... se ci presentiamo in questo formato ibrido, che non sa nè di giornale nè di rivista. Ma è il formato che ci è stato assegnato dall'Associazione Editori di Giornali, la quale — per disposizione superiore — distribuisce alle pubblicazioni « periodiche » carta in formato ridotto. Il lettore si chiederà perchè mai, malgrado questa disposizione, gli altri periodici escono in formato normale di la disposizione viene applicata giornale, mentre per « Motor » alla lettera.

E' quello che ci domandiamo e domandiamo, senza peraltro riuscire a darci o ad aver risposta.

Tuttavia ci auguriamo che questa sia una situazione tran-

0 8 8 2

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 18521

autotrasportatori avrebbero rassegnato le dimissioni da membri del Consiglio d'Amministrazione dell'E.N.N.C. e della Commissione nominata dal Ministro stesso.

L'avvertimento non è giovato: e si è giunti alla fase conclusiva, le dimissioni. Gli autotrasportatori si sono messi sulla strada maestra, decisi a percorrerla sino in fondo. Li accompagnino i nostri voti.

Il 3 corr. si è riunito in Roma, presso la sede di via Regina Elena 11, il Consiglio Direttivo dell'Associazione Nazionale dell'Industria dei Trasporti Automobilistici (A.N.I.T.A.), sotto la presidenza del Sen. Mario Nonis di Cossilla, allo scopo di prendere in esame tre ordini del giorno inviati alla Associazione stessa dai trasportatori delle provincie di Roma, Cosenza e Taranto; e coi quali si esprimono gravi rilievi e importanti voti in merito all'organizzazione e al funzionamento dell'E.N.A.C.

L'o. d. g. dei trasportatori di Roma è stato già pubblicato dal nostro giornale nel n. 13 del 29 aprile. Pubblichiamo ora qui di seguito quelli, non meno importanti, votati dalle imprese di autotrasporti di Cosenza e Taranto.

GLI O. D. G. DEI TRASPORATORI di Cosenza...

Gli autotrasportatori della provincia di Cosenza riuniti in Assemblea straordinaria il 12 aprile 1945

Constatato

— che l'E.N.A.C., così come esso funziona in Provincia di Cosenza non risponde in alcun modo ai principi ed allo spirito informativo dettati dalla Legge che lo ha istituito;

— che pertanto risulta evidente la assoluta mancata ottemperanza a quanto prescritto dall'articolo 3 del Decreto per l'istituzione ed il funzionamento dell'E.N.A.C., in quanto nessuna distribuzione di pneumatici e di pezzi di ricambio è stata effettuata; i carburanti ed i lubrificanti vengono distribuiti in forma non giusta e non adeguata; nessuna altra provvidenza, previ-

sta degli autotrasportatori che della pubblica utilità, come ad esempio la derequisizione dei numerosi automezzi detenuti dalle Compagnie del Legno alleate, che pagano L. 15 per meKm. (tariffa di gran lunga inferiore a quella dell'E.N.A.C.), ed il trasporto agli stabilimenti estrattori delle sanse che giacciono per circa 300.000 quintali negli stabilimenti produttori.

Tutto quanto sopra constatato e rilevato pertanto

precedere di conseguenza a disciplinare il suo funzionamento secondo norme più confacenti alle effettive esigenze dell'industria dei trasporti;

che sia provveduto a rimuovere, al più presto, gli inconvenienti lamentati, acciocchè la importante questione dei trasporti effettivamente — e non di nome — venga disciplinata secondo criteri che tendano a ridurre l'altezza dei noli; tenendo presente che la disciplina delle tariffe non è problema di organizzazione o di ri-

l'ENAC stesso, riunita in assemblea straordinaria il 18 aprile del corrente anno:

— Considerato che ai sensi dell'art. 3 dello Statuto per l'istituzione ed il funzionamento dell'Ente Nazionale Autotrasporti di Cose, detto Ente avrebbe dovuto;

1) provvedere alla distribuzione dei carburanti, lubrificanti, gomme e pezzi di ricambio fra le ditte iscritte;

2) favorire le forme di assicurazioni collettive;

3) promuovere e favorire nel

guise alle pe... riodiche » carta... dotto. Il lettore... chè mai, malg... sposizione, gli ... scono in form... la dispensione... giornale, mente... alla lettera.

E' quello che... o domandiamo,... riuscire a dare... sposta.

Tuttavia ci... questa sia una... storia. Comunq... vogliano scusar...

L' O. D. G. DELL' ASSOCIAZIONE NAZIONALE

Il Consiglio Direttivo dell'Associazione Nazionale dell'Industria dei Trasporti Automobilistici, riunito in Roma il 3 maggio 1945,

esaminate le mozioni presentate dalle Associazioni di Roma, Cosenza e Taranto e le segnalazioni pervenute da varie provincie, circa il funzionamento dell'E.N.A.C.;

rileva che tutte le segnalazioni concordano nel riconoscere che l'Ente si è preoccupato esclusivamente di mettere in essere una organizzazione complessa ma assolutamente inefficiente e generalmente incapace di conseguire, anche soltanto parzialmente, gli obiettivi segnati dalla legge istitutiva e dallo statuto dell'Ente stesso.

Trascurando in senso assoluto di realizzare qualsiasi iniziativa diretta a garantire anche un minimo di assistenza tecnica e di rifornimento dei prodotti e materie necessari per mantenere in efficienza i mezzi disponibili, l'Ente si è finora limitato esclusivamente a regolare il movimento degli autoveicoli, ma in senso generalmente negativo, ai fini della migliore utilizzazione sia del carico che dei carburanti, che, infine, delle caratteristiche degli autoveicoli impiegati.

Anche rispetto al congegno attuato nella determinazione delle tariffe, e prescindendo da ogni considerazione sulla loro aderenza allo stato reale dei costi di esercizio, si rileva che tali tariffe escludono qualsiasi quota per la copertura dei rischi di trasporto, mentre le relative responsabilità restano addossate ai trasportatori, pur assumendo l'Ente la figura giuridica e la funzione reale del vettore.

In relazione a quanto sopra, e constatato che ogni assicurazione data dagli organi responsabili del Ministero dei Trasporti e dell'E.N.A.C., circa un adeguamento dell'istituto alle necessità reali del trasporto, è andata delusa;

Il Consiglio dell'Associazione conferma la mozione votata dalla Giunta Esecutiva e presentata l'8 gennaio scorso al Ministro dei Trasporti ed in relazione alle sue conclusioni — e semprechè dopo l'esperienza fatta si ritenga ancora opportuno o necessario il mantenimento dell'Ente — chiede:

1) che l'amministrazione dell'Ente venga affidata ad un consiglio costituito su basi paritetiche tra i rappresentanti designati dagli organi governativi interessati e dall'organizzazione dei trasportatori;

2) che le funzioni dell'E.N.A.C. vengano limitate alla organizzazione ed alla disciplina dei trasporti diretti a garantire il rifornimento dei prodotti essenziali alla vita delle popolazioni ed alla ricostruzione industriale;

3) che la nuova amministrazione dell'Ente, appena istituita, provveda ad emanare le norme per l'attuazione del programma suddetto, nei limiti delle finalità precisate.

Il Consiglio, peraltro, di fronte alla nuova situazione creata dalla liberazione dell'intero territorio nazionale, considera che il funzionamento dell'E.N.A.C. debba guardarsi come misura di carattere provvisorio, in attesa che la unificazione amministrativa del territorio sotto il Governo nazionale porti alle soluzioni richieste dalle mutate e mutabili situazioni.

Il Consiglio, infine, prende atto dell'invito che, di fronte alla situazione attuale, l'assemblea dei trasportatori tenuta in Roma il 19 aprile scorso ha rivolto agli industriali chiamati a partecipare al Consiglio dell'E.N.A.C. ed alla Commissione di studio nominata dal Ministro dei Trasporti, di rinunciare agli incarichi a loro affidati.

2) una equa... stribuzione dei... guire fra le ditte...

3) la costitu... cura garanzia d... iscritti.

— rilevato che... sun diritto, nessu... suna provvidenz... Statuto di cui al... 17 agosto 1944 n... plicata in favore... e che tuttora la... ciale dell'E.N.A.C... in condizioni di... te provvedere a... dalla legge e da... nativo di essa;

— rilevato ane... pendenza di qua... cato gli autotrasp... stretti a rivolg... nero per l'acqu... pezzi di ricambio... genere, ed a sot... mi prelevo delle... riparazioni;

— tenuti pres... sensibili aumen... vengono concessi... il più delle volte... troattivo, la circ... partire dal 1. ... della tassa di ci... pressochè triplic... disinteressamento... l'E.N.A.C. per a... necessari per un... sione delle tariff... trasporti;

— considerato... già critica situa...

(Continua in 7. ...

0 8 8 3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785121

...da degli autotrasportatori che della pubblica utilità, come ad esempio la derequisizione dei numerosi automezzi detenuti dalle Compagnie del Legno alleate, che pagano L. 15 per mc.Km. (tariffa di gran lunga inferiore a quella dell'E.N.A.C.), ed il trasporto agli stabilimenti estrattori delle sanse che giacciono per circa 300.000 quintali negli stabilimenti produttori.

Tutto quanto sopra constatato e rilevato pertanto

...provvedere in conseguenza a disciplinare il suo funzionamento secondo norme più confacenti alle effettive esigenze dell'industria dei trasporti;

che sia provveduto a rimuovere, al più presto, gli inconvenienti lamentati, acciocchè la importante questione dei trasporti effettivamente — e non di nome — venga disciplinata secondo criteri che tendano a ridurre l'altezza dei noli; tenendo presente che la disciplina delle tariffe non è problema di organizzazione o di ri...

...assemblea straordinaria il 18 aprile del corrente anno:

— *Considerato che ai sensi dell'art. 3 dello Statuto per l'istituzione ed il funzionamento dell'Ente Nazionale Autotrasporti di Cose, detto Ente avrebbe dovuto:*

1) provvedere alla distribuzione dei carburanti, lubrificanti, gomme e pezzi di ricambio fra le ditte iscritte;

2) favorire le forme di assicurazioni collettive;

3) promuovere e favorire nel...

assisce alle pubblicazioni « periodiche » carta in formato ridotto. Il lettore si chiederà perchè mai, malgrado questa disposizione, gli altri periodici escono in formato normale di la disposizione viene applicata giornale, mentre per « Motor » alla lettera.

E' quello che ci domandiamo e domandiamo, senza peraltro riuscire a darci o ad aver risposta.

Tuttavia ci auguriamo che questa sia una situazione transitoria. Comunque, i lettori ci vogliano scusare.

« MOTOR »

L' O. D. G. DELL' ASSOCIAZIONE NAZIONALE

Il Consiglio Direttivo dell'Associazione Nazionale dell'Industria dei Trasporti Automobilistici, riunito in Roma il 3 maggio 1945,

esaminate le mozioni presentate dalle Associazioni di Roma, Cosenza e Taranto e le segnalazioni pervenute da varie provincie, circa il funzionamento dell'E.N.A.C.;

rileva che tutte le segnalazioni concordano nel riconoscere che l'Ente si è preoccupato esclusivamente di mettere in essere una organizzazione complessa ma assolutamente inefficiente e generalmente incapace di conseguire, anche soltanto parzialmente, gli obiettivi segnati dalla legge istitutiva e dallo statuto dell'Ente stesso.

Trascurando in senso assoluto di realizzare qualsiasi iniziativa diretta a garantire anche un minimo di assistenza tecnica e di rifornimento dei prodotti e materie necessari per mantenere in efficienza i mezzi disponibili, l'Ente si è finora limitato esclusivamente a regolare il movimento degli autoveicoli, ma in senso generalmente negativo, ai fini della migliore utilizzazione sia del carico che dei carburanti, che, infine, delle caratteristiche degli autoveicoli impiegati.

Anche rispetto al congegno attuato nella determinazione delle tariffe, e prescindendo da ogni considerazione sulla loro aderenza allo stato reale dei costi di esercizio, si rileva che tali tariffe escludono qualsiasi quota per la copertura dei rischi di trasporto, mentre le relative responsabilità restano addossate ai trasportatori, pur assumendo l'Ente la figura giuridica e la funzione reale del vettore.

In relazione a quanto sopra, e constatato che ogni assicurazione data dagli organi responsabili del Ministero dei Trasporti e dell'E.N.A.C., circa un adeguamento dell'istituto alle necessità reali del trasporto, è andata delusa;

il Consiglio dell'Associazione conferma la mozione votata dalla Giunta Esecutiva e presentata l'8 gennaio scorso al Ministro dei Trasporti ed in relazione alle sue conclusioni — e semprechè dopo l'esperienza fatta si ritenga ancora opportuno o necessario il mantenimento dell'Ente — chiede:

1) che l'amministrazione dell'Ente venga affidata ad un consiglio costituito su basi paritetiche tra i rappresentanti designati dagli organi governativi interessati e dall'organizzazione dei trasportatori;

2) che le funzioni dell'E.N.A.C. vengano limitate alla organizzazione ed alla disciplina dei trasporti diretti a garantire il rifornimento dei prodotti essenziali alla vita delle popolazioni ed alla ricostruzione industriale;

3) che la nuova amministrazione dell'Ente, appena istituita, provveda ad emanare le norme per l'attuazione del programma suddetto, nei limiti delle finalità precisate.

Il Consiglio, peraltro, di fronte alla nuova situazione creata dalla liberazione dell'intero territorio nazionale, considera che il funzionamento dell'E.N.A.C. debba guardarsi come misura di carattere provvisorio, in attesa che la unificazione amministrativa del territorio sotto il Governo nazionale porti alle soluzioni richieste dalle mutate e mutabili situazioni.

Il Consiglio, infine, prende atto dell'invito che, di fronte alla situazione attuale, l'assemblea dei trasportatori tenuta in Roma il 19 aprile scorso ha rivolto agli industriali chiamati a partecipare al Consiglio dell'E.N.A.C. ed alla Commissione di studio nominata dal Ministro dei Trasporti, di rinunciare agli incarichi a loro affidati.

2) una equa e disciplinata distribuzione dei trasporti da eseguire fra le diverse Provincie;

3) la costituzione di una sicura garanzia di lavoro per gli iscritti.

— *rilevato che sino ad oggi nessun diritto, nessun beneficio, nessuna provvidenza sancita dallo Statuto di cui all'art. 2 del D. L. 17 agosto 1944 n. 188 è stata applicata in favore dei trasportatori e che tuttora la Direzione Provinciale dell'E.N.A.C. non si trova in condizioni di poter direttamente provvedere a quanto è previsto dalla legge e dallo spirito informativo di esso;*

— *rilevato ancora che in dipendenza di quanto sopra specificato gli autotrasportatori sono costretti a rivolgersi al mercato nero per l'acquisto di gomme, pezzi di ricambio e rifornimenti in genere, ed a sottostare alle esorbitanti pretese delle varie officine di riparazioni;*

— *tenuti presenti i continui sensibili aumenti salariali che vengono concessi alle maestranze, il più delle volte con effetto retroattivo, la circostanza che, a partire dal 1. marzo, l'importo della tassa di circolazione è stato pressochè triplicato, e l'assoluto disinteressamento dimostrato dall'E.N.A.C. per avvisare ai mezzi necessari per una adeguata revisione delle tariffe nazionali dei trasporti;*

— *considerato che di recente la già critica situazione in cui ver...*

(Continua in 7. pag. 1. colonna)

0884

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 18502 1

UNA "SPINOSA QUESTIONE,,

Gomme requisite

Indennizzi e assegnazioni

Riceviamo dall'Ing. Mario Ray, e volentieri pubblichiamo, la seguente lettera:

Signor Direttore,

era mia intenzione richiamare la Sua cortese attenzione sul problema delle «Gomme requisite»; ho letto perciò con vivo interessamento la breve nota comparsa su tale argomento sul n. 10 di «Motor», nonchè l'assicurazione, contenuta nelle «Risposte ai lettori», che presto il suo settimanale tratterà ampiamente la cosa. Confido che l'autorevole patrocinio di questa Rivista contribuirà efficacemente ad una soluzione soddisfacente della spinosa questione.

Non mi sembra inutile esporre intanto alcune considerazioni, che, rappresentando l'opinione di interessati, potrebbero contribuire a fissare l'attenzione su alcuni punti, quando l'argomento sia ripreso ed approfondito da «Motor».

A me pare che coloro ai quali sono state requisite le gomme abbiano diritto ad un equo indennizzo, sia per gli irrisori compensi corrisposti — che possono considerarsi un semplice compenso per l'uso delle gomme — sia per i danni subiti in conseguenza della requisizione. In base a tale presupposto la forma più logica di indennizzo sarebbe la pura e semplice restituzione delle gomme; se il criterio della restituzione dell'oggetto requisito vale in altri casi (ad es. per gli stabili), non vi è motivo alcuno che impedisca l'applicazione di criteri analoghi per la requisizione delle gomme. Dato tuttavia che le gomme sono state consumate o disperse, e che non è più possibile la loro restituzione, si può trovare un compenso dando agli interessati, non appena possibile, la facoltà di rinnovare i loro pneumatici con precedenza assoluta su qualsiasi altro acquirente ed a prezzi proporzionati a quelli applicati loro nelle requisizioni.

Se nelle condizioni attuali non è possibile dare immediata realizzazione alle soluzioni proposte, tuttavia il problema dovrebbe essere egualmente risolto, sia per il suo contenuto morale, sia per fissare almeno i criteri da adottarsi quando le circostanze lo consentiranno. Auguriamo che i bravi stabilimenti del nord ma verrebbe pertanto che quei contribuenti forzosi siano equamente compensati, aiutandoli perlomeno a rinacquistare uno strumento di lavoro essenziale.

Al problema esaminato è connesso quello dei permessi di circolazione; ma per ora non conviene complicarlo con quest'altro, che porterebbe fuori del seminato e comunque si presterebbe a troppi commenti sui criteri applicati nella concessione dei permessi stessi; è sufficiente osservare le macchine in circolazione!!

Scusi sig. Direttore, se ho abusato della sua pazienza e gradisca i più distinti saluti.

Ing. MARIO RAY

Roma, 4 marzo 1945.

Effettivamente, dopo l'accenno fattone nel n. 10, ci ripromettemmo di tornare sull'argomento per trattarlo in modo più ampio, ma la surriportata lettera dell'ingegnere Ray ci è parsa tanto chiara ed esauriente che abbiamo preferito cedergli la parola.

E' vero che da un punto di vista strettamente giuridico il parallelo tra requisizione di beni immobili e di beni mobili, specie se di consumo, non è sostenibile. Ma da un punto di vista equitativo non si deve disconoscere che, soprattutto in relazione ai metodi ed ai criteri seguiti in Italia durante la guerra, le requisizioni delle gomme d'automobile hanno causato una gravissima sperequazione a danno dei cittadini meno «avveduti» e meno «raccomandati».

Se non è possibile pensare al risarcimento anche parziale del lucro cessato per la forzata inattività degli automezzi privati delle gomme, è però giusto ed equo che queste vengano restituite ai forzati cedenti mediante l'assegnazione di priorità delle gomme che sono o saranno comunque disponibili, ora o in un prossimo futuro. Il prezzo di vendita dovrebbe essere naturalmente fissato in proporzione al compenso di cessione a suo tempo versato e comunque in misura non superiore alla tabella ufficiale che verrà stabilita quale calmiere.

E' una misura di giustizia che s'impone senz'altro, un criterio logico che vorremmo vedere esteso anche alla requisizione di automezzi ora che — come sembra — il Governo si troverà a disporre del materiale bellico ceduto dagli Alleati.

Quanto ai permessi di circolazione, non abbiamo che a richiamare quanto scrivemmo nello scorso numero del giornale, sotto il titolo «Meno permessi e più carburante».

Su tutto quanto precede richiamiamo l'attenzione delle competenti autorità, affinchè vogliano disporre i provvedimenti del caso, tempestivamente.

M.

Una lancia spuntata... ...in difesa dell'E.N.A.C

Il compilatore del «Bollettino Economico» — nel n. 57 del 12 corrente — per spezzare una lancia a favore dell'ENAC dopo aver ammesso che in verità il sistema «è un po' troppo burocratico», non trova di meglio che evocare lo spettro della borsa nera tariffaria, dello sviamento dei traffici e dell'affamamento delle popolazioni che sarebbero il segno caratteristico degli autotrasporti in regime libero.

Una nota di colore riguardo al trasporto di profughi, di sfollati per la concessione di un certo periodo o chilometraggio di lavoro libero;

— abbiamo insistito, interpretando anche il desiderio dei camionisti, sull'utilizzo dei viaggi a vuoto per quel trasporto dei profughi e delle loro robe che oggi ci si dice (ma a noi non risulta) largamente effettuato;

— abbiamo dimostrato che l'esistenza dell'Ente a carattere totalitario si è risolta in un aggravio economico ed in un aumento delle tariffe preesistenti.

CONCORSO "MOTOR,,

PROBLEMA N. 9.

Quanta energia si deve spendere per ottenere che una bicicletta in corsa su strada orizzontale passi dalla velocità di 15 km/h alla velocità di 20 km/h? Il peso complessivo della macchina e del ciclista è di 84 kg.

Le soluzioni del problema n. 8, devono essere inviate alla Redazione di «Motor», Sezione Concorso, via d'Ascanio 11, entro lunedì 28 maggio. Tra i nomi dei lettori che ci avranno inviata la esatta soluzione, ne verrà sorteggiato uno al quale sarà inviato in premio «Motor» per sei mesi.

Ogni risposta per essere valida deve essere accompagnata dall'apposito tagliando che pubblichiamo appresso.

Concorso di Motor

Tagliando per il problema n. 9

SOLUZIONE DEL PROBLEMA N. 7.

Per la determinazione della superficie portante del paracadute possiamo adoperare la formula di Newton:

$$R = KSV^2 d$$

ove S è la superficie incognita, V la velocità di arrivo, d la densità dell'aria uguale nel nostro caso ad 1 anche perchè abbiamo assunto K uguale a 0,163. Uguaglieremo inoltre la resistenza del mezzo R al peso del paracadutista. Avremo quindi:

$$S = \frac{70}{0{,}163 \times 25 \times 1} = \text{mq. } 17{,}20$$

Hanno partecipato al Concorso «Motor» n. 7, ventitre lettori, fra questi, tre hanno risposto esattamente, e cioè i sigg.: Ing. Carlo Faraggiana, Via Capodistria 3, Roma, P. I Ermete Nardiello, Via Domenico Guerrazzi 8, Roma, Piero Cantonetti, Via Borgognona 38, Roma; Pietro Parlante, Via Capodistria 13, Roma.

La sorte ha favorito il Signor Ermete Nardiello, al quale poniamo immediatamente in corso l'invio del giornale per un semestre.

RIP RA

PIAZ

Ca

PREAV

vi affi

fun

evitan

N.C

CORSO

RETTIFI

RIPARA

Offi

Via C

ACCUM

M

per Auto-M

Telefon

Costruzion

Direzio

Roma - V

Automobilisti-Camionisti Viaggerete

CAPEZZU

VULCANIZZAZIONE

VIA COLA DI RIENZO, 44 -

G. CESPA GOMME

VULCANIZZAZIONE

0885

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...Gomme requisite ...nizzi e assegnazioni

Mario Ray, ...mo, le se-

...hiamare la ...sul proble...quisite»; ho ...o interessa...comparsa su ...10 di «Mo...mentazione, ...ese ai jet...uo attuma...ente la eu...orrevole pa...vista contri...ad una so...della spino...

...atile espor...siderazioni, ...opinione di ...contribuire ...ni alcun...ento sia ri...o da «Mo...

...ero al qua... le gomme ...n equo in...rrisori com...he possano...ce compen...mme — sia ...conseguen...In base a ...forma più...sarebbe la ...uzione de...lo della re... requisito ...er, per gli...ivo d'uomo...nazione di... requisizio...o tuttavia ...ità consa... non è più ...tuzione, si...nso dando ...ppena pos...acciare i ...precedenza ...altro requi...ersonale a...delle requi...

...attuale non ...diata rea...i proposte, ...rebbe esse...ua per il ...da per fis...a adottar...ze lo con...o che i ...nord fia...

Effettivamente, dopo l'accenno fattone nel n. 10, ci ripromettiamo di tornare sull'argomento per trattarlo in modo più ampio, ma la succitata lettera dell'ingegnere Ray ci è parsa tanto chiara ed esauriente che abbiamo preferito... cedergli la parola.

E' vero che da un punto di vista strettamente giuridico il parallelo tra requisizione di beni immobili e di beni mobili, specie se di consumo, non è sostenibile. Ma da un punto di vista equitativo non si deve disconoscere che, soprattutto in relazione ai metodi ed ai criteri seguiti in Italia durante la guerra, le requisizioni delle gomme d'automobile hanno causato una gravissima sperequazione a danno dei cittadini meno «avveduti» e meno «raccomandati».

Se non è possibile pensare al risarcimento anche parziale del lucro cessato per la forzata inattività degli automezzi privati delle gomme, è però giusto ed equo che queste vengano restituite ai forzati cedenti mediante l'assegnazione di priorità delle gomme che sono o saranno comunque disponibili, ora o in un prossimo futuro. Il prezzo di vendita dovrebbe essere naturalmente fissato in proporzione al compenso di cessione a suo tempo versato e comunque in misura non superiore alla tabella ufficiale che verrà stabilita quale calmiere.

E' una misura di giustizia che s'impone senz'altro, un criterio logico che vorremmo vedere esteso anche alla requisizione di automezzi ora che — come sembra — il Governo si troverà a disporre del materiale bellico ceduto dagli Alleati.

Quanto ai permessi di circolazione, non abbiamo che a richiamare quanto scrivevamo nello scorso numero del giornale, sotto il titolo «Meno permessi e più carburante».

Su tutto quanto precede richiamiamo l'attenzione delle competenti autorità, affinchè vogliano disporre i provvedimenti del caso, tempestivamente.

M.

Una lancia spuntata... ...in difesa dell'E.N.A.C

Il compilatore del «Bollettino Economico» — nel n. 57 del 12 corrente — per spezzare una lancia a favore dell'ENAC dopo aver ammesso che in verità il sistema «è un po' troppo burocratico», non trova di meglio che evocare lo spettro della borsa nera tariffaria, dello sviamento dei traffici e dell'affamamento delle popolazioni che sarebbero il segno caratteristico degli autotrasporti in regime libero.

Una nota di colore riguardo al trasporto di profughi, di sfollati per la concessione di un certo periodo o chilometraggio di lavoro libero;

— abbiamo insistito, interpretando anche il desiderio dei camionisti, sull'utilizzo dei viaggi a vuoto per quel trasporto dei profughi e delle loro robe che oggi ci si dice (ma a noi non risulta) largamente effettuato;

— abbiamo dimostrato che l'esistenza dell'Ente a carattere totalitario si è risolto in un aggravio economico ed in un aumento delle tariffe preesistenti.

CONCORSO "MOTOR,,

PROBLEMA N. 9.

Quanta energia si deve spendere per ottenere che una bicicletta in corsa su strada orizzontale passi dalla velocità di 15 km/h alla velocità di 20 km/h? Il peso complessivo della macchina e del ciclista è di 84 kg.

Le soluzioni del problema n. 8, devono essere inviate alla Redazione di «Motor», Sezione Concorso, via d'Ascanio 11, entro lunedì 28 maggio. Tra i nomi dei lettori che ci avranno inviata la esatta soluzione, ne verrà sorteggiato uno al quale sarà inviato in premio «Motor» per sei mesi.

Ogni risposta per essere valida deve essere accompagnata dall'apposito tagliando che pubblichiamo appresso.

Concorso di Motor

Tagliando per il problema n. 9

SOLUZIONE
DEL PROBLEMA N. 7.

Per la determinazione della superficie portante del paracadute possiamo adoperare la formula di Newton:

$$R = KSV^2 d$$

ove S è la superficie incognita, V la velocità di arrivo, d la densità dell'aria uguale nel nostro caso ad 1 anche perchè abbiamo assunto K uguale a 0,163. Uguaglieremo inoltre la resistenza del mezzo R al peso del paracadutista. Avremo quindi:

$$S = \frac{70}{0{,}163 \times 25 \times 1} = \text{mq. } 17{,}20$$

Hanno partecipato al Concorso «Motor» n. 7, ventitre lettori, fra questi, tre hanno risposto esattamente, e cioè i sigg.: Ing. Carlo Faraggiana, Via Capodistria 3, Roma, P. I Ermete Nardiello, Via Domenico Guerrazzi 8, Roma, Piero Cantonetti, Via Bergamona 38, Roma; Pietro Parmante, Via Capodistria 13, Roma.

La sorte ha favorito il Signor Ermete Nardiello, al quale poniamo immediatamente in corso l'invio del giornale per un semestre.

RIPARAZIONI RADIO RAPIDE A DOMICILIO
GERMINI RADIO
TELEFONO 60555
GERMINI RADIO
PIAZZA VENEZIA 67

Camionisti!
PREAVVISANDOCI LE VS. PARTENZE vi affideremo MERCI per tutte le destinazioni evitandovi viaggi a vuoto
N.O.A. - Tel. 63-988
CORSO UMBERTO I. 509

RETTIFICA CILINDRI, COLLI D'OCA
RIPARAZIONE POMPE, INIETTORI
Officina O.M.
Via Casilina, 257 - tel. 75.762

ACCUMULATORI ELETTRICI
MELISA
per Auto-Moto - Trazione - Stazionario
Telefoni portatili per tutte le applicazioni
Costruzione - Riparazione - Carica
Direzione Tecnica specializzata
Roma - Viale delle Milizie, 6 - Roma

Automobilisti-Camionisti Viaggerete tranquillamente riparando i vostri Pneumatici da
CAPEZZUOLI
VULCANIZZAZIONE GOMME
VIA COLA DI RIENZO, 44 - TELEF. 33431

G. CESPA GOMME D'OCCASIONE
VULCANIZZAZIONE — LAVORI ACCURATI
ACCESSORI AUTO — CARBURANTI

0886

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 15...21

...in difesa dell'E.N.A.C.

Il compilatore del «Bollettino Economico» — nel n. 57 del 12 corrente — per spezzare una lancia a favore dell'ENAC dopo aver ammesso che in verità il sistema «è un po' troppo burocratico», non trova di meglio che evocare lo spettro della borsa nera tariffaria, dello sviamento dei traffici e dell'affamamento delle popolazioni che sarebbero il segno caratteristico degli autotrasporti in regime libero.

Una nota di colore riguarda il trasporto di profughi, di sfollati e delle loro «misere masserizie» ed era dimostrato:

1) la necessità attuale di una disciplina dei trasporti,

2) la necessità dell'ENAC,

3) le sue benemerenze e l'infondatezza degli attacchi all'Ente.

Dopo di che, concludeva che invece di lanciare «strali contro l'ormai disciplinatore» bisogna rimuovere le difficoltà che hanno reso necessario, al quale scopo non ci sarebbe da rattaccare le ferrovie lasciando ai camion l'utile funzione nel loro «specifico campo d'azione» dei lavori di cantiere e del ritiro di merci in città, tanto più in un Paese come l'Italia «che non possiede un litro di benzina».

Noi, pur non riconoscendo alle nostre obiettive critiche dell'ENAC il carattere di attacchi con strali velenosi contro «il primo trasportatore d'Italia» non possiamo passare sullo silenzio la nota e le rispondiamo brevemente, sia per quanto riguarda l'ENAC che per il resto. Così:

— le critiche serie e motivate all'attuale regime vincolistico degli autotrasporti non hanno mai inteso prescindere dalle esigenze del momento e da una sana disciplina;

— nessuna libidine di anarchia camionistica anima i critici e nemmeno i trasportatori.

Noi stessi abbiamo anzi ripetutamente insistito sulla proposta di una precettazione temporanea in misura sufficiente al rifornimento delle merci povere, preventiva e conditio sine qua non per la concessione di un certo periodo o chilometraggio di lavoro libero;

— abbiamo insistito, interpretando anche il desiderio dei camionisti, sull'utilizzo dei viaggi a vuoto per quel trasporto dei profughi e delle loro robe che ogni ci si dice (ma a noi non risulta) largamente effettuato;

— abbiamo dimostrato che l'esistenza dell'Ente a carattere totalitario si è risolta in un aggravio economico ed in un aumento delle tariffe preesistenti.

E facciamo punto, sembrandoci che basti qui, senza ripetere estesamente quanto abbiamo esposto sinora nelle colonne di «Motor» o che lo stesso ENAC ha riconosciuto non infondato.

Quanto al «puntare» sulle ferrovie piuttosto che sui camion per risolvere le crisi dei trasporti, dobbiamo osservare che anche in tempi normali la rotaia non aveva affatto il monopolio dei trasferimenti di merci a grande distanza. Anzi il trasporto stradale e quello ferroviario — proprio d'iniziativa ed a cura del dicastero interessato — si erano andati coordinando ed armonizzando in modo utile e soddisfacente per tutti.

Il dire, poi, che i camion siano nati o destinati naturalmente per il servizio di cantiere o dei trasporti in città è semplicemente un non senso.

Ritornando al momento attuale, non si può ignorare che la rete di elettrificazione ed il parco veicoli delle ferrovie italiane hanno subito dalla guerra maggiori danni e falcidie di quelle subite dal patrimonio nazionale di automezzi. Infine, a parte la difficoltà ed il tempo richiesto dalla riparazione della rete ferroviaria, a parte la prevista cessione degli automezzi con l'altro materiale bellico Alleato in Italia, sta di fatto che di carbone per le locomotive siamo altrettanto privi quanto di benzina per gli autocarri.

r. l.

Ch le pensate voi... — pure o disperse, e che non è più possibile la loro restituzione, si può trovare un compenso donde agli interessati non appena possibile, la facoltà di riacquistare i loro pneumatici con precedenza assoluta su qualsiasi altro acquirente ed a prezzi proporzionati a quelli applicati loro nelle requisizioni.

Se nelle condizioni attuali non è possibile dare immediata realizzazione alle soluzioni proposte, tuttavia il problema dovrebbe essere per lo meno esaminato, sia per il suo contenuto morale, sia per fissare almeno i criteri da adottarsi quando le circostanze lo consentiranno. Auguriamo che i grandi stabilimenti del nord possano efficacemente ed in condizioni di produrre, si potrà allora calcolare su tale eventualità, oppure sui residuati di guerra o su qualche stock, di cui lo stato italiano venisse in possesso.

Circa l'aspetto contingente e particolare il problema deve essere valutato con criteri di equità, che in regime di libertà e di economia dovrebbero essere presi in considerazione. Infatti le requisizioni hanno immediatamente provocato un danno immediato a carico dei compensi corrispondenti conseguenze e pregiudizi assai più profondi ed ancora sono derivati a quanti subirono le requisizioni: costoro, privati di un mezzo essenziale di lavoro, non hanno più potuto proseguire la loro attività professionale per un numero di anni imprecisato: è impossibile negare in evidenza la sperequazione cui determinerebbe un esclusivo vantaggio dei fortunati e dei «raccomandati», i quali hanno potuto, conservando l'uso dei loro automezzi, proseguire ed intensificare la loro attività, si dica che le contingenze belliche impedivano di ridurre la circolazione e di destinare a scopi militari il materiale divenuto inoperoso: ma questo argomento non sposta i termini della questione e resta il fatto indiscutibile che i possessori di automezzi sono stati divisi in due categorie, delle quali quella forzatamente requisita ha in definitiva pagato uno speciale oneroso contributo di guerra, enormemente pregiudizievole, dal quale invece «i fortunati» sono stati esentati. Giustizia

---

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 15...21

La sorte ha favorito il Signor Ernesto Nardiello, al quale inviamo immediatamente in corso l'invio del giornale per un semestre.

Automobilisti-Camionisti
CAPEZZ
VULCANIZZAZIO
VIA COLA DI RIENZO, 4

G. CESPA GOMME
VULCANIZZAZ
ACCESSOR
Via del Mascherino, 79 (angolo Piazza

INVESTIGAZIONI
Istituto Nazionale
ROMA

AUTOMOBILISTI! CAMIONIS
"TRASPO
Via Flavia n. 4
Si impiantano torpedoni

ACCUMULAT
ACQUISTA, VENDE, RICOSTRUI
VIA MAGNAGRECIA, 27/29

AZIENDA PNEUMA
Gomme e ruote per tu
Vulcanizzazione gomme
Via Napoleone III nn. 8c -

DEMOLIZIO
Si acquistano auto d'occasione e fuo
di ricambio usate
Occasioni balestre, cuscinetti, mag
semiassi nuovi
BOMBA LELLO Via M

0887

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 1852 21

che non è più
estituzione, si
ipetto darle
appena pos-
riaccostare i
n precedenza
l altro requi-
rezzamati a
o nelle requi-

ei attuali non
mediata rea-
oni proposte,
dovrebbe esse-
bo. Ma per il
e, sia per fis-
l da adottar-
tuire lo con-
amo che i
del nord sui
ondiamo di
aliera calcola-
à, oppure su
o ai inaiche
o italiano ve

ontingente e
n deve essere
a equo, che
iberta e di e
to essere pre-
Infatti le re-
mediato a
si corrisponti,
pregiudizi as
interessi tomo
ubbiamo le re-
privati di un
lavoro, non
proseguire la
male per un
precisati; è su
evidenza la
determinatasi
gio dei forti
omandati», i
conservando
o automezzi,
fficare la loro
le contingen-
no di ridurre
destinare a
eriale divenu-
sto argomen-
ini della que-
o indiscutibile
utomezzi sono
ategorie, delle
mente requi-
a pagato uno
ontributo di
e pregiudizie-
o «i fortunna-
ati. Giustizia

...in difesa dell'E.N.A.C.

Il compilatore del «Bollettino Economico» — nel n. 57 del 12 corrente — per spezzare una lancia a favore dell'ENAC dopo aver ammesso che in verità il sistema «è un pò troppo burocratico», non trova di meglio che evocare lo spettro della borsa nera tariffaria, dello sviamento dei traffici e dell'affamamento delle popolazioni che sarebbero il segno caratteristico degli autotrasporti in regime libero.

Una nota di colore riguarda il trasporto di profughi, di sfollati e delle loro «misere masserizie» ed ecco dimostrati:

1) la necessità attuale di una disciplina dei trasporti,

2) la necessità dell'ENAC,

3) le sue benemerenze e l'infondatezza degli attacchi all'Ente.

Dopo di che, conclude che invece di lanciare «strali contro l'organismo disciplinatore» bisogna rimuovere le difficoltà che hanno reso necessario, al quale scopo non vi sarebbe da riattivare le ferrovie lasciando ai camion l'alte funzione nel loro «specifico campo d'azione» dei lavori di cantiere e del ritiro di merci in città, tanto più in un Paese come l'Italia «che non possiede un litro di benzina».

Noi, pur non riconoscendo alle nostre obiettive critiche del l'ENAC il carattere di attacchi con strali velenosi contro «il primo trasportatore d'Italia» non possiamo passare sotto silenzio la noia e le rispondiamo brevemente, sia per quanto riguarda l'ENAC che per il resto. Così:

— le critiche serie e motivate all'attuale regime vincolistico degli autotrasporti non hanno mai inteso prescindere dalle esigenze del momento e da una sana disciplina;

— nessuna libidine di anarchia camionistica anima i critici e nemmeno i trasportatori.

Noi stessi abbiamo anzi ripetutamente insistito sulla proposta di una precettazione temporanea in misura sufficiente al rifornimento delle merci povere, preventiva e condilio sine qua non per la concessione di un certo periodo o chilometraggio di lavoro libero;

— abbiamo insistito, interpretando anche il desiderio dei camionisti, sull'utilizzo dei viaggi a vuoto per quel trasporto dei profughi e delle loro robe che oggi ci si dice (ma a noi non risulta) largamente effettuato;

— abbiamo dimostrato che l'esistenza dell'Ente a carattere totalitario si è risolto in un aggravio economico ed in un aumento delle tariffe preesistenti.

E facciamo punto, sembrandoci che basti, qui, senza ripetere estesamente quanto abbiamo esposto finora nelle colonne di «Motor» o che lo stesso ENAC ha riconosciuto non infondato.

Quanto al «puntare» sulle ferrovie piuttosto che sui camion per risolvere le crisi dei trasporti, dobbiamo osservare che anche in tempi normali la rotaia non aveva affatto il monopolio dei trasferimenti di merci a grande distanza. Anzi il trasporto stradale e quello ferroviario — proprio d'iniziativa ed a cura del dicastero interessato — si erano andati coordinando ed armonizzando in modo utile e soddisfacente per tutti.

Il dire, poi, che i camion siano nati o destinati naturalmente per il servizio di cantiere o dei trasporti in città è semplicemente un non senso.

Ritornando al momento attuale, non si può ignorare che la rete di elettrificazione ed il parco veicoli delle ferrovie italiane hanno subito dalla guerra maggiori danni e falcidie di quelle subite dal patrimonio nazionale di automezzi. Infine, a parte la difficoltà ed il tempo richiesto dalla riparazione della rete ferroviaria, a parte la prevista cessione degli automezzi con l'altro materiale bellico Alleato in Italia, sta di fatto che di carbone per le locomotive siamo altrettanto privi quanto di benzina per gli autocarri.

r. l.

---

che la Federazione Nazionale Fascista Esercenti Autotrasporti Merci, con sede in Roma, via Cesare Battisti 14, ha deciso di pubblicare un giornale settimanale dal titolo «Autotrasporti».

La sorte ha favorito il Signor Ernesto Nardiello, al quale poniamo immediatamente in corso l'invio del giornale per un semestre.

Applicazioni
Costruzione - Riparazione - Carica
Direzione Tecnica specializzata
Roma - Viale delle Milizie, 5 - Roma

Automobilisti-Camionisti Viaggerete tranquillamente riparando i vostri Pneumatici da
CAPEZZUOLI
VULCANIZZAZIONE GOMME
VIA COLA DI RIENZO, 44 - TELEF. 33 431

G. CESPA GOMME D'OCCASIONE
VULCANIZZAZIONE — LAVORI ACCURATI
ACCESSORI AUTO — CARBURANTI
Via del Mascherino, 79 (angolo Piazza Risorgimento) Via Nizza 14

INVESTIGAZIONI INFORMAZIONI PRIVATE RINTRACCI
Istituto Nazionale "I. N. I. C."
ROMA - Piazza di Spagna 72-A Telefono 63-593

AUTOMOBILISTI! CAMIONISTI!
prevvedete le vostre partenze alla Ditta
"TRASPORTI G. MAGGI"
Via Flavia n. 42, interno 4 - Telefono 487-545
per avere il carico di passeggeri e merci per qualsiasi destinazione.
Si noleggiano lorpedoni TELEFONATE AL 487.545

ACCUMULATORI
ACQUISTA, VENDE, RICOSTRUISCE, CARICA E RIPARA
VIA MAGNAGRECIA, 27-29 Telef. 760-529 **V. E. T. R. A. E.**

AZIENDA PNEUMATICI ITALIANA
Gomme e ruote per tutti gli autoveicoli
Vulcanizzazione gomme giganti e vetture
Via Napoleone III nn. 8c - 8d - Telefono 480.645

DEMOLIZIONI AUTO
Si acquistano auto d'occasione e fuori uso — Assortimento di parti di ricambio usate Fiat e varie
Occasioni balestre, cuscinetti, magneti, ecc. — Assortimento semiassi nuovi Fiat
BOMBA LELLO Via Monserrato n. 9 (Circolare rossa e nera Ponte Mazzini). Telef. 51-543

0888

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

VISIONI E PREVISIONI «FINE DI SECOLO»

STORIA SEGRETA DELL'AUTOMOBILE

Da Bacone a Vivian - Automobili a vapore e motori a petrolio - Trionfo e tramonto dei pionieri inglesi

Nella serie di articoli che qui si inizia, pubblicheremo uno studio sull'automobilismo che risale al 1900 e che — per la completa, nutrita trattazione — siamo certi riuscirà piacevole e interessante a tutti i lettori, siano profani o tecnici non importa.

Tra vicende e nomi ignoti ai più, essi troveranno minutamente descritti i tentativi, le lotte fra le diverse tendenze, l'evoluzione della tecnica, gli aspetti economici e di ogni genere dell'automobilismo, osservati con gli occhi e con la mente di quarantacinque anni fa.

Vedranno pure come anche in questo campo possa dirsi che nulla v'è di nuovo sotto il sole, dai principii alle applicazioni, dai problemi alle soluzioni.

E infine potranno misurare quanto cammino, in circa mezzo secolo, sia stato percorso dall'umanità sulla via del progresso, anche riguardo ai mezzi da trasporto.

L'automobile non è cosa completamente moderna, come i suoi recenti e rapidi progressi potrebbero far credere; nè ad esso sarebbe dato di rispondere al pari di quel generale di fregata nobilla: mes aieux c'est moi. Si tratta invece di una vera e propria risurrezione, a distanza di più di un secolo, dopo una esistenza breve e contrastata; risurrezione così intensamente attiva, che quasi direbbesi voler l'automobilismo riguadagnare il tempo perduto, col soddisfare immediatamente gl'impazienti bisogni della età presente.

Segni di poeti e speranze di scienziati avevano già accennato a molte di quelle scoperte che formano il vanto del secolo che muore; e più nettamente di tutti Ruggero Bacone, al XIII secolo, preconizzava navi segreanti sul mare senza rematori, e vetture moventisi senza animali, con velocità estrema, a somiglianza degli antichi carri falcati. A queste previsioni seguirono, coll'andar del tempo, timidi ed isolati tentativi. Così è fama che nel XVII secolo un tale Hautch di Norimberga costruisse dei veicoli che muovevansi per mezzo di molle e facevano duemila passi all'ora. Nel 1645 un inglese annunciò di aver inventato vetture capaci di compiere, per virtù di molle meravigliose, il tragitto di andata e ritorno fra Berlino e Potsdam [illegible] costruita, l'automobile del Cugnot indicò nondimeno una via per la quale si misero in seguito i costruttori, in vista dei risultati che potevansi ottenere. Intanto Watt prende nel 1784 un brevetto per un veicolo automobile, che poi non costruì. Murdoch un anno dopo inventa un triciclo a vapore, e Cevithick e Vivian costruiscono nel 1808 un'automobile, che ancora si conserva nel «South Kensington Museum» a Londra, e che riuscì a compiere viaggi piuttosto lunghi.

Questi tentativi si facevano specialmente in Inghilterra, dove nondimeno le automobili non poterono far valere tutti i loro pregi, oscurate in questo dalla trazione su rotaie che da qualche tempo si era andata sostituendo ai trasporti sui canali, e rendeva più facili e più rapidi gli scambi nel commercio interno. La concorrenza divenne ancor più grave quando nel 1829 apparve la locomotiva di Stephenson; nondimeno i fautori dell'automobilismo non si perdevano di coraggio. Nel 1834 una vettura automobile costruita da Summers e Ogle giunge a percorrere più di 35 chilometri all'ora, e lo stesso anno l'Hancock impianta un regolare servizio di diligenze automobili che andavano con una velocità media di 22 chilometri. Contemporaneamente si studiano e si costruiscono le prime locomotive stradali; e si arriva così al 1857, quando ad un tratto contro l'automobilismo, il cui successo sembrava ormai assicurato, si scatena una guerra accanita e senza tregua.

Tutti gli avversari delle ferrovie, ormai trionfanti, si gettano sulle automobili accusandole d'una quantità di danni; le misure restrittive fioccano da ogni parte. Non solo si esumano antichissime ordinanze andate in disuso, ma ogni Comune limita a suo talento le ore in cui le automobili possono circolare, impone tasse elevate, stabilisce velocità ridicole; e si giunge a ordinare, nel 1861, che ogni automobile sia condotta da tre meccanici, e che uno di essi debba precedere la vettura al passo, agitando una bandiera rossa! Contro questa opposizione pertinace i costruttori resistettero lungamente, ma dovettero finire col cedere. L'automobilismo morì nel paese stesso dove era nato e cresciuto rigoglioso; e un complesso di leggi barocche, designato col nome di Locomotive Act, continuò a combattere lo spettro dell'automobile, nientemeno che sino all'agosto del 1896!

Sorte migliore toccò all'automobilismo emigrato in Francia: i tentativi isolati, ma ingegnosi di alcuni costruttori che cercavano di rendere le ercliche automobili più agili e meno pesanti — costretti a subire una sosta durante le vicende politiche del 1870 e ripresi poscia con maggiore attività — si andarono estendendo e troveremo nei perfezionamenti arrecati alla fabbricazione dei velocipedi un novello impulso. Coi motori a petrolio le automobili si trasformano completamente e s'inizia per esso un periodo, che risale soltanto a tre o quattro anni addietro, durante il quale i progressi raggiunti furono così importanti e numerosi, da fare entrare l'automobilismo nel campo pratico, lasciando intravedere come prossimo il momento in cui le automobili, divenute di uso comune, potranno rendere larghi ed utili servizi. Di questo periodo recente, dello stato attuale dell'automobilismo, del suo avvenire, ci siamo studiati di presentare ai nostri lettori un cenno nelle pagine che seguono, col trattare nel modo più chiaro e meno arido possibile la questione, come suol dirsi, di attualità, alla quale oggi il pubblico vivamente s'interessa.

ERNESTO MANCINI

(Continua)

UNA SERIE DI GUASTI MISTERIOSI

CAUSA DEL GUASTO N. 4. — Lo sforzo era un adattamento del modello Ford. Un dado si era staccato dall'estremità inferiore del tubo dello sforzo, col risultato che se il volante era premuto in basso l'ingranaggio funzionava, mentre a volante tirato in alto accadeva il contrario.

I danni della guerra alle vie di comunicazione

LETAME E CARBURO per ottenere carburante

Un patrizio, appassionato agricoltore, in una tenuta ai margini della città, ci ha mostrato un razionale quanto originale impianto per la produzione del metano ricavato dal letame.

In questo impianto, a fianco della vaccheria, il letame, prima di essere collocato nella concimaia, mediante apposite ceste di ferro, viene posto in cunicoli in muratura. In questi cunicoli, che sono riscaldati a termosifone, si sviluppa il gas metano in maniera spontanea. Delle apposite tubazioni convogliano il gas in un laboratorio dove viene compresso e raccolto nelle comuni bombole che tutti noi abbiamo visto collocate [illegible] costruttore, un artigiano geniale, è convinto che l'acetilene avrà un sicuro avvenire come carburante, e «Motor», giornale tecnico, nel campo della ricostruzione, vuole essere portavoce degli studiosi e degli inventori.

ROMOLO TIRASSA

Nuove norme per il rilascio dei permessi di circolazione

Nuove disposizioni sono state impartite dal Ministero dell'Industria Commercio e Lavoro, aventi per oggetto il rilascio dei permessi di cir[illegible]

LA PER

Tornare su quanto p[illegible] cessario. E numero, se Poiche non farci ascolta[illegible]

Noi non s[illegible] del pietismo far le antic[illegible] nacciare. N[illegible] dere, con la diritto, quell pubblicazione[illegible] zata e ricer[illegible] cia che la no[illegible] l'ascoltarla. [illegible] ipotesi — po[illegible] cambiato in[illegible] Veneto.

Al sottose[illegible] pa e informa[illegible] bonati abbia[illegible] biamo avuto [illegible] scriveremo l[illegible] correremo a[illegible] obbligarlo a [illegible] riodico che n[illegible] de e chiederà [illegible] la materia pr[illegible] le nessun gi[illegible] pare: la car[illegible]

Eppure ass[illegible] to di assegna[illegible] blicazioni le[illegible] dole e per d[illegible] abbiamo vist[illegible] americana — [illegible] mericana — [illegible] ci e sportivi[illegible] segnare la c[illegible] de (formato [illegible] riodici di c[illegible] ai periodici [illegible] sposizione ge[illegible] carta in for[illegible] quella che vi[illegible] tor» e che [illegible] con sforzi d[illegible] renze da boc[illegible] più grande).

Amico lett[illegible] la viene asso[illegible] tuo giornale? [illegible] 240 chili al[illegible] 120 chili per[illegible] quando il me[illegible] E sai tu, a[illegible] copie si pos[illegible] le quantitativ[illegible] glio. Gli str[illegible]

0889

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

«FINE DI SECOLO»

GRETA DELL'AUTOMOBILE

vian - Automobili a vapore e motori onfo e tramonto dei pionieri inglesi

costruita, l'automobile del Cugnot indicò nondimeno una via per la quale si misero in seguito i costruttori, in vista dei risultati che potevansi ottenere. E mentre Watt prende nel 1784 un brevetto per un veicolo automobile, che poi non costruì, Murdoch un anno dopo inventa un triciclo a vapore, e Evithick e Vivian costruiscono nel 1808 un'automobile, che ancora si conserva nel «South Kensington Museum» a Londra, e che riuscì a compiere viaggi piuttosto lunghi.

Questi tentativi si facevano specialmente in Inghilterra, dove nondimeno le automobili non poterono far valere tutti i loro pregi, ostacolate in questo dalla trazione su rotaie che da qualche tempo si era andata sostituendo ai trasporti sui canali, e rendeva più facili e più rapidi gli scambi nel commercio interno. La concorrenza divenne ancor più grave quando nel 1829 apparve la locomotiva di Stephenson; nondimeno i fautori dell'automobilismo non si perdevano di coraggio. Nel 1834 una vettura automobile costruita da Summers e Ogle giunge a percorrere più di 35 chilometri all'ora, e lo stesso anno l'Hancock impianta un regolare servizio di diligenze automobili che andavano con una velocità media di 22 chilometri. Contemporaneamente si studiano e si costruiscono le prime locomotive stradali; e si arriva così al 1857, quando ad un tratto contro l'automobilismo, il cui successo sembrava ormai assicurato, si scatena una guerra accanita e senza tregua.

Tutti gli avversari delle ferrovie, ormai trionfanti, si gettano sulle automobili accusandole d'una quantità di danni; le misure restrittive fioccano da ogni parte. Non solo si esumano antichissime ordinanze andate in disuso, ma ogni Comune limita a suo talento le ore in cui le automobili possono circolare, impone tasse elevate, stabilisce velocità ridicole; e si giunge a ordinare, nel 1861, che ogni automobile sia condotta da tre meccanici, e che uno di essi debba precedere la vettura al passo, agitando una bandiera rossa! Contro questa opposizione perfinsero i costruttori resistettero lungamente, ma dovettero finire col cedere. L'automobilismo morì nel paese stesso dove era nato e crebbe rigoglioso; e un complesso di leggi barocche, designato col nome di locomotive Act, continuò a combattere lo spettro dell'automobile, nientemeno che sino all'agosto del 1896!

Sorte migliore toccò all'automobilismo emigrato in Francia: i tentativi isolati, ma ingegnosi di alcuni costruttori che cercavano di rendere le enormi automobili più agili e meno pesanti — costretti a subire una sosta durante le vicende politiche del 1870 e riprese poscia con maggiore attività — si andarono estendendo e trovarono nei perfezionamenti arrecati alla fabbricazione dei velocipedi un novello impulso. Coi motori a petrolio le automobili si trasformarono completamente e s'iniziò per esso un periodo, che risale soltanto a tre o quattro anni addietro, durante il quale i progressi raggiunti furono così importanti e numerosi, da fare entrare l'automobilismo nel campo pratico, lasciando intravedere come prossimo il momento in cui le automobili, divenute di uso comune, potranno rendere larghi ed utili servizi. Di questo periodo recente, dello stato attuale dell'automobilismo, del suo avvenire, ci siamo studiati di presentare ai nostri lettori un cenno nelle pagine che seguono, col trattare nel modo più chiaro e meno arido possibile la questione, come suol dirsi, di attualità, alla quale oggi il pubblico vivamente s'interessa.

ERNESTO MANCINI

(Continua)

LA CARTA PER MOTOR

Tornare sull'argomento è noioso quanto penoso! Ma è pur necessario. E vi torneremo in ugual numero, se ce ne sarà bisogno. Poichè non abbiamo altra via per farci ascoltare...

Noi non sappiamo battere le vie del pietismo o della petulanza, far le anticamere, piangere, minacciare. Noi sappiamo solo chiedere, con la pacata voce del nostro diritto, quello che spetta ad una pubblicazione seria, utile, apprezzata e ricercata. E abbiamo fiducia che la nostra voce si finirà con l'ascoltarla. Chè — nella contraria ipotesi — penseremo che nulla è cambiato in quel di via Vittorio Veneto.

Al sottosegretario per la stampa e informazioni avv. Franco Libonati abbiamo scritto: non abbiamo avuto riscontro. Non gli scriveremo lettere aperte, nè ricorreremo alla sua amicizia per obbligarlo a dare, — a questo periodico che nulla ha chiesto, chiede e chiederà a nessuno, — quella materia prima senza della quale nessun giornale si può stampare: la carta.

Eppure assistiamo allo spettacolo di assegnazioni di carta a pubblicazioni le più svariate per indole e per destinazione di lettori; abbiamo visto assegnare la carta americana — la preziosa carta americana — a periodici umoristici e sportivi; abbiamo visto assegnare la carta in formato grande (formato da quotidiani) a periodici di «ogni natura» (mentre ai periodici deve essere, per disposizione generale, assegnata la carta in formato ridotto (come quella che viene assegnata a «Motor» e che «Motor» trasforma, con sforzi dannati e con differenze da borsa nera, in formato più grande).

Amico lettore, sai tu quanta carta viene assegnata mensilmente al tuo giornale? Solo 480 kg., ossia 240 chili alla quindicina, ossia 120 chili per numero e 93 chili quando il mese è di 5 settimane! E sai tu, amico lettore, quante copie si possono ricavare con tale quantitativo, togliendo lo sfoglio, gli strusi, gli scarti? [illegible]

UNA SERIE DI GUASTI MISTERIOSI

CAUSA DEL GUASTO N. 4. — Lo sforzo era un adattamento del modello Ford. Un dado si era staccato dall'estremità inferiore del tubo dello sforzo, col risultato che se il volante era premuto in basso l'ingranaggio funzionava, mentre a volante tirato in alto accadeva il contrario.

LETAME E CARBURO

per ottenere carburante

Un patrizio, appassionato agricoltore, in una tenuta ai margini della città, ci ha mostrato un razionale quanto originale impianto per la produzione del metano ricavato dal letame.

In questo impianto, a fianco della vaccheria, il letame, prima di essere collocato nella concimaia, mediante apposite ceste di ferro, viene posto in cunicoli in muratura. In questi cunicoli, che sono riscaldati a termosifone, si sviluppa il gas metano in maniera spontanea. Delle apposite tubazioni convogliano il gas in un laboratorio dove viene compresso e raccolto nelle comuni bombole che tutti noi abbiamo visto collaudare [illegible] costruttore, un artigiano geniale, è convinto che l'acetilene avrà un sicuro avvenire come carburante, e «Motor», giornale tecnico, nel campo della ricostruzione, vuole essere portavoce degli studiosi e degli inventori.

ROMOLO TIRASSA

Nuove norme per il rilascio dei permessi di circolazione

Nuove disposizioni sono state impartite dal Ministero dell'Industria Commercio e Lavoro, aventi per oggetto il rilascio dei permessi di ci[illegible]

I danni della guerra

alle vie di comunicazione

0890

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

to del secolo che muore; e più nettamente di tutti Ruggero Bacone, al XIII secolo, preconizzava navi scorrenti sul mare senza rematori, e vetture moventisi senza animali, con velocità estrema, a somiglianza degli antichi carri falcati. A queste previsioni seguirono, coll'andar del tempo, timidi ed isolati tentativi. Così è fama che nel XVII secolo un tale Hautch di Norimberga costruisse dei veicoli che muovevansi per mezzo di molle e facevano duemila passi all'ora. Nel 1645 un inglese annunciò di aver inventato vetture capaci di compiere, per virtù di molle meravigliose, il tragitto di andata e ritorno fra Parigi e Fontainebleau — con grande risparmio di fieno e di avena — osserva lo scrittore che riporta il fatto; ma alla prova si trovò che per muovere uno di questi veicoli occorreva lo sforzo di due uomini, talchè il fieno e l'avena erano consumati sott'altra forma. Del resto, in tutti i tipi di vetture automatiche che nei tempi scorsi levarono qualche rumore, è sempre la forza dell'uomo che si utilizza per mettere in movimento il veicolo: onde si capisce come tali vetture siano state considerate quasi trastulli curiosi, e in pratica si sia poi riconosciuto esser più semplice il far tirare le carrozze dagli animali.

Bisogna arrivare sin verso il 1770 per trovare il primo antenato vero della moderna automobile; ed è un ufficiale d'artiglieria, il francese Cugnot, che valendosi della forza del vapore adoperata da Papin e da Watt, riesce a far camminare bulzelloni per le vie di Parigi, una macchina grossolana, alla velocità di quattro chilometri l'ora. Questo prototipo dell'automobile moderna esiste tuttora; ed esso valse al Cugnot, prima la Bastiglia per taluni accidenti causati dalla sua macchina, e in seguito una pensione la quale lo liberò da quella miseria cui sembran votati quasi tutti gl'inventori. Per quanto pesante ed asmatica — perchè ad ogni momento aveva bisogno di aspettare che nella caldaia il vapore riacquistasse una certa pressione — sebbene non corrispondente allo scopo di trasportare le salmerie, scopo per il quale era stata

MISTERIOSI

CAUSA DEL GUASTO N. 4. — Lo sforzo era un adattamento del modello Ford. Un dado si era staccato dall'estremità inferiore del tubo dello sforzo, col risultato che se il volante era premuto in basso l'ingranaggio funzionava, mentre a volante tirato in alto accadeva il contrario.

I danni della guerra
alle vie di comunicazione in Lombardia

Una informazione N. N. U., dà notizia che almeno un quinto dei 1250 chilometri di grandi strade di comunicazione e autostrade della Lombardia hanno bisogno di riparazioni e 25 grandi ponti debbono essere più o meno ricostruiti, secondo dichiarazioni di un tecnico dell'ufficio speciale del Genio Civile per la viabilità stradale. In complesso le condizioni delle strade non sono cattive, tranne alcuni tratti nei dintorni di Mantova, Piacenza e Voghera, che sono fortemente rovinati dal traffico dei pesanti automezzi militari.

I danni più gravi, che si fanno ascendere dai due ai trecento milioni di lire, sono stati subiti dai ponti. Il grande ponte stradale sul Po presso Piacenza, lungo più di 600 metri, ha avuto quattro arcate crollate e le altre gravemente danneggiate; il ponte ferroviario e stradale di Mezzana sul Po, lungo 160 metri, sulla Milano-Genova, ha avuto il crollo di 6 arcate. Altri ponti stradali crollati in parte, sono quelli sul Po a Cremona, a Borgoforte presso Mantova, i ponti ferroviari e stradali di Vesta Calende e Magenta sul Ticino, e quello stradale di Pavia, pure sul Ticino. Il ponte Vico, sull'Oglio, sulla strada Brescia-Cremona, è andato completamente distrutto. Altri ponti più o meno distrutti sono quelli sulla Trebbia, sull'Adda e sul Mincio.

Un patrizio, appassionato agricoltore, in una tenuta ai margini della città, ci ha mostrato un razionale quanto originale impianto per la produzione del metano ricavato dal letame.

In questo impianto, a fianco della vaccheria, il letame, prima di essere collocato nella concimaia, mediante apposite ceste di ferro, viene posto in cunicoli in muratura. In questi cunicoli, che sono riscaldati a termosifone, si sviluppa il gas metano in maniera spontanea. Delle apposite tubazioni convogliano il gas in un laboratorio dove viene compresso e raccolto nelle comuni bombole che tutti noi abbiamo visto collocate sugli automezzi onde farli marciare.

Nel N. 8 di «Motor», un nostro collaboratore, ha ampiamente illustrato quali varie utilizzazioni possono essere tratte dall'adozione del metano in sostituzione della benzina. Ci è parso utile segnalare quale vasto campo si apre alla produzione di questo carburante succedaneo, se gli agricoltori saranno chiamati su vasta scala a concorrere alla sua produzione.

Un altro appassionato, ci ha mostrato, invece, un motore di automobile azionato da gas acetilene. Non sappiamo di quali risorse disponga il nostro paese quanto a carburo di calcio. Quando durante l'inverno scorso si è cercato di rimediare con l'acetilene alla mancanza di corrente elettrica per l'illuminazione, si è visto questo prodotto, come del resto tanti altri, rarefarsi e salire a prezzi astronomici; e non sappiamo dire quanto tutto ciò fosse dovuto alla speculazione e a deficienze industriali, per la qual cosa siamo rimasti piuttosto scettici circa l'utilità pratica dell'adozione di questo sistema. Lo segnaliamo ai nostri lettori unicamente perchè il costruttore, un artigiano geniale, è convinto che l'acetilene avrà un sicuro avvenire come carburante, e «Motor», giornale tecnico, nel campo della ricostruzione, vuole essere portavoce degli studiosi e degli inventori.

ROMOLO TIRASSA

Nuove norme per il rilascio
dei permessi di circolazione

Nuove disposizioni sono state impartite dal Ministero dell'Industria Commercio e Lavoro, aventi per oggetto il rilascio dei permessi di circolazione.

Per quanto concerne le autovetture private il numero delle domande di rinnovo dei permessi di circolazione che gli Uffici Provinciali dell'Industria e Commercio invieranno agli Ispettorati Compartimentali dovrà essere inferiore del 10 per cento al numero dei permessi di circolazione rilasciati per il periodo 1 gennaio-30 aprile 1945.

Gli Uffici Provinciali dell'Industria e Commercio opereranno detta riduzione tenendo presente la necessità di preferire, nel rinnovo dei permessi di circolazione, le seguenti categorie: Amministrazioni Statali e Enti Pubblici, Aziende aventi interesse bellico, Sanitari, Aziende Alimentari.

Gli Uffici Provinciali dell'Industria e Commercio sono stati invitati, inoltre, a limitare la concessione dei permessi temporanei di circolazione ai casi di urgente e riconosciuta necessità e per la durata massima di cinque giorni. Gli Uffici anzidetti dovranno provvedere ad inviare mensilmente al Ministero un elenco nominativo dei permessi provvisori rilasciati con l'indicazione del motivo della loro concessione.

Poichè risulta che alcuni autoveicoli circolano senza essere muniti del permesso speciale di circolazione o, pure essendone provvisti, ne fanno spesso impiegati a scopo di illecito traffico o comunque per scopi diversi da quelli per cui il permesso di circolazione è stato rilasciato, il Ministero dell'Industria Commercio e Lavoro ha interessato il Ministero dell'Interno di voler impartire istruzioni alle Questure ed ai Reali Carabinieri perchè spieghino una attenta vigilanza sulla circolazione automobilistica.

Gli Uffici Provinciali dell'Industria e Commercio cui saranno segnalati dalle autorità di polizia gli abusi accertati in materia di circolazione automobilistica, provvederanno nei confronti dei trasgressori a proporre al Ministero dei Trasporti — Ispettorato Compartimentale per la motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — la revoca del permesso speciale di circolazione.

VULCANIZZATORI

Rimodernate i vostri impianti con le macchine elettriche

O.C.R.E. che offrono quattro e otto calorie a garanzia assoluta

STAMPI PER TUTTI I TIPI DI COPERTONI

PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA

ROMA — Via Urbana, 47-A - Telefono 43-005 — ROMA

0891

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

STERRUSI

USA DEL GUASTO — Lo sforzo era un amento del modello Un dado si era stac- dall'estremità inferiore bo dello sforzo, col ri- o che se il volante era uto in basso l'ingrana- unzionava, mentre a te tirato in alto acca- il contrario.

ni della guerra

e di comunicazione

in Lombardia

formazione N. N. U., dà no- almeno un quinto dei 1250 ti di grandi strade di co- one e autostrade della Lom- anno bisogno di riparazio- grandi ponti debbono essere eno ricostruiti, secondo di- al di un tecnico dell'ufficio del Genio Civile per la via- radale. In complesso le con- delle strade non sono catti- ne alcuni tratti nei dintor- Milanese, Piacentino e Vogh- sono fortemente rovinati dal dei pesanti automezzi mil-

nl più gravi, che si fanno re dai due ai trecento mi- lire, sono stati subiti dal grande ponte stradale sul o Piacenza, lungo più di 600 ha avuto quattro arcate crol- le altre gravemente danneg- l ponte ferroviario e stradale ezzana sul Po, lungo 160 me- lla Milano-Genova, ha avuto o di 6 arcate. Altri ponti stra- ollati in parte, sono quelli a Cremona, a Borgoforte Mantova. I ponti ferroviari dati di Sesto Calende e Ma- nl Ticino, e quello stradale la, pure sul Ticino. Il ponte ll'Oglio, sulla strada Bresciа- a, è andato completamente to. Altri ponti più o meno di- sono quelli sulla Trebbia, da e sul Mincio.

VULCANIZZATORI

Rimodernate i vostri impianti con le macchine elettriche

O.C.R.E. che offrono quattro e otto calorie a garanzia assoluta

STAMPI PER TUTTI I TIPI DI COPERTONI

PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA

ROMA — Via Urbana, 47-A - Telefono 43-005 — ROMA

Un patrizio, appassionato agricoltore, in una tenuta ai margini della città, ci ha mostrato un razionale quanto originale impianto per la produzione del metano ricavato dal letame.

In questo impianto, a fianco della vaccheria, il letame, prima di essere collocato nella concimaia, mediante apposite ceste di ferro, viene posto in cunicoli in muratura. In questi cunicoli, che sono riscaldati a termosifone, si sviluppa il gas metano in maniera spontanea. Delle apposite tubazioni convogliano il gas in un laboratorio dove viene compresso e raccolto nelle comuni bombole che tutti noi abbiamo visto collocate sugli automezzi onde farli marciare.

Nel N. 8 di «Motor», un nostro collaboratore, ha ampiamente illustrato quali varie utilizzazioni possono essere tratte dall'adozione del metano in sostituzione della benzina. Ci è parso utile segnalare quale vasto campo si apre alla produzione di questo carburante successaneo, se gli agricoltori saranno chiamati su vasta scala a concorrere alla sua produzione.

Un altro appassionato, ci ha mostrato, invece, un motore di automobile azionato da gas acetilene. Non sappiamo di quali risorse disponga il nostro paese quanto a carburo di calcio. Quando durante l'inverno scorso si è cercato di rimediare con l'acetilene alla mancanza di corrente elettrica per l'illuminazione, si è visto questo prodotto, come del resto tanti altri, rarefarsi e salire a prezzi astronomici; e non sappiamo dire quanto tutto ciò fosse dovuto alla speculazione e a deficienze industriali, per la qual cosa siamo rimasti piuttosto scettici circa l'utilità pratica dell'adozione di questo sistema. Lo segnaliamo ai nostri lettori unicamente perchè il costruttore, un artigiano geniale, è convinto che l'acetilene avrà un sicuro avvenire come carburante, e «Motor», giornale tecnico, nel campo della ricostruzione, vuole essere portavoce degli studiosi e degli inventori.

ROMOLO TIRASSA

Nuove norme per il rilascio

dei permessi di circolazione

Nuove disposizioni sono state impartite dal Ministero dell'Industria Commercio e Lavoro, aventi per oggetto il rilascio dei permessi di circolazione.

Per quanto concerne le autovetture private il numero delle domande di rinnovo dei permessi di circolazione che gli Uffici Provinciali dell'Industria e Commercio invieranno agli Ispettorati Compartimentali dovrà essere inferiore del 10 per cento al numero dei permessi di circolazione rilasciati per il periodo 1 gennaio-30 aprile 1945.

Gli Uffici Provinciali dell'Industria e Commercio opereranno detta riduzione tenendo presente la necessità di preferire, nel rinnovo dei permessi di circolazione, le seguenti categorie: Amministrazioni Statali e Enti Pubblici, Aziende aventi interesse bellico, Sanitari, Aziende Alimentari.

Gli Uffici Provinciali dell'Industria e Commercio sono stati invitati, inoltre, a limitare la concessione dei permessi temporanei di circolazione ai casi di urgente e riconosciuta necessità e per la durata massima di cinque giorni. Gli Uffici anzidetti dovranno provvedere ad inviare mensilmente al Ministero un elenco nominativo dei permessi provvisori rilasciati con l'indicazione del motivo della loro concessione.

Poichè risulta che alcuni autoveicoli circolano senza essere muniti del permesso speciali di circolazione o, pure essendone provvisti, sono spesso impiegati a scopo di illecito traffico o comunque per scopi diversi da quelli per cui il permesso di circolazione è stato rilasciato, il Ministero dell'Industria Commercio e Lavoro ha interessato il Ministero dell'Interno di voler impartire istruzioni alle Questure ed ai Reali Carabinieri perchè spieghino una attenta vigilanza sulla circolazione automobilistica.

Gli Uffici Provinciali dell'Industria e Commercio cui saranno segnalati dalle autorità di polizia gli abusi accertati in materia di circolazione automobilistica, provvederanno nei confronti dei trasgressori a proporre al Ministero dei Trasporti — Ispettorato Compartimentale per la motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — la revoca del permesso speciale di circolazione.

ai periodici deve essere, per disposizione generale, assegnata la carta in formato ridotto (come quella che viene assegnata a «Motor» e che «Motor» trasforma, con sforzi damnati e con differenze da borsa nera, in formato più grande).

Amico lettore, sai tu quanta carta viene assegnata mensilmente al tuo giornale? Solo 480 kg., ossia 240 chili alla quindicina, ossia 120 chili per numero e 93 chili quando il mese è di 5 settimane! E sai tu, amico lettore, quante copie si possono ricavare con tale quantitativo, togliendo lo sfoglio, gli sfrasi, gli scarti? Poco più di mille copie. E cioè un decimo della tiratura di «Motor»!!!

Ora se tu vuoi sapere, amico lettore, quale è la assegnazione di carta agli altri periodici, noi te diremo soltanto quella che è stata concessa ad una pubblicazione di varietà, con periodicità quindicinale: 12 quintali al mese!

Ond'è che se tu acconsenti, amico lettore — cui sta a cuore tutto ciò che riguarda la «vera» vita e la «vera» attività «ricostruttiva» dell'Italia — noi chiederemo al sottosegretariato per la stampa di autorizzarci a trasformare il nostro «Motor» in una pubblicazione di varietà, con belle gambe e bei seni in copertina. Saremo allora sicuri di avere quanta carta vorremo.

M.

I cantieri navali britannici

costruiscono nuove navi mercantili

Già ordinazioni e richieste di battelli da carico si stanno riversando nei cantieri navali britannici.

Sir Robert Johnson ha dichiarato al Congresso annuale della importante ditta costruttrice di navi Cammel Lairds che essi hanno accettato contratti per una serie di importanti navi mercantili che debbono essere messe in lavorazione quando gli altri battelli in cantiere saranno finiti.

Queste navi da carico del dopoguerra potranno portare un carico di 15 mila tonnellate.

0892

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

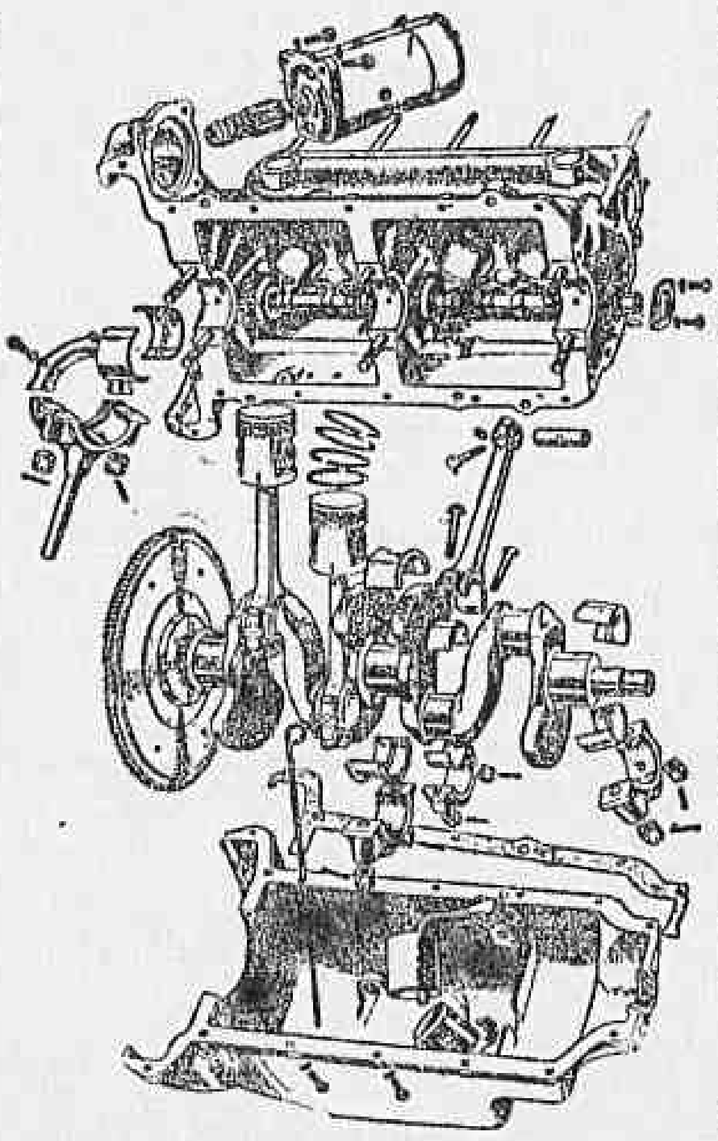
Il Motore dell'automobile
e gli organi principali della vettura

(Continuazione v. num. preced.)

II

Simile tipo di cambio non è molto silenzioso. Per ottenere la massima silenziosità bisogna ricorrere ad ingranaggi sempre in presa, a denti piuttosto lunghi, e preferibilmente a denti inclinati (elicoidali). Gli ingranaggi del secondo tronco primario saranno allora folli, liberi, sull'albero, e verranno accoppiati con questo mediante manicotti a denti, secondo il sistema della presa diretta. Se i denti d'accoppiamento di ciascun elemento sono di due lunghezze (lunghi e corti, alternati), l'accoppiamento risulta facile, sicuro, perchè i denti lunghi entreranno sempre immediatamente in presa, seguiti poi dai denti corti. Un cambio così fatto, è silenzioso e di facile manovra: si tratta già d'un cambio perfezionato.

E' però evidente che l'accoppiamento dei manicotti con gli ingranaggi è assai brusco. Ciò può ancora dar luogo a guasti, se il conduttore della vettura non ha una certa esperienza. Per ovviare a tale inconveniente vennero creati i sincronizzatori a frizione. L'accoppiamento è sempre a manicotti dentati (denti uguali, però) ma si ha un dispositivo a cono, il quale, per attrito, sincronizza, cioè rende uguali, le velocità di rotazione del manicotto e dell'ingranaggio che si devono accoppiare, prima che avvenga l'accoppiamento a denti. Se le velocità sono uguali, l'accoppiamento non dà luogo ad urti, perchè non deve produrre alcuna accelerazione di parti, nè alcun ritardamento. Una progressiva accelerazione e un graduale ritardamento si producono mediante i coni di sincronizzazione. Gli organi di cui bisogna variare la velocità sono gli ingranaggi folli del secondo tronco primario, il gruppo secondario, il primo tronco del primario e il disco della frizione. Nella serie ascendente di rapporti (prima, seconda, terza), tali organi vanno ritardati, mentre nella serie discendente vanno accelerati. Il ritardamento è in parte naturale, per l'attrito dei diversi organi, ma l'accelerazione richiede un lavoro non indifferente da parte dei sincronizzatori. Beninteso, il sincronizzatore venne pure applicato alla presa diretta, ed ha l'ufficio di ritardare gli organi



Motorino d'avviamento, corpo motore visto da sotto, albero motore con volante, bielle, stantuffi, cuscinetti e la coppa.

sempre seguire la effettiva sincronizzazione.

Il cambio a tre velocità è a tre soli rapporti ma modernissimo. In esso, tutti i rapporti d'avanmarcia sono ottenuti mediante ingranaggi sempre in presa, a denti inclinati, e tutti gli accoppiamenti d'avanmarcia sono a sincronizzatori. E' fatto uso d'ingranaggi a denti diritti, con accoppiamento a scorrimento, soltanto per la retromarcia. Il gruppo del secondario gira su due file di rullini. Il cuscinetto anteriore del secondo tronco primario è pure a rullini. Gli ingranaggi di seconda e prima girano anche su rullini: Le boccole costituenti gli organi

tergo un altro manicotto comportante l'ingranaggio della retromarcia, che dà la prima e la marcia indietro. E qui s'impone una breve descrizione dei sincronizzatori, che potrà interessare i tecnici. Gli ingranaggi hanno coni maschi e dentature d'accoppiamento interne: i manicotti hanno quindi dentature esterne. Ambedue le estremità del manicotto anteriore e l'estremità anteriore del manicotto posteriore hanno tre tagli radicali, nei quali entrano i tre raggi d'ogni cono femmina, avvenuta la sincronizzazione, permettendo così l'accoppiamento a denti. I raggi dei coni entrano nelle scanalature dello albero, ma sono ristretti all'estremità, in modo da permettere una limitata rotazione del cono rispetto all'albero, in un verso o nell'altro, quando i raggi sono fuori dei tagli. Sotto all'estremità dei raggi, nelle scanalature dell'albero e fra i tagli dei manicotti vi sono tre molle a lama ripiegata, ancorate ai manicotti stessi. Queste molle hanno l'ufficio d'impedire che i raggi, cioè i coni femmina, si scostino troppo dai manicotti, e di tenere i raggi stessi fuori dei tagli, vicino però al piano frontale del manicotto. Le stesse molle fanno la voluta resistenza all'entrata dei raggi nei tagli, grazie al loro profilo inclinato. Il funzionamento dell'assieme, partendo dalla posizione intermedia per attaccare una marcia, è il seguente. Il cono femmina, portato innanzi dalle tre molle, s'accoppia coi tagli, quindi i raggi non possono più entrare nei tagli. Per quanto si spinge la leva del cambio, si rimane nella fase di sincronizzazione tutto il tempo occorrente. Gli spigoli dei raggi e dei tagli sono però smussati. Avvenuta la sincronizzazione, non vi è però una grande forza che tiene i raggi spostati rispetto ai tagli, e, grazie agli smussi, il manicotto costringe i raggi del cono femmina a rotare in verso opposto fino ad allinearsi. L'avanzamento del manicotto, e quindi l'accoppiamento a denti, è allora possibile, dato che i raggi possono entrare nei tagli. E' evidente che, staccando la marcia, le estremità ripiegate delle tre molle tirano indietro i raggi e distaccano bruscamente il cono femmina dal cono maschio.

Rimane da dire qualcosa sul dispositivo di comando delle forcelle che muovono i manicotti. Le aste scorrevoli non sono solidali coi mozzetti delle forcelle: v'è tra le due parti un certo gioco longitudinale. Il mozzetto è bloccato nelle volute posizioni (ad es. seconda, folle, terza) da una molla, allogato verticalmente nella parte superiore della scatola del cambio. Tale arresto entra in uno dei tre fori del mozzetto ed appoggia con l'estremità contro apposito incavo dell'asta. Muovendo la leva, si fa scorrere l'asta. La prima parte della corsa di questa causa il sollevamento della punta dell'arresto, in modo da liberare parzialmente il mozzetto. Il consecutivo spostamento del mozzetto alza completamente la punta dell'arresto. E' quindi possibile la voluta corsa della forcella, seguita dal ricadere dell'arresto in un altro foro del mozzetto.

Oltre a tale assieme, che impedisce lo spostamento accidentale della forcella corrispondente alla marcia attaccata, vi è un altro dispositivo che blocca le restanti forcelle in posizione intermedia.

Riguardo ai materiali usati nella costruzione del cambio che abbiamo descritto, gli ingranaggi del primario sono in acciaio al cromo (carbonio 0,4 per cento, cromo 1 per cento); il gruppo di ingranaggi del secondario è in acciaio al nichel-molibdeno (carbonio 0,4 per cento, nichel 2 per cento). In ambedue i casi le superfici delle parti sono indurite mediante il cianuro di potassio, col noto procedimento (riscaldamento prolungato a contatto col

NEGLI

Eccezion
del traffi

NEW YOR
ferrovie degli
no preparand
ra Thomas P
un movimento
pe senza pre
ora che è fi
di questa gue

A questo r
dare il paren
ricani, i quali
movimento d
subirà un sub
solo in direzio
verso la costa
rovie sosterra
sto accresciut
fici, quando
Giappone sa
fase più acu
dentali costi
questa offen
calcola che
ai porti del
per conto n
spor

L'anno sco
dentali ham
milioni di do
teriale e per
impianti. Da
riti sono ent
rovie occide
tato in mod
efficienza au
dei binari
controllo de
le stazioni e
polinen, e c
comotive e r

L'utilizzaz
sel ha avut
dell'aumento
sporto e dell
gior parte d
cidentali. Va
le comunica
porti della
a dover supe
dovuto alla
attraverso e
do intenso
in contrasto
nale e le t
le zone mon

Su questo
motore Dies
vamente a
della trazion

Le auto
avran
internazi

Lo ottimo
britanniche
saranno all

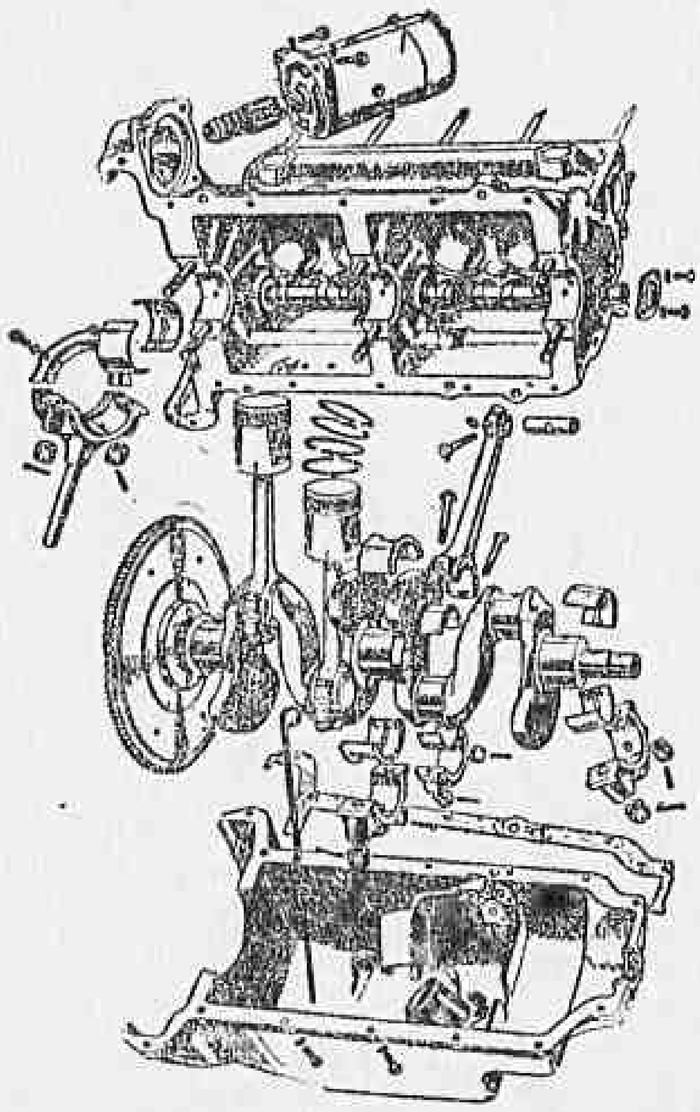
0893

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

tore dell'automobile

rgani principali della vettura

(cont.)



Motorino d'avviamento, corpo motore visto da sotto, albero motore con volante, bielle, stantuffi, cuscinetti e la coppa.

sempre seguire la effettiva sincronizzazione.

Il cambio a tre velocità è a tre soli rapporti ma modernissimo. In esso, tutti i rapporti d'avanmarcia sono ottenuti mediante ingranaggi sempre in presa, a denti inclinati, e tutti gli accoppiamenti d'avanmarcia sono a sincronizzatori. E' fatto uso d'ingranaggi a denti diritti, con accoppiamento a scorrimento, soltanto per la retromarcia. Il gruppo del secondario gira su due file di rullini. Il cuscinetto anteriore del secondo tronco primario è pure a rullini. Gli ingranaggi di seconda e prima girano anche su rullini. Le boccole contenenti gli organi

tergo un altro manicotto comportante l'ingranaggio della retromarcia, che dà la prima e la marcia indietro. E qui s'impone una breve descrizione dei sincronizzatori, che potrà interessare i tecnici. Gli ingranaggi hanno coni maschi e dentature d'accoppiamento interne: i manicotti hanno quindi dentature esterne. Ambedue le estremità del manicotto anteriore e l'estremità anteriore del manicotto posteriore hanno tre tagli radicali, nei quali entrano i tre raggi d'ogni cono femmina, avvenuta la sincronizzazione, permettendo così l'accoppiamento a denti. I raggi dei coni entrano nelle scanalature dello albero, ma sono ristretti all'estremità, in modo da permettere una limitata rotazione del cono rispetto all'albero, in un verso o nell'altro, quando i raggi sono fuori dei tagli. Sotto all'estremità dei raggi, nelle scanalature dell'albero e fra i tagli dei manicotti vi sono tre molle a lama ripiegata, ancorate ai manicotti stessi. Queste molle hanno l'ufficio d'impedire che i raggi, cioè i coni femmina, si scostino troppo dai manicotti, e di tenere i raggi stessi fuori dei tagli, vicino però al piano frontale del manicotto. Le stesse molle fanno la voluta resistenza all'entrata dei raggi nei tagli, grazie al loro profilo inclinato. Il funzionamento dell'assieme, partendo dalla posizione intermedia per attaccare una marcia, è il seguente. Il cono femmina, portato innanzi dalle tre molle, s'accoppia, quindi i raggi non possono più entrare nei tagli. Per quanto si spinge la leva del cambio, si rimane nella fase di sincronizzazione tutto il tempo occorrente. Gli spigoli dei raggi e dei tagli sono però smussati. Avvenuta la sincronizzazione, non vi è però una grande forza che tiene i raggi spostati rispetto ai tagli, e, grazie agli smussi, il manicotto costringe i raggi del cono femmina a rotare in verso opposto fino ad allinearsi. L'avanzamento del manicotto, e quindi l'accoppiamento a denti, è allora possibile, dato che i raggi possono entrare nei tagli. E' evidente che, staccando la marcia, le estremità ripiegate delle tre molle tirano indietro i raggi e distaccano bruscamente il cono femmina dal cono maschio.

Rimane da dire qualcosa sul dispositivo di comando delle forcelle che muovono i manicotti. Le aste scorrevoli non sono solidali coi mozzetti delle forcelle: v'è tra le due parti un certo gioco longitudinale. Il mozzetto è bloccato nelle volute posizioni (ad es. seconda, folle, terza) da una molla, allogato verticalmente nella parte superiore della scatola del cambio. Tale arresto entra in uno dei tre fori del mozzetto ed appoggia con l'estremità contro apposito incavo dell'asta. Muovendo la leva, si fa scorrere l'asta. La prima parte della corsa di questa causa il sollevamento della punta dell'arresto, in modo da liberare parzialmente il mozzetto. Il consecutivo spostamento del mozzetto alza completamente la punta dell'arresto. E' quindi possibile la voluta corsa della forcella, seguita dal ricadere dell'arresto in un altro foro del mozzetto.

Oltre a tale assieme, che impedisce lo spostamento accidentale della forcella corrispondente alla marcia attaccata, vi è un altro dispositivo che blocca le restanti forcelle in posizione intermedia.

Riguardo ai materiali usati nella costruzione del cambio che abbiamo descritto, gli ingranaggi del primario sono in acciaio al cromo (carbonio 0,4 per cento, cromo 1 per cento); il gruppo di ingranaggi del secondario è in acciaio al nichel-molibdeno (carbonio 0,4 per cento, nichel 3 per cento). In ambedue i casi le superfici delle parti sono indurite mediante il cianuro di potassio, col noto procedimento (riscaldamento prolungato a contatto col

NEGLI STATI UNITI

Eccezionale incremento del traffico ferroviario

NEW YORK, maggio. — Le ferrovie degli Stati Uniti si stanno preparando, a quanto dichiara Thomas P. Swift, a sostenere un movimento di merci e di truppe senza precedenti nella storia, ora che è finita la fase europea di questa guerra.

A questo riguardo si può ricordare il parere degli esperti americani, i quali prevedono che il movimento di uomini e materiali subirà un subito e forte aumento solo in direzione nord-ovest, e cioè verso la costa del Pacifico. Le ferrovie sosterranno il grosso di questo accresciuto movimento di traffici, quando la guerra contro il Giappone sarà portata nella sua fase più acuta. Le ferrovie occidentali costituiranno il nerbo in questa offensiva di trasporti e si calcola che dovranno convogliare ai porti del Pacifico almeno il 50 per cento più degli attuali trasporti.

L'anno scorso le ferrovie occidentali hanno speso più di 200 milioni di dollari per nuovo materiale e per miglioramenti agli impianti. Da quando gli Stati Uniti sono entrati in guerra le ferrovie occidentali hanno aumentato in modo sostanziale la loro efficienza aumentando il numero dei binari doppi, migliorando il controllo del traffico, allargando le stazioni e gli impianti di capolinea, e comprando nuove locomotive e nuovi vagoni merci.

L'utilizzazione dei motori Diesel ha avuto parte non piccola nell'aumento della capacità di trasporto e della velocità nella maggior parte delle strade ferrate occidentali. Va tenuto presente che le comunicazioni tra Chicago e i porti della California si trovano a dover superare molte difficoltà, dovute alla natura dei territori attraverso cui si svolgono: il caldo intenso delle zone desertiche, in contrasto con il freddo invernale e le tempeste di neve delle zone montuose.

Su queste linee il sistema di motore Diesel è venuto progressivamente affermandosi su quello della trazione a vapore.

Le auto "mondiali„ inglesi

avranno un mercato internazionale permanente

Le ottime qualità delle automobili britanniche del dopo guerra assicureranno all'industria automobilistica

0894

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

to. Una progressiva accelerazione e un graduale ritardamento si producono mediante i coni di sincronizzazione. Gli organi di cui bisogna variare la velocità sono gli ingranaggi folli del secondo tronco primario, il gruppo secondario, il primo tronco del primario e il disco della frizione. Nella serie ascendente di rapporti (prima, seconda, terza), tali organi vanno ritardati, mentre nella serie discendente vanno accelerati. Il ritardamento è in parte naturale, per l'attrito dei diversi organi, ma l'accelerazione richiede un lavoro non indifferente da parte dei sincronizzatori. Beninteso, il sincronizzatore venne pure applicato alla presa diretta, ed ha l'ufficio di ritardare gli organi suddetti.

La sincronizzazione avviene nel seguente modo. Spostando la leva del cambio, si porta il cono femmina (compreso nel gruppo del manicotto) a contatto col cono maschio dell'ingranaggio. Si produce allora la sincronizzazione, per attrito, perchè il cono femmina costringe in breve il cono maschio — e tutte le parti ad esso collegate cinematicamente — a portare alla propria velocità (quella del secondo tronco del primario, cioè dell'albero di trasmissione collegante il cambio di velocità e il ponte posteriore). E' chiaro che il sincronizzatore è come un piccolo innesto conico, a frizione. Avvenuta la sincronizzazione, l'ulteriore movimento della leva del cambio produce l'accoppiamento a denti: accoppiamento positivo, capace di trasmettere tutta la coppia che si ha quando poi s'innesta la frizione propriamente detta.

A questo punto bisogna distinguere due specie di sincronizzatori: il modello più semplice, che può essere «forzato», e un modello ancor migliore, che non lascia avvenire lo accoppiamento a denti se non si è prima prodotta la effettiva sincronizzazione. Col primo tipo, occorre, da parte del conduttore, un certo giudizio: la manovra dev'essere piuttosto lenta, altrimenti si produce subito il contatto dei denti, ed è quasi come se non vi fosse il sincronizzatore. Col secondo tipo, non v'è da preoccuparsi di nulla, perchè non si può sbagliare, dato che lo accoppiamento dei denti deve sempre seguire la effettiva sincronizzazione.

Il cambio a tre velocità è a tre soli rapporti ma modernissimo. In esso, tutti i rapporti d'avanmarcia sono ottenuti mediante ingranaggi sempre in presa, a denti inclinati, e tutti gli accoppiamenti d'avanmarcia sono a sincronizzatori. E' fatto uso d'ingranaggi a denti diritti, con accoppiamento a scorrimento, soltanto per la retromarcia. Il gruppo del secondario gira su due file di rullini. Il cuscinetto anteriore del secondo tronco primario è pure a rullini. Gli ingranaggi di seconda e prima girano anche su rullini. Le boccole costituenti gli organi interni di tali cuscinetti, vanno infilate sull'albero e vengono tenute da rondelle e anelli elastici. Vi è, avanti, un semplice manicotto sincronizzatore, che dà la presa diretta e la seconda, e a nell'altro, quando i raggi sono fuori dei tagli. Sotto all'estremità dei raggi, nelle scanalature dell'albero e fra i tagli dei manicotti vi sono tre molle a lama ripiegata, ancorate ai manicotti stessi. Queste molle hanno l'ufficio d'impedire che i raggi, cioè i coni femmina, si scostino troppo dai manicotti, e di tenere i raggi stessi fuori dei tagli, vicino però al piano frontale del manicotto. Le stesse molle fanno la voluta resistenza all'entrata dei raggi nei tagli, grazie al loro profilo inclinato. Il funzionamento dell'assieme, partendo dalla posizione intermedia per attaccare una marcia, è il seguente. Il cono femmina, portato innanzi dalle tre molle, s'accoppia col cono maschio dell'ingranaggio. Se la velocità dell'ingranaggio e del manicotto è diversa, il cono femmina, trascinato dal cono maschio per attrito, gira di un certo angolo rispetto al manicotto, fino a che i denti non vengono a contatto. Ma, appena avvenuto il contatto, la pressione esercitata dalla leva del cambio, tramite la forcella, sul manicotto, produce un momento che tende a far girare il manicotto stesso rispetto al cono femmina, e quindi a far scorrere i denti del manicotto sui denti dell'ingranaggio, fino a che i denti del manicotto non vengono a trovarsi di fronte ai vani dei denti dell'ingranaggio. Allora, la pressione della leva del cambio fa scorrere i denti del manicotto nei vani dei denti dell'ingranaggio, e l'innesto è avvenuto. Il momento che fa girare il manicotto rispetto al cono femmina è dovuto alla forza di attrito che si sviluppa fra le superfici coniche a contatto, ed è tanto più intenso quanto più intensa è la pressione esercitata dalla leva del cambio. In contrasto a questo momento, che tende a far girare il manicotto rispetto al cono femmina, vi è il momento resistente dovuto alle molle a lama ripiegata, le quali, come abbiamo detto, tendono a mantenere i raggi nei tagli. Quando il momento dovuto alle molle è superiore a quello dovuto alla pressione della leva del cambio, il manicotto non può girare rispetto al cono femmina, e quindi i denti del manicotto non possono scorrere sui denti dell'ingranaggio, e l'innesto non può avvenire. Quando invece il momento dovuto alla pressione della leva del cambio è superiore a quello dovuto alle molle, il manicotto può girare rispetto al cono femmina, e quindi i denti del manicotto possono scorrere sui denti dell'ingranaggio, e l'innesto può avvenire. Il momento dovuto alle molle è proporzionale alla loro deformazione, cioè alla differenza fra la posizione dei raggi nei tagli e la posizione di arresto in un altro loro del mezzetto.

Oltre a tale assieme, che impedisce lo spostamento accidentale della forcella corrispondente alla marcia attaccata, vi è un altro dispositivo che blocca le restanti forcelle in posizione intermedia.

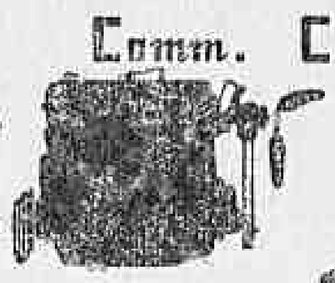
Riguardo ai materiali usati nella costruzione del cambio che abbiamo descritto, gli ingranaggi del primario sono in acciaio al cromo (carbonio 0,4 per cento, cromo 1 per cento); il gruppo di ingranaggi del secondario è in acciaio al nichel-molibdeno (carbonio 0,4 per cento, nichel 2 per cento). In ambedue i casi le superfici delle parti sono indurite mediante il cianuro di potassio, col noto procedimento (riscaldamento prolungato a contatto col cianuro, in modo da farlo fondere, quindi tempera in olio). La scatola del cambio è in ghisa.

ALBERTO FANTINI

(Continua)

OFFICINE MECCANICHE VENEZIANE

Comm. CASIMIRO e CIPOLATO



Specializzate nella rifusione delle bronzine di ogni tipo e nella revisione dei motori

VIA PANARO 20 — ROMA —

Telefono 884264

0895

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

sempre seguire la effettiva sincronizzazione.

Il cambio a tre velocità è a tre soli rapporti ma modernissimo. In esso, tutti i rapporti d'avanmarcia sono ottenuti mediante ingranaggi sempre in presa, a denti inclinati, e tutti gli accoppiamenti d'avanmarcia sono a sincronizzatori. E' fatto uso d'ingranaggi a denti diritti, con accoppiamento a scorrimento, soltanto per la retromarcia. Il gruppo del secondario gira su due file di rullini. Il cuscinetto anteriore del secondo tronco primario è pure a rullini. Gli ingranaggi di seconda e prima girano anche su rullini: Le boccole costituenti gli organi interni di tali cuscinetti, vanno infilate sull'albero e vengono tenute da rondelle e anelli elastici. Vi è, avanti, un semplice manicotto sincronizzatore, che dà la presa diretta e la seconda, e a nell'altro, quando i raggi sono fuori dei tagli. Sotto all'estremità dei raggi, nelle scanalature dell'albero e fra i tagli dei manicotti vi sono tre molle a lama riplegata, ancorate ai manicotti stessi. Queste molle hanno l'ufficio d'impedire che i raggi, cioè i coni femmina, si scostino troppo dai manicotti, e di tenere i raggi stessi fuori dei tagli, vicino però al piano frontale del manicotto. Le stesse molle fanno la voluta resistenza all'entrata dei raggi nei tagli, grazie al loro profilo inclinato. Il funzionamento dell'assieme, partendo dalla posizione intermedia per attaccare una marcia, è il seguente. Il cono femmina, portato innanzi dalle tre molle, s'accoppia col cono maschio dell'ingranaggio. Se la velocità dell'ingranaggio e del manicotto è diversa, il cono femmina, trascinato dal cono maschio per attrito, gira di un certo angolo rispetto al manicotto nell'attesa di un altro loro del mezzetto.

Oltre a tale assieme, che impedisce lo spostamento accidentale della forcella corrispondente alla marcia attaccata, vi è un altro dispositivo che blocca le restanti forcelle in posizione intermedia.

Riguardo ai materiali usati nella costruzione del cambio che abbiamo descritto, gli ingranaggi del primario sono in acciaio al cromo (carbonio 0,4 per cento, cromo 1 per cento); il gruppo di ingranaggi del secondario è in acciaio al nichel-molibdeno (carbonio 0,4 per cento, nichel 2 per cento). In ambedue i casi le superfici delle parti sono indurite mediante il cianuro di potassio, col noto procedimento (riscaldamento prolungato a contatto col cianuro, in modo da farlo fondere, quindi tempera in olio). La scatola del cambio è in ghisa.

ALBERTO FANTINI

(Continua)

OFFICINE MECCANICHE VENEZIANE

Comm. CASIMIRO e CIPOLATO

Rettifica cilindri - Lamatura

Specializzate nella rifusione delle bronzine di ogni tipo e nella revisione dei motori

VIA PANARO 20 - ROMA -

Telefono 884264

dovute alla natura del territori attraverso cui si svolgono: il caldo intenso delle zone desertiche, in contrasto con il freddo invernale e le tempeste di neve delle zone montuose.

Su queste linee il sistema di motore Diesel è venuto progressivamente affermandosi su quello della trazione a vapore.

Le auto "mondiali" inglesi

avranno un mercato internazionale permanente

Le ottime qualità delle automobili britanniche del dopo guerra assicureranno all'industria automobilistica del Regno Unito mercati d'oltre oceano per tutta la sua produzione, non soltanto per l'immediato dopo guerra, ma in perpetuo, ha dichiarato il «London Financial Times».

Si dice che il tipo di automobile, che i fabbricanti stanno costruendo ora in Inghilterra per l'esportazione, sia il migliore. Le nuove automobili non sono vistose come i modelli americani dalle molte curve, ma sono notevolmente belle e comode e non c'è dubbio che saranno vendute per i loro pregi e non perchè saranno le uniche sul mercato.

Una delle caratteristiche dell'automobile «mondiale» del Regno Unito sarà il poco consumo. Il modello «Trionfo» di 14 cavalli vapore, per es., che sarà costruito dalla Standard Motor Company per i mercati nazionali ed esteri, avrà una velocità massima di 85 miglia all'ora (circa 125 km.). Per provvedere sei comodi posti per i passeggeri, la leva dei cambi sarà montata sulla colonna dello sterzo mentre un ottimo rendimento, per quanto riguarda il rapporto tra peso e potenza, è stato ottenuto installando uno chassis di alluminio compresso. L'industria è già pronta per una produzione su vasta scala e si aspetta che le esportazioni di automobili della Gran Bretagna sorpasseranno quelle precedenti entro un anno dalla sconfitta della Germania.

0896

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

COME E' FATTO L'AEROPLANO

LA TECNICA PER I GIOVANI

III

IDROVOLANTI

Gli *idrovolanti* (o *idroplani*) sono aerei provvisti di apparati speciali, chiamati *galleggianti* e *scafi*, i quali permettono il galleggiamento, il decollo e l'amaraggio del velivolo. Gli idrovolanti possono perciò essere classificati in due grandi categorie: *idrovolanti a galleggianti* ed *idrovolanti a scafi*.

Idrovolanti a galleggianti

La struttura dell'idrovolante a galleggianti non è molto dissimile da quella dell'aeroplano terrestre, anzi non sono stati rari i casi in cui velivoli terrestri sono stati trasformati in idrovolanti sostituendo semplicemente il carrello con due galleggianti laterali e simmetrici (in gergo aeronautico denominati «scarponi») o con un solo galleggiante centrale.

L'idrovolante a galleggiante centrale è provvisto di due piccoli galleggianti ausiliari posti alle estremità delle ali i quali hanno l'importante compito di impedire che durante il flottaggio ed in movimenti di rullio l'ala si immerga nell'acqua. L'idro a galleggianti laterali, più comune del precedente, non ha invece bisogno dei galleggiantini ausiliari essendo sufficienti i soli galleggianti a mantenere (per la loro posizione) in perfetto equilibrio il velivolo.

Idrovolanti a scafi

L'idrovolante a scafo centrale è notevolmente differente dal velivolo terrestre. L'apparato motopropulsore, come già abbiamo accennato precedentemente, sorretto [illegible] di coda sollevabili nello scafo. Rarissimi sono stati i casi di apparecchi mufibi a galleggianti. La costruzione di questi speciali tipi di velivoli non è molto diffusa; soltanto in America la loro fabbricazione è abbastanza frequente. Infatti la configurazione geografica è particolarmente adatta alle loro possibilità (Fig. 9).

La velatura principale o cellula

Mentre finora abbiamo considerato l'aeroplano soltanto sotto il punto di vista della sua architettura e delle sue linee generali, da oggi cominciamo a prendere in esame la struttura interna delle singole parti del velivolo facendo tutto il possibile perchè la materia riesca chiara anche là dove sarebbe necessario diffonderci in lunghi particolari tecnici.

Iniziamo dunque questa nuova e più importante fase della nostra esposizione con l'esaminare in modo particolare la *velatura principale* o *cellula* del velivolo che, come abbiamo precedentemente detto, comprende le ali e gli eventuali organi esterni di irrobustimento.

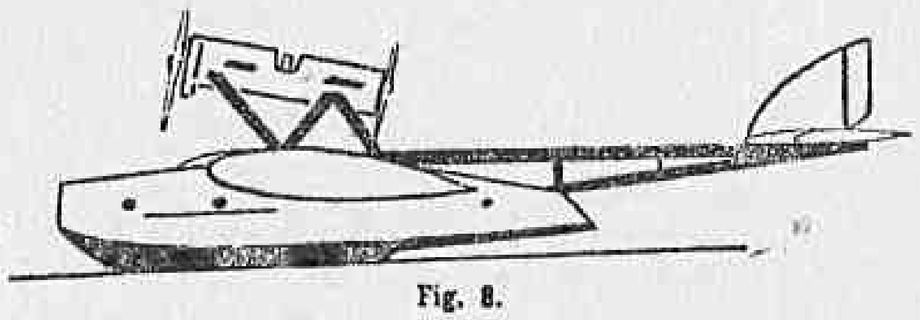


Fig. 8.

Ali

Le *ali* sono le principali superfici portanti fisse sulle quali si esercitano le reazioni aerodinamiche che permettono il volo dell'apparecchio.

Esse sono caratterizzate da due elementi che potrebbero chiamarsi geometrici: il *profilo* e la *forma in pianta*.

Immaginiamo di tagliare un punto qualsiasi della superficie alare o la faccia, il bordo di attacco ed il bordo di uscita. Il dorso è la parte superiore del profilo, il ventre o faccia la parte inferiore, il bordo di attacco ed il bordo di uscita sono rispettivamente la parte anteriore del profilo esposta al vento di corsa e la parte posteriore.

La stessa terminologia viene adoperata per indicare le parti corrispondenti di tutto il piano alare.

Esistono moltissime varietà di profili e l'adozione di uno di essi non viene fissata soltanto in base ai principi aerodinamici ma anche secondo il tipo di costruzione della cellula. La scelta di un profilo alare è perciò un quesito da risolvere sia sotto il punto di vista aerodinamico che costruttivo.

I principali tipi di profilo sono il *concavo-convesso* il *piano-convesso* ed il *biconvesso*. Quest'ultimo si distingue, a sua volta, in biconvesso *simmetrico* o *asimmetrico* a seconda che le curvature del dorso e del ventre del profilo siano uguali o differenti tra di loro.

Dal punto di vista dello spessore i profili possono distinguersi in sottili, semispessi e spessi.

La «*corda alare*» è un elemento geometrico molto importante nel profilo. Essa è costituita dal segmento immaginario che collega il bordo di uscita con il punto più avanzato del bordo d'attacco. Questa definizione è però adattabile soltanto per i profili biconvessi; per gli altri si definisce corda alare la proiezione, sulla retta d'appoggio del profilo, del segmento collegante i due bordi.

Altro elemento del profilo è

La forma in pianta dell'ala è pure di diversi tipi. Un'ala può essere infatti *rettangolare* (spesso con i bordi laterali estremi smussati), *ellittica*, *trapezoidale*, *triangolare*, *parabolica* ecc. La forma in pianta dell'ala è insomma caratterizzata dalla sua figura geometrica.

L'ala rettangolare, essendo di solito a spessore e profilo costanti, è quella di più semplice costruzione ed è generalmente usata nel biplano. Nel monoplano ad ala a sbalzo, invece, troviamo più spesso l'ala rastremata, cioè quella in cui la corda alare diminuisce progressivamente dalla radice alle estremità.

Per *radice* dell'ala si deve intendere ovviamente il punto di attacco con la fusoliera.

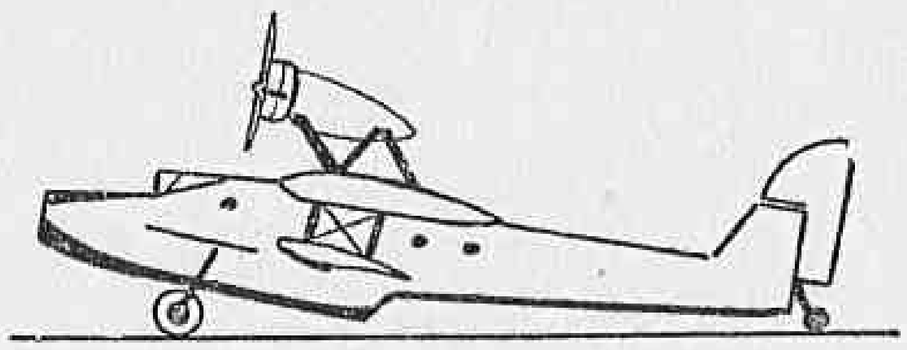


Fig. 9.

La lunghezza dell'ala viene chiamata *apertura alare* mentre per *profondità* alare si intende la lunghezza della corda.

Sorge allora la considerazione che nell'ala rastremata la profondità alare deve necessariamente essere variabile perchè la lunghezza della corda è diversa da punto a punto dell'ala. In questo caso la profondità alare viene data dalla lunghezza della corda media.

Il rapporto tra l'apertura alare e la profondità si dice *allungamento alare*. Questo elemento geometrico, importantissimo per l'efficienza aerodinamica dell'ala, ha un valore oscillante tra 5 e 9 a seconda delle dimensioni dello aereo, della forma dell'ala, ecc.

Nel biplano l'allungamento alare è dato dal valore medio tra quello dell'ala superiore e quello dell'ala inferiore.

L'efficienza aerodinamica della ala è direttamente proporzionale all'allungamento ai cui valori più alti corrispondono anche migliori doti di salita e di velocità nelle alte quote. Però con l'eccessivo aumentare dell'allungamento aumenterebbe anche il peso dell'ala e potrebbero verificarsi inoltre nocive vibrazioni oltre a pericolose inversioni nei comandi.

CAMI
"M
A il vostro Gio
favore, le vost
sarto per difen
timi interessi e
stre giuste cau
VOSTRO ORGA
"M
E' IL GIORNA
Leggetelo e dif
compagni, con
mente e vi tr
trattati tutti i g
fanti argomenti
che tutte quelle
feressano il vo
NON DI
"M
E' L'ORGANO

0897

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

E' FATTO L'AEROPLANO

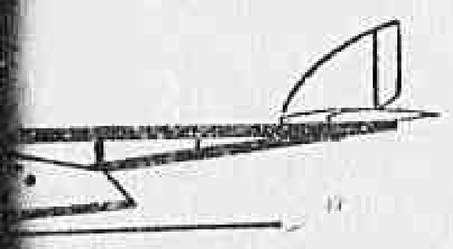
LA TECNICA PER I GIOVANI

di coda sollevabili nello scafo. Rarissimi sono stati i casi di apparecchi anfibi a galleggianti. La costruzione di questi speciali tipi di velivoli non è molto diffusa; soltanto in America la loro fabbricazione è abbastanza frequente. Infatti la configurazione geografica è particolarmente adatta alle loro possibilità (Fig. 9).

La velatura principale o cellula

Mentre finora abbiamo considerato l'aeroplano soltanto sotto il punto di vista della sua architettura e delle sue linee generali, da oggi cominciamo a prendere in esame la struttura interna delle singole parti del velivolo facendo tutto il possibile perchè la materia riesca chiara anche là dove sarebbe necessario diffonderci in lunghi particolari tecnici.

Iniziamo dunque questa nuova e più importante fase della nostra esposizione con l'esaminare in modo particolare la *velatura princi-*



8.

pale o *cellula* del velivolo che, come abbiamo precedentemente detto, comprende le ali e gli eventuali organi esterni di irrobustimento.

Ali

Le *ali* sono le principali superfici portanti fisse sulle quali si esercitano le reazioni aerodinamiche che permettono il volo dell'apparecchio.

Esse sono caratterizzate da due elementi che potrebbero chiamarsi geometrici: il *profilo* e la *forma in pianta*.

Immaginiamo di tagliare un punto qualsiasi della superficie a-

ventre o la faccia, il bordo di attacco ed il bordo di uscita. Il dorso è la parte superiore del profilo, il ventre o faccia la parte inferiore, il bordo di attacco ed il bordo di uscita sono rispettivamente la parte anteriore del profilo esposta al vento di corsa e la parte posteriore.

La stessa terminologia viene

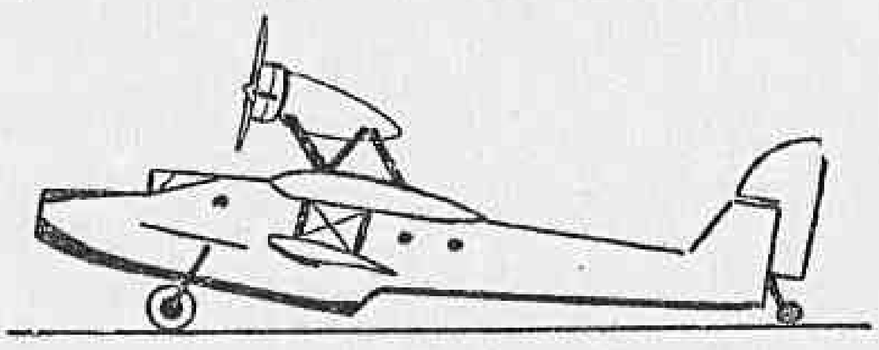


Fig. 9.

adoperata per indicare le parti corrispondenti di tutto il piano alare.

Esistono moltissime varietà di profili e l'adozione di uno di essi non viene fissata soltanto in base ai principi aerodinamici ma anche secondo il tipo di costruzione della cellula. La scelta di un profilo alare è perciò un quesito da risolvere sia sotto il punto di vista aerodinamico che costruttivo.

I principali tipi di profilo sono il *concavo-convesso* il *piano-convesso* ed il *biconvesso*. Quest'ultimo si distingue, a sua volta, in biconvesso *simmetrico* o *asimmetrico* a seconda che le curvature del dorso e del ventre del profilo siano uguali o differenti tra di loro.

Dal punto di vista dello spessore i profili possono distinguersi in sottili, semispessi e spessi.

La «*corda alare*» è un elemento geometrico molto importante nel profilo. Essa è costituita dal segmento immaginario che collega il bordo di uscita con il punto più avanzato del bordo d'attacco. Questa definizione è però adattabile soltanto per i profili biconvessi; per gli altri si definisce corda alare la proiezione, sulla retta d'appoggio del profilo, del segmento collegante i due bordi.

Altro elemento del profilo è

La forma in pianta dell'ala è pure di diversi tipi. Un'ala può essere infatti *rettangolare* (spesso con i bordi laterali estremi smussati), *ellittica*, *trapezoidale*, *triangolare*, *parabolica* ecc. La forma in pianta dell'ala è insomma caratterizzata dalla sua figura geometrica.

L'ala rettangolare, essendo di solito a spessore e profilo costanti, è quella di più semplice costruzione ed è generalmente usata nel biplano. Nel monoplano ad ala a sbalzo, invece, troviamo più spesso l'ala rastremata, cioè quella in cui la corda alare diminuisce progressivamente dalla radice alle estremità.

Per *radice* dell'ala si deve intendere ovviamente il punto di attacco con la fusoliera.

La lunghezza dell'ala viene chiamata *apertura alare* mentre per *profondità* alare si intende la lunghezza della corda.

Sorge allora la considerazione che nell'ala rastremata la profondità alare deve necessariamente essere variabile perchè la lunghezza della corda è diversa da punto a punto dell'ala. In questo caso la profondità alare viene data dalla lunghezza della corda media.

Il rapporto tra l'apertura alare e la profondità si dice *allungamento alare*. Questo elemento geometrico, importantissimo per l'efficienza aerodinamica dell'ala, ha un valore oscillante tra 5 e 9 a seconda delle dimensioni dello aereo, della forma dell'ala, ecc.

Nel biplano l'allungamento alare è dato dal valore medio tra quello dell'ala superiore e quello dell'ala inferiore.

L'efficienza aerodinamica della ala è direttamente proporzionale all'allungamento ai cui valori più alti corrispondono anche migliori doti di salita e di velocità nelle alte quote. Però con l'eccessivo aumentare dell'allungamento aumenterebbe anche il peso dell'ala e potrebbero verificarsi inoltre nocive vibrazioni oltre a pericolose inversioni nei comandi

CAMIONISTI!

"Motor"

è il vostro Giornale, il vostro portavoce, la vostra bandiera: esso è sorto per difendere i vostri legittimi interessi e per sostenere le vostre giuste cause; esso è il

VOSTRO ORGANO DI CATEGORIA

"Motor"

E' IL GIORNALE DEI CAMIONISTI

Leggetelo e diffondetelo fra i vostri compagni, consultatelo settimanalmente e vi troverete con sollanto trattati tutti i più urgenti ed importanti argomenti sui trasporti, ma anche tutte quelle altre notizie che interessano il vostro lavoro.

NON DIMENTICATELO

"Motor"

E' L'ORGANO DEI CAMIONISTI!!

te verso l'ala rastremata con carichi disposti simmetricamente sulla sua superficie. Per questo sono stati raggiunti forti valori nell'allungamento alare anche se motivi di carattere strutturale non hanno permesso di oltrepassare un dato limite.

L'*angolo di calettamento* di una ala, detto anche *angolo di incidenza costruttiva*, è un altro elemento importante da definire onde poter procedere alla costruzione ed alla sistemazione del piano alare. Esso è l'angolo compreso tra il prolungamento della corda alare ed una retta di riferimento sulla fusoliera. Tale retta, convenzionale, viene stabilita per costruzione. Nelle ali rastremate oltre a diminuire la lunghezza della corda alare diminuisce anche lo spessore in proporzione alla corda e tale diminuzione è naturalmente progressiva dalla radice alla estremità laterale dell'ala.

L'ala i cui profili, pur essendo simili tra di loro, non hanno tutti lo stesso angolo di calettamento assume la denominazione di *ala svergolata*. Tale svergolamento può essere positivo o negativo. E' positivo quando gli angoli di calettamento aumentano dal centro verso l'estremità dell'ala; è, invece, negativo quando diminuiscono.

In conclusione, secondo le leggi dell'aerodinamica, la forma in pianta più conveniente di un'ala dovrebbe essere quella ellittica.

0898

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

merga nell'acqua. L'idro a galleggianti laterali, più comune del precedente, non ha invece bisogno dei galleggiantini ausiliari essendo sufficienti i soli galleggianti a mantenere (per la loro posizione) in perfetto equilibrio il velivolo.

Idrovolanti a scafi

L'idrovolante a scafo centrale è notevolmente differente dal velivolo terrestre. L'apparato motopropulsore, come già abbiamo accennato precedentemente, sorretto dal castello motore e racchiuso nella navicella, è posto sulla superficie alare.

Lo scafo, che serve anche di collegamento tra cellula e timone, poggia direttamente sulla superficie dell'acqua permettendo il galleggiamento, il decollo e l'ammaraggio. Esso, inoltre, assolve le stesse funzioni della fusoliera nell'apparecchio terrestre.

Serve cioè a contenere il posto di pilotaggio, il carico ed altre varie installazioni. Anche in questo tipo di idro, come nell'idrovolante a galleggiante centrale, troviamo applicati alle estremità alari i due galleggiantini ausiliari i quali spesso possono essere ritratti nell'interno dell'ala per ottenere minore resistenza all'avanzamento.

In alcuni tipi di idrovolanti i galleggiantini ausiliari vengono ingranditi ed avvicinati allo scafo. In questo caso essi, (che sono del tutto sommersi quando l'aereo è a pieno carico), oltre a mantenere completamente la stabilità trasversale dell'aereo, facilitano molto il decollo. Per questo vengono chiamati *« galleggiantini portanti »*.

Negli idrovolanti a due scafi il dispositivo di galleggiamento, decollo ed ammaraggio, è costituito dagli scafi stessi, però il collegamento tra ala ed impennaggi avviene per mezzo di un trave di coda, come nel nostro famoso idrovolante *S. M. 55* (Fig. 8).

Anfibi

Gli aeroplani *anfibi*, capaci cioè di prendere contatto col suolo come con l'acqua, si presentano in linea di massima come idrovolanti a scafo centrale provvisti però sia del carrello che della ruota

[illegible] mento.

Ali

Le *ali* sono le principali superfici portanti fisse sulle quali si esercitano le reazioni aerodinamiche che permettono il volo dell'apparecchio.

Esse sono caratterizzate da due elementi che potrebbero chiamarsi geometrici: il *profilo* e la *forma in pianta*.

Immaginiamo di tagliare un punto qualsiasi della superficie alare con un piano parallelo al piano longitudinale del velivolo. Otterremo così il *profilo dell'ala*, in esso distinguiamo il dorso, il [illegible] punto di vista dello spessore i profili possono distinguersi in sottili, semispessi e spessi.

La *« corda alare »* è un elemento geometrico molto importante nel profilo. Essa è costituita dal segmento immaginario che collega il bordo di uscita con il punto più avanzato del bordo d'attacco. Questa definizione è però adattabile soltanto per i profili biconvessi; per gli altri si definisce corda alare la proiezione, sulla retta d'appoggio del profilo, del segmento collegante i due bordi.

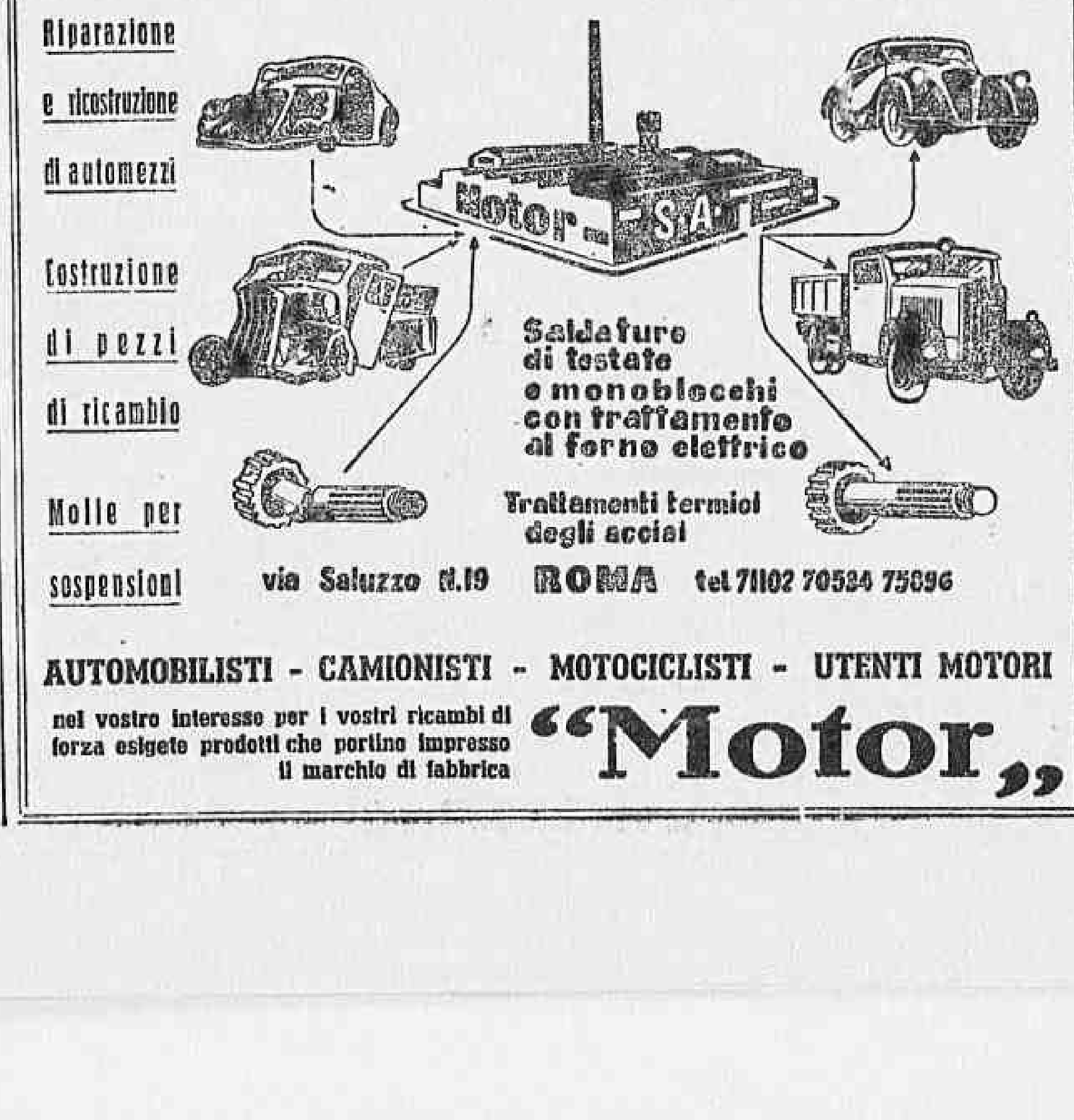
Altro elemento del profilo è *l'angolo di incidenza* che è quello formato dalla corda alare con la direzione della velocità relativa all'aria.

aereo, della forma dell'ala, ecc.

Nel biplano l'allungamento alare è dato dal valore medio tra quello dell'ala superiore e quello dell'ala inferiore.

L'efficienza aerodinamica della ala è direttamente proporzionale all'allungamento ai cui valori più alti corrispondono anche migliori doti di salita e di velocità nelle alte quote. Però con l'eccessivo aumentare dell'allungamento aumenterebbe anche il peso dell'ala e potrebbero verificarsi inoltre nocive vibrazioni oltre a pericolose inversioni nei comandi.

Tuttavia questi svantaggi sono stati eliminati od almeno ridotti per il continuo progredire della tecnica, orientatasi definitivamen



0899

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

mento.

Ali

Le *ali* sono le principali superfici portanti fisse sulle quali si esercitano le reazioni aerodinamiche che permettono il volo dell'apparecchio.

Esse sono caratterizzate da due elementi che potrebbero chiamarsi geometrici: il *profilo* e la *forma in pianta*.

Immaginiamo di tagliare un punto qualsiasi della superficie alare con un piano parallelo al piano longitudinale del velivolo. Otterremo così il *profilo dell'ala*. In esso distinguiamo il dorso, il

[illegible] punto di vista dello spessore i profili possono distinguersi in sottili, semispessi e spessi.

La «*corda alare*» è un elemento geometrico molto importante nel profilo. Essa è costituita dal segmento immaginario che collega il bordo di uscita con il punto più avanzato del bordo d'attacco. Questa definizione è però adattabile soltanto per i profili biconvessi; per gli altri si definisce corda alare la proiezione, sulla retta d'appoggio del profilo, del segmento collegante i due bordi.

Altro elemento del profilo è l'*angolo di incidenza* che è quello formato dalla corda alare con la direzione della velocità relativa all'aria.

aereo, della forma dell'ala, ecc.

Nel biplano l'allungamento alare è dato dal valore medio tra quello dell'ala superiore e quello dell'ala inferiore.

L'efficienza aerodinamica della ala è direttamente proporzionale all'allungamento ai cui valori più alti corrispondono anche migliori doti di salita e di velocità nelle alte quote. Però con l'eccessivo aumentare dell'allungamento aumenterebbe anche il peso dell'ala e potrebbero verificarsi inoltre nocive vibrazioni oltre a pericolose inversioni nei comandi.

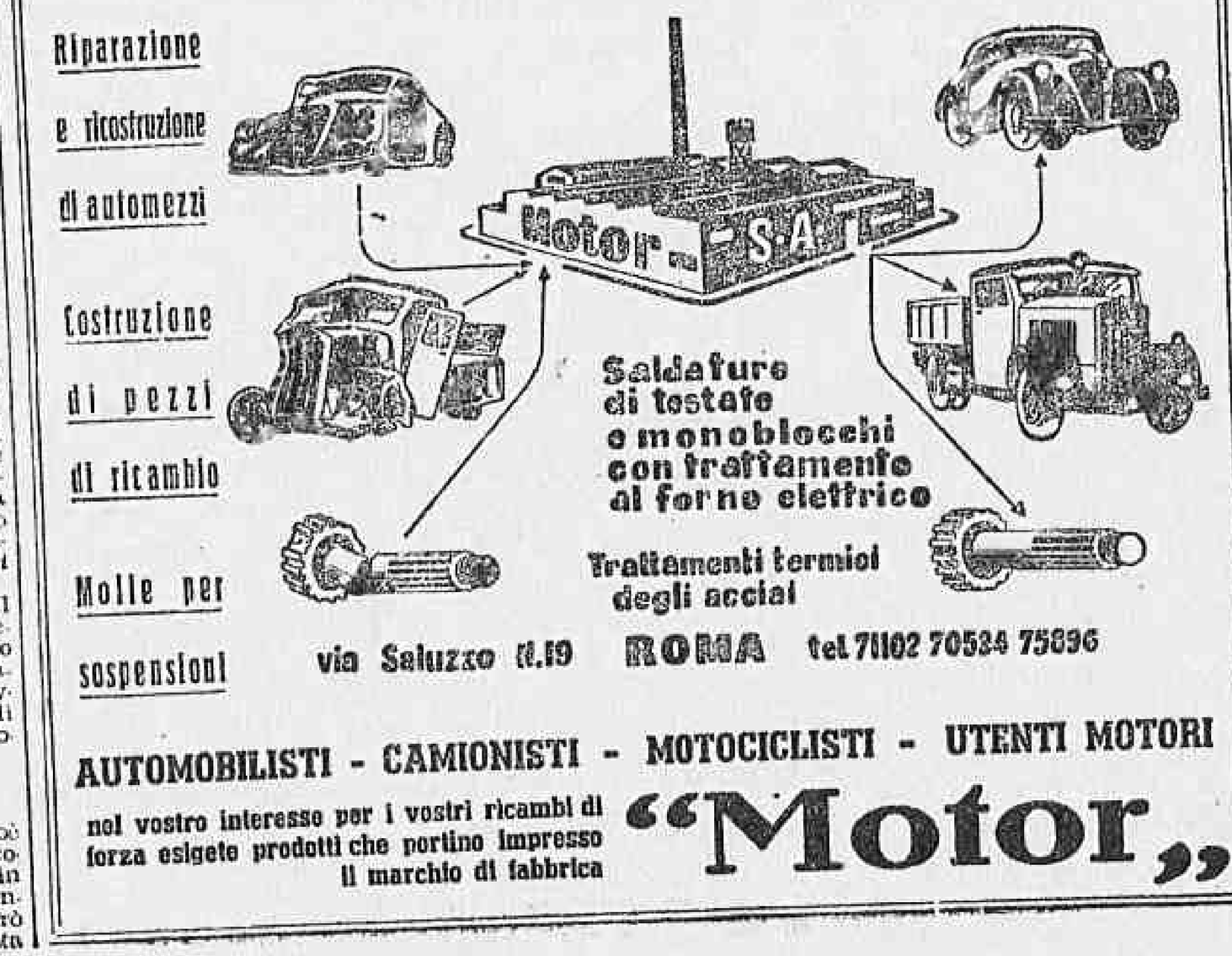
Tuttavia questi svantaggi sono stati eliminati od almeno ridotti per il continuo progredire della tecnica, orientatasi definitivamente

L'ala i cui profili, pur essendo simili tra di loro, non hanno tutti lo stesso angolo di calettamento assume la denominazione di *ala svergolata*. Tale svergolamento può essere positivo o negativo. E' positivo quando gli angoli di calettamento aumentano dal centro verso l'estremità dell'ala; e, invece, negativo quando diminuiscono.

In conclusione, secondo le leggi dell'aerodinamica, la forma in pianta più conveniente di un'ala dovrebbe essere quella ellittica. Dato però che questa forma di ala presenta delle notevoli difficoltà di costruzione si è pensato di ricorrere ad un compromesso costruendo ali a forma trapezoidale in cui vengono accoppiate le ottime qualità aerodinamiche dell'ala ellittica con quelle di semplicità costruttiva dell'ala rettangolare.

ALDO DI TULLIO

(continua)



Macchinari britannici
per la Norvegia

Secondo un corrispondente tecnico da Londra, macchinari fabbricati in Inghilterra saranno usati per la ricostruzione industriale della Norvegia.

L'organizzazione Nuffield, attraverso la sua filiale per le esportazioni industriali, Morris, ha già ricevuto un'importante ordinazione di macchinari industriali per il Ministero dei rifornimenti e della ricostruzione della Norvegia.

La produzione di macchinari che questa importante organizzazione del Regno Unito può già fornire ai mercati d'oltre oceano — soggetti alla licenza di importazione o di esportazione — comprende i macchinari industriali Morris C/12 e 12/24 cavalli vapore e la macchina «Vedette» per la marina.

Questa macchina, che è stata installata sullo barche di salvataggio delle navi della Marina Mercantile britannica, si è creata un'alta fama durante la guerra per avere agito nelle peggiori condizioni di naufragio.

0900

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

Battelli di salvataggio
che piovono dal cielo

I dettagli costruttivi dei nuovi battelli di salvataggio inglesi gettati dagli aeroplani — da cui ci si aspetta grandi cose negli ultimi aspetti della guerra del Pacifico — mostra che questo è un nuovo trionfo della tecnica inglese. Il segreto del successo di questi battelli volanti sta nella loro estrema leggerezza — il fasciame della barca, sebbene lungo 9 metri, pesa meno di 130 chili e può essere comodamente portato da due uomini, dice il giornale « British Plastics. Nello stesso tempo il fasciame ha una struttura a lamine in cinque strati di grande resistenza e forza. L'idea di un battello di salvataggio lanciato dagli aerei, che possa veramente tenere il mare, ben provvisto ed equipaggiato completamente fu concepita in Inghilterra assai per tempo nel 1941 e fu disegnato da un inventore navale inglese, il Lieut. Comm. A. C. Robb. Il fasciame di legno compensato è stato modellato da Merron Ltd (una famosa ditta inglese pioniera in questa tecnica). Il materiale usato è la betulla, l'abete e il mogano e la resina sintetica « Catacol », prodotta dalla Ditta inglese Catalin. Una caratteristica notevole di questa costruzione è l'abilità con cui sono state realizzate le complesse curvature del battello. Per esempio lo spessore del fasciame va da poco meno di un centimetro al massimo di quasi due centimetri. Il battello ha due motori « Britannia Middly » da 5 h.p. montati in modo che esso può essere spinto nell'acqua per 160 Kl. Nonostante la sua leggerezza ogni battello porta tutte le cose necessarie per 7 naufraghi per una settimana — compresi abiti impermeabili, lampade speciali e una radio.

Il motore inglese
per le rotte aeree mondiali

Il Rolls-Royce Merlin, motore « miracolo » dell'offensiva aerea alleata, sarà usato dopo la guerra nelle linee aeree civili del mondo, secondo quanto riferisce il corrispondente aereo del « London Daily Mail ». Già i trasporti Merlin sono stati usati per portare i Lancastrians oltre Atlantico tre volte alla settimana. Nello stesso tempo gli ingegneri della Rolls Royce hanno portato il Merlin a nuove altezze. Come è usato nel Lancaster della RAF questo motore aereo richiede una completa messa a punto dopo almeno 400 ore di volo. Per il servizio Atlantico dei Lancaster gli ingegneri hanno già allungato il periodo di messa a punto a 800 ore e sono ora nel punto di arrivare al loro scopo di 1000 ore di intervallo tra una messa a punto e l'altra.

CHE SIA LA VOLTA BUONA...

Linee e tariffe delle camionette
L'assicurazione contro sinistri ai passeggeri

La C. I. T. A. ha comunicato i percorsi e le tariffe in vigore, quali sono stati approvati — e sarebbe ora — definitivamente dalle Autorità competenti. Le camionette faranno servizio su 27 linee, cui si spera di aggiungerne altre.

Delle 27 linee, 19 sono a tratta intera con unico prezzo, mentre per le altre 8 — la cui lunghezza supera i 4 chilometri — il percorso è stato frazionato in due tratte, con altrettanti frazionamenti di tariffa.

La C. I. T. A. ricorda nel suo comunicato che le camionette autorizzate al servizio sono unicamente quelle recanti sul parabrezza un rettangolo azzurro quale contrassegno ufficiale di autorizzazione al trasporto.

Tratto B: largo Chigi, piazza Venezia, piazza Sonnino L. 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 5. — Ferrovia-Piazza Cavour. Tratto A: Ferrovia, via Regina Elena, largo Tritone (Messaggero) L. 10; Tratto B: largo Tritone, piazza di Spagna, piazza Cavour L. 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 6. — Piazza Ungheria-Piazza San Silvestro. Tratto A: piazza Ungheria porta Pinciana lire 10; Tratto B: porta Pinciana San Silvestro L. 10; Percorso intero lire 14

Linea n. 7. — Porta San Paolo-Piazza Tuscolo. Tratto A: porta San Paolo Colosseo L. 10; Tratto B: Colosseo, San Giovanni, piazza Tuscolo L. 13; Percorso intero L. 16.

Linea n. 8. — Piazza Vittorio Emanuele-Cave. Tratto A: piazza V. E., piazza Re di Roma L. 10; Tratto B: piazza Re di Roma, Cave lire 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 9. — Piazza Bologna-Piazza San Silvestro L. 10.

SALDATURA ELETTRICA AUTOGENA
COMM. LORETO PIZZUTI
VIA CORFINIO 14-16 P. T. 6 GIOVANNI
TEL. 767788 ROMA
SPECIALITA' TESTATE MOTORI

SERVIZIO GENERAL MOTORS
DITTA ERMANNO RAZZI
AUTORIMESSA OFFICINA STAZIONE DI SERVIZIO PER OGNI TIPO DI AUTOMOBILE AMERICANA
ROMA - Autorimessa via S. Agata dei Goti 18-19 Tel. 61516

Annunci sanitari

Dott. Vito Cotrone
Veneree, Pelle, Disfunzioni sessuali
Via Tiraso 50 (P. Quadrata) piant., int. 3 Tel. 866.077 (8-16; 14-19 Fest. 9-12)

Dr. Gr. Uff. David Strom
SPECIALISTA DERMATOLOGO
Guarigione senza operazione delle
EMORROIDI
Ragadi - Piaghe e Vene Varicose
VIA COLA DI RIENZO, 152
(ore 9-13 e 16-20, fest. 9-13) tel. 36.801
ed in VIA TORINO, 5
ore 14-16 - Tel. 480-781

Dott. Spatafora
VENEREE - PELLE - SESSUALI
Via Machiavelli, 47 - telef. 77693
Feriali 7-8 - 11-20 — Festivi 8-13

Dott. BARONE
Specialista
VENEREE - PELLE
Via G. Giacinto, 1 (P.ta Flaminia)
Ore 8-13 16-19; fest. 8-12. Telef. 268.885

Gabinetto Medico Chirurgico
U - S - P
Dott. Comm. L. Colavolpe
Premiata Facoltà Medicina Parigi

Garage Angelo F
Roma - via dei Maroniti
Ossolfatazione riparaz
accumulato
acquisti, vendit

MICHELIN
dell
OFFICI
PER
E R
V. Appia
V. Prine

Automobilist
la vostra macchina è in dis
rivolgetevi alla
S.A.C.I.E.T. Largo
Tele
Qualunque riparazione nella sua
CARROZZERIA - VERNICERIA
CARICA BATTERIA - IMPIANT

GIUNTI ELAST
PER
I MIGLIORI IN TELE G
FABER — VIA PRINCIPE EUGENIO N. 31

Contenitori per
RIPARAZIONI GARANTITE CON NOSTRO
ELETTRAUTO FEROLI Viale R

TORNERETE CERTAMENTE ALLA
Taverna Abruzzese
se avete provato le sue specialità

Universal

0901

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...ggio
...ciclo

...lasciano va da poco meno di un centimetro al massimo di quasi due centimetri. Il battello ha due motori « Britannia Midlly » da 5 h.p. montati in modo che essi può essere spinto nell'acqua per 160 Kl. Nonostante la sua leggerezza ogni battello porta tutte le cose necessarie per 7 naufraghi per una settimana — compresi abiti impermeabili, lampade speciali e una radio.

Il motore inglese per le rotte aeree mondiali

Il Rolls-Royce Merlin, motore « miracolo » dell'offensiva aerea alleata, sarà usato dopo la guerra nelle linee aeree civili del mondo, secondo quanto riferisce il corrispondente aereo del « London Daily Mail ». Già i trasporti Merlin sono stati usati per portare i Lancastrians oltre Atlantico tre volte alla settimana. Nello stesso tempo gli ingegneri della Rolls Royce hanno portato il Merlin a nuove altezze. Come è usato nel Lancaster della RAF questo motore aereo richiede una completa messa a punto dopo almeno 400 ore di volo. Per il servizio Atlantico dei Lancaster gli ingegneri hanno già allungato il periodo di messa a punto a 800 ore e sono ora nel punto di arrivare al loro scopo di 1000 ore di intervallo tra una messa a punto e l'altra.

...LTA BUONA...

...ffe delle camionette ...ontro sinistri ai passeggeri

...cato i ...vigore, ...e sa... ...e dal... ...camio... ...27 in... ...ggere

...tratta ...mentre ...ghezza ...l per... ...due ...ziona...

...el suo ...tte au... ...anica... ...abbre... ...quale ...utoriz...

Tratto B: largo Chigi, piazza Venezia, piazza Sonnino L. 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 5. — Ferrovia-Piazza Cavour. Tratto A: Ferrovia, via Regina Elena, largo Tritone (Messaggero) L. 10; Tratto B: largo Tritone, piazza di Spagna, piazza Cavour L. 16; Percorso intero L. 16.

Linea n. 6. — Piazza Ungheria-Piazza San Silvestro. Tratto A: piazza Ungheria porta Pinciana L. 10. Tratto B: porta Pinciana San Silvestro L. 10; Percorso intero L. 14

Linea n. 7. — Porta San Paolo-Piazza Tuscolo. Tratto A: porta San Paolo Colosseo L. 10; Tratto B: Colosseo, San Giovanni, piazza Tuscolo L. 13; Percorso intero L. 16.

Linea n. 8. — Piazza Vittorio Emanuele-Cave. Tratto A: piazza V. E., piazza Re di Roma L. 10; Tratto B: piazza Re di Roma, Cave L. 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 9. — Piazza Bologna-Piazza San Silvestro L. 16.

SALDATURA ELETTRICA AUTOGENA

COMM. LORETO PIZZUTI
VIA CORFINIO 14, 16 P. S. GIOVANNI
TEL. 767788 ROMA

SPECIALITA' TESTATE MOTORI

SERVIZIO GENERAL MOTORS
DITTA ERMANNO PAZZI
AUTORIMESSA OFFICINA RIPARAZIONE E SERVIZIO PER OGNI TIPO DI AUTOMOBILE AMERICANA
ROMA - AUTORIMESSA VIA S. AGATA DEI GOTI 16-19 Tel. 61518

Annunci sanitari

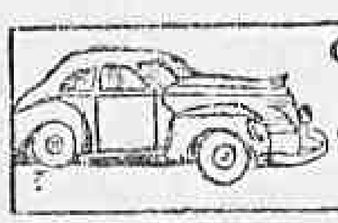
Dott. Vito Cotrone
Veneree, Pelle, Disfunzioni sessuali
Via Tirso 50 (P. Quadrata) pant., int. 3 Tel. 866.077 (8-16; 14-19 Fest. 9-12)

Dr. Gr. Uff. David Strom
SPECIALISTA DERMATOLOGO
Guarigione senza operazione delle
EMORROIDI
Ragadi - Piaghe e Vene Varicose
VIA COLA DI RIENZO, 152
fer. 8-13 e 16-20, fest. 8-13; tel. 34.501
ed in VIA TORINO, 5
ore 14-16 - Tel. 480-781

Dott. Spatafora
VENEREE - PELLE - SESSUALI
Via Machiavelli, 47 - telef. 77695
Feriali 7-8 - 11-20 — Festivi 9-13

Dott. BARONE
Specialista
VENEREE - PELLE
Via G. Giacomo, 1 (P.le Flaminio)
Ore 8-13 16-19; fest. 8-12. Telef. 360-805

Gabinetto Medico Chirurgico
U · S · P
Dott. Comm. L. Colavolpe
Premiato Facoltà Medicina Parigi



Garage Angelo Fiorio
Roma - via dei Maroniti 29 - tel. 60218
Disolfatazione riparazione accumulatori
acquisti, vendita auto

Cliniche delle gomme
OFFICINE SPECIALIZZATE PER VULCANIZZAZIONE E RICOSTRUZIONE
ROMA
V. Appia Nuova 147-159 tel. 71326
V. Princ. Amedeo 171 tel. 45451

Automobilisti!!
la vostra macchina è in disordine?
rivolgetevi alla
S.A.C.I.E.T. Largo Magna Grecia 20-23 Telefono 764244 - 75564
Qualunque riparazione nella sua officina specializzata
CARROZZERIA - VERNICERIA - TAPPEZZERIA
CARICA BATTERIA - IMPIANTI ELETTRICI, ecc.

GIUNTI ELASTICI MECH PER AUTO
I MIGLIORI IN TELE GOMMATE
FABER — VIA PRINCIPE EUGENIO N. 33 — TELEFONO 787-720

Contenitori per batterie
RIPARAZIONI GARANTITE CON NOSTRO MASTICE SPECIALE
ELETTRAUTO FEROLI Viale R. Margherita n. 247 a Tel. 859.148

TORNERETE CERTAMENTE ALLA
Taverna Abruzzese
se avete provato le sue specialità
Via Calamatta 31-32-33 (P. Cavour) Tel. 59.974

Universalauto

0902

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

percorsi e le tariffe in vigore, quali sono stati approvati — e sarebbe ora — definitivamente dalle Autorità competenti. Le camionette faranno servizio su 27 linee, cui si spera di aggiungerne altre.

Delle 27 linee, 19 sono a tratta intera con unico prezzo, mentre per le altre 8 — la cui lunghezza supera i 4 chilometri — il percorso è stato frazionato in due tratte, con altrettanti frazionamenti di tariffa.

La C. I. T. A. ricorda nel suo comunicato che le camionette autorizzate al servizio sono unicamente quelle recanti sul parabrezza su un rettangolo azzurro quale contrassegno ufficiale di autorizzazione al trasporto.

Una cosa molto importante che ci viene data di apprendere è quella riguardante la polizza di assicurazione di cui le camionette sono coperte per la responsabilità civile per danni ai passeggeri; tale polizza contempla il risarcimento di danni sino all'importo di L. 350.000 per ogni persona con un massimo di L. 1.500.000 per ogni sinistro.

Ed ecco le linee e le tariffe delle camionette, linee e tariffe che ci auguriamo siano definitive, siano accettate ed indiscusse dai proprietari di camionette, e non offrano più campo a discussioni, litigi e controversie, nell'interesse dei camionettisti stessi e del pubblico.

Linea n. 1. — Santa Maria Maggiore-Piazza Cavour. Tratto A: Santa Maria Maggiore, Biancone, Messaggero L. 10; Tratto B: Messaggero, Largo Chigi, piazza Cavour lire 10. Percorso intero L. 16.

Linea n. 2. — Piazza Teodoto-Piazza Colonna. Tratto A: piazza Fiorello, Colosseo L. 10; Tratto B: Colosseo, piazza Venezia, piazza Colonna L. 12; Percorso intero L. 16.

Linea n. 3. — Ferrovia-Ponte Garibaldi. Tratto A: Ferrovia, Equilino, V. Cavour (ang. via Serpenti) L. 10; Tratto B: via Cavour, piazza Venezia, ponte Garibaldi L. 12, Percorso intero L. 14.

Linea n. 4. — Porta Pia-Piazza Sonnino. Tratto A: Porta Pia, via Regina Elena, largo Chigi lire 10; Tratto B: largo Chigi, piazza Sonnino L. 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 5. — Ferrovia-Piazza Cavour. Tratto A: Ferrovia, via Regina Elena, largo Tritone (Messaggero) L. 10; Tratto B: largo Tritone, piazza di Spagna, piazza Cavour L. 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 6. — Piazza Ungheria-Piazza San Silvestro. Tratto A: piazza Ungheria porta Pinciana lire 10; Tratto B: porta Pinciana San Silvestro L. 10; Percorso intero lire 14.

Linea n. 7. — Porta San Paolo-Piazza Tuscolo. Tratto A: porta San Paolo Colosseo L. 10; Tratto B: Colosseo, San Giovanni, piazza Tuscolo L. 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 8. — Piazza Vittorio Emanuele-Cave. Tratto A: piazza V. E., piazza Re di Roma L. 10; Tratto B: piazza Re di Roma, Cave lire 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 9. — Piazza Bologna-Piazza San Silvestro L. 16.

Linea n. 10. — Piazza Fiume-P.za San Silvestro L. 10.

Linea n. 11. — Piazza Risorgimento-Largo Goldoni L. 12.

Linea n. 12. — Piazza Fiume-P.za Annibaliano L. 10.

Linea n. 13. — Piazzale Clodio-Largo Goldoni L. 14.

Linea n. 14. — Piazzale Flaminio-Piazza Melozzo da Forlì L. 14.

Linea n. 15. — Piazza Venezia-Ponte Sisto L. 12.

Linea n. 16. — Rivo Becera Prenestale L. 14.

Linea n. 17. — Porta San Paolo-Garbatella L. 16.

Linea n. 18. — Piazzale Flaminio-Piazza Fiume L. 10.

Linea n. 19. — Piazza Fiume-Piazza Acilia L. 16.

Linea n. 20. — Piazza Indipendenza-Piazza Bologna L. 10.

Linea n. 21. — Piazzale Flaminio-Ponte Milvio L. 12.

Linea n. 22. — Piazza Vittorio Emanuele-Acqua Bullicante L. 14.

Linea n. 23. — Ponte Vittorio Emanuele-Pineta Sacchetti L. 14.

Linea n. 24. — Piazza Vitto o Emanuele-Portonaccio L. 14.

Linea n. 25. — Porta Pia-Monte Sacro L. 14.

Linea n. 26. — Ferrovia-Piazza Fiume-Piazza Ungheria L. 12.

Linea n. 27. — Largo Argentina-Monteverde Vecchio L. 16.

OFFICINA MECCANICA **IRIANNI**

Via Annia Faustina n. 36-C

Costruzione di parti ricambio, riparazione di motori ad esplosione e Diesel e di macchine in genere.

Una commissione provvisoria per la gestione della Fiat

Il C. L. N. piemontese, in considerazione della sentenza di epurazione emessa dalla commissione regionale nei confronti dell'ing. Giovanni Agnelli, del prof. Vittorio Valletta e del dott. Giancarlo Camerana, ha deciso di sottoporre la «Fiat» a gestione provvisoria. A tale scopo ha nominato una commissione composta dal dott. Aurelio Peccei, dall'ing. Gaudenzio Bono, dall'ingegnere Fugagnolo e dal sig. Battista Santhià, che è entrata immediatamente in funzione.

ter. 9.15 e 16.20, fest. 8.13; tel. 34.501
ed in VIA TORINO, 5
ore 14.15 - Tel. 488-781

Dott. Spatafora
VENEREE - PELLE - SESSUALI
Via Machiavelli, 47 - Telef. 776393
Feriali 7.8 - 11.20 — Festivi 8.13

Dott. BARONE
Specialista
VENEREE - PELLE
Via G. Giantureo, 1 (P.ta Flaminia)
Ore 8-13 16.19; fest. 8-12. Telef. 360.805

Gabinetto Medico Chirurgico
U - S - D
Dott. Comm. L. Colavolpe
Premiato Facoltà Medicina Parigi
SESSUALI VENERE SIFILIDE PELLE
Endovenose e Cure con Medicinali
Via Cicberti, 30 (presso Piazzone)

Dott. Vitale Modica
Mal. Veneree - Pelle - Dist. sessuali
V. Tevere 48, Sc. B p. p. (p.za Fiume)
Ore 8-12, 16-19; fest. 9-12 - Tel. 855-956

Studio di specialità «Dermocettica»
Dir. Comm. Dott. Elio del Giudice
Spec. PELLE, SIFILIDE, VENEREE nell'Università di Roma. Consultazioni, cure complete radicali rapide con medicine
V. Nazionale 230 (ang. v. Boncompagni) 9-12

Dott. Theodor Lanz
Veneree Pelle Disfunzioni Sessuali
ACCERTAMENTI
E CURE PREMATRIMONIALI
Via Cola di Rienzo 152 - Tel. 34-501
Feriali ore 8.20 - Festivi ore 8-12

Dott. Gr. Uff. ALFREDO STROM
Venereo - Pelle - Disfunz. sessuali
EMORROIDI - VARICI
Ragadi - Piaghe - Idrocele
Cura indolore e senza operazione
CORSO UMBERTO, 504
Tel. 61-929 - Ore 8.20

Dott. GIORGIO DELLA SETA
SUECIALISTA VENEREE, PELLE
VIA ARENULA 29, int. 1 - Orario visite 8-13; 16-20 - Telefono 55.668

Per abbonarsi a
"Motor"
VERSARE L'IMPORTO
sul nostro conto corr. 1-3842

Contenitori per
RIPARAZIONI GARANTITE CON NOSTRO
ELETTRAUTO FEROLI Viale R.

TORNERETE CERTAMENTE ALLA
Taverna Abruzzese
se avete provato le sue specialità

Universal
DI AMBROSINI A
VIA URBANA 106 e 40
RICAMBI NUOVI E USATI PER
CHINE, COSTRUZIONE IN QUA
OFFICINA PER TUTTE LE

RIPARAZIONI ACCURATE R.E.M.
VIA LANUSEI, 1 (P.za Lodi)

PREMIATA CON MEDAGL
VIA COLLINA 50 TEL. 4
SCUOLA NOBIL

Attenzione!
COPERTONI SBORDATI si riparano vulcanizz
Laboratorio specializzato per qualsiasi ripa
e camere d'aria.
AUTISTI! PIAZZA DE
VENITE AN

0903

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 1855 21

ran, piazza Sonnino L. 16; Percorso intero L. 16.

Linea n. 5. — Ferrovia-Piazza Cavour. Tratto A: Ferrovia, via Regina Elena, largo Tritone (Messaggero) L. 10; Tratto B: largo Tritone, piazza di Spagna, piazza Cavour L. 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 6. — Piazza Ungheria-Piazza San Silvestro. Tratto A: piazza Ungheria porta Pinciana L. 10; Tratto B: porta Pinciana San Silvestro L. 10; Percorso intero L. 16

Linea n. 7. — Porta San Paolo-Piazza Tuscolo. Tratto A: porta San Paolo Colosseo L. 10; Tratto B: Colosseo, San Giovanni, piazza Tuscolo L. 13; Percorso intero L. 16.

Linea n. 8. — Piazza Vittorio E. Emanuele-Cave. Tratto A: piazza V. E., piazza Re di Roma L. 10; Tratto B: piazza Re di Roma, Cave L. 10; Percorso intero L. 16.

Linea n. 9. — Piazza Bologna-Piazza San Silvestro L. 16.

Linea n. 10. — Piazza Fiume-Piazza San Silvestro L. 16.

Linea n. 11. — Piazza Risorgimento-Largo Goldoni L. 12.

Linea n. 12. — Piazza Fiume-Piazza Annibaliano L. 16

Linea n. 13. — Piazzale Clodio-Largo Goldoni L. 14.

Linea n. 14. — Piazzale Flaminio-Piazza Melozzo da Forlì L. 13.

Linea n. 15. — Piazza Venezia-San Sabba L. 12.

Linea n. 16. — Rivio Nocera Prenestalio L. 14.

Linea n. 17. — Porta San Paolo-Garbatella L. 10.

Linea n. 18. — Piazzale Flaminio-Piazza Fiume L. 10.

Linea n. 19. — Piazza Fiume-Piazza Acilia L. 16.

Linea n. 20. — Piazza Indipendenza-Piazza Bologna L. 10

Linea n. 21. — Piazzale Flaminio-Ponte Milvio L. 12.

Linea n. 22. — Piazza Vittorio Emanuele-Acqua Bullicante L. 14.

Linea n. 23. — Ponte Vittorio Emanuele-Pineta Sacchetti L. 13

Linea n. 24. — Piazza Vitto o Emanuele-Portonaccio L. 14.

Linea n. 25. — Porta Pia-Monte Sacro L. 14.

Linea n. 26. — Ferrovia-Piazza Fiume-Piazza Ungheria L. 12.

Linea n. 27. — Largo Argentina-Monteverde Vecchio L. 16.

Una commissione provvisoria per la gestione della Fiat

Il C. L. N. piemontese, in considerazione della sentenza di epurazione emessa dalla commissione regionale nei confronti dell'ing. Giovanni Agnelli, del prof. Vittorio Valletta e del dott. Giancarlo Camerana, ha deciso di sottoporre la «Fiat» a gestione provvisoria. A tale scopo ha nominato una commissione composta dal dott. Aurelio Peccei, dall'ing. Candemio Bono, dall'ingegnere Fagagnolo e dal sig. Battista Santhià, che è entrata immediatamente in funzione.

ter. 9-13 e 16-20, fest. 8-13; tel. 34.651
ed in VIA TORINO, 5
ore 14-16 - Tel. 488-781

Dott. Spatafora
VENEREE - PELLE - SESSUALI
Via Machiavelli, 47 - telef. 776503
Feriali 7-8 - 11-20 — Festivi 9-13

Dott. BARONE
Specialista
VENEREE - PELLE
Via G. Giacomo, 1 (P.le Flaminio)
Ore 8-13 16-19; fest. 8-12. Telef. 360.895

Gabinetto Medico Chirurgico
U - S - P
Dott. Comm. L. Colavolpe
Premiato Facoltà Medicina Parigi
SESSUALI VENERE SIFILIDE PELLE
Ringiovanisce e Cura con Medicinali
Via Cioberti, 36 (presso Stazione)

Dott. Vitale Modica
Mal. Veneree - Pelle - Dist. sessuali
V. Tevere 46, Sc. II p. p. (p.za Fiume)
Ore 8-13, 16-19; fest. 9-12 - Tel. 855.965

Studio di specialità «Dermosifilitica»
Dir. Comm. Dott. Elio del Giudice
Spec. PELLE, SIFILIDE, VENEREE nell'Università di Roma. Consultazioni, cure complete radicali rapide con medicine
V. Nazionale 251 (ang. a Fontana) 9-17

Dott. Theodor Lanz
Venereo Pelle Disfunzioni Sessuali
ACCERTAMENTI
E CURE PREMATRIMONIALI
Via Cola di Rienzo, 152 - Tel. 34-601
Feriali ore 8.30 - Festivi ore 8-1°

Dott. Gr. Uff. ALFREDO STROM
Venereo - Pelle - Disfunz. sessuali
EMORROIDI - VARICI
Ragadi - Piaghe - Idrocele
Cura indolore e senza operazione
CORSO UMBERTO, 501
Tel. 61-929 - Ore 8,30

Dott. GIORGIO DELLA SETA
SUECIALISTA VENEREE, PELLE
VIA ARENULA 29, int. 1 - Orario visite 8-13; 16-20 - Telefono 65.856

Per abbonarsi a
"Motor"
VERSARE L'IMPORTO
sul nostro conto corr. 1-3842

Contenitori per batterie
RIPARAZIONI GARANTITE CON NOSTRO MASTICE SPECIALE
ELETTRAUTO FEROLI Viale R. Margherita n. 247-a Tel. 855.148

TORNERETE CERTAMENTE ALLA
Taverna Abruzzese
se avete provato le sue specialità
Via Calamatta 31-32-33 (P. Cavour) Tel. 59.974

Universalauto
DI AMBROSINI ANGELO
VIA URBANA 106 e 40 — TELEFONO 43.293
RICAMBI NUOVI E USATI PER TUTTE LE MACCHINE, COSTRUZIONE IN QUALSIASI PEZZO, OFFICINA PER TUTTE LE RIPARAZIONI

RIPARAZIONI ACCURATE **R.E.M.** RADIATORI ELETTRAUTO MOTORI COSTRUZIONI FANALERIE
VIA LANUSEI, 1 (P.za Lodi)

PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO
VIA COLLINA 50 TEL 480241
SCUOLA NOBILI DELL'AUTO

Attenzione!
COPERTONI SBORDATI si riparano vulcanizzandoli! SOLO DA NOI
Laboratorio specializzato per qualsiasi riparazione di coperture e camere d'aria.
AUTISTI! PIAZZA DE' RE DI ROMA N. 41 VENITE ANCHE PER CONSIGLI

0 9 0 4

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

Un vibrato o. d. g. dei trasportatori
perchè l'E. N. A. C. limiti le sue funzioni

(Continuazione della 1. pagina)

sano gli autotrasportatori di Taranto è stata aggravata dalla disposizione con la quale si è tassativamente vietato ai locali automezzi di trasportare fuori provincia vino, alcool e liquori — la cui produzione dal punto di vista quantitativo e qualitativo costituisce una delle maggiori risorse economiche della provincia — mentre si è osservato che dalle altre provincie del Regno giungono giornalmente a Taranto autocarri per il trasporto dei prodotti suindicati;

— tenuto presente infine che l'E.N.A.C. oltre ad aver chiaramente dimostrato di non essere ancora oggi in grado di assolvere pienamente ai compiti che gli sono stati affidati all'atto della sua istituzione, ha invece svolto la sua attività nel senso di limitare, ulteriormente, in modo spesso antieconomico, il lavoro dei singoli trasportatori, i quali attualmente non riescono ad eseguire per conto dell'E.N.A.C. stesso che appena un solo viaggio al giorno;

FANNO VOTI:

1) a che l'E.N.A.C. si attrezzi in modo positivo e tale da garantire sia l'efficienza degli automezzi che il servizio dei trasporti;

2) a che si provveda, nel contempo, ad una revisione generale in aumento delle tariffe nazionali in atto per la esecuzione dei trasporti, onde renderle più rispondenti ai costi attuali dei materiali e della mano d'opera, nonchè alle reali ed effettive esigenze delle imprese autotrasportatrici;

3) a che i trasporti in via ordinaria, ora diretti e controllati dall'E.N.A.C. siano messi al servizio anche dei prodotti alcoolici — vino, liquori, spiriti — evitando che si perpetui una esclusione ingiustificata, antieconomica e dannosa agli interessi della produzione, poichè soffoca una naturale e quanto mai necessaria corrente di scambi interregionali, mentre favorisce quella deprecata forma di economia chiusa di provincia, ad evitare la quale venne appunto istituito l'E. N. A. C. esattamente chiamato «Ferrovia su Strada».

4) a che l'E.N.A.C. attenendosi alle prescrizioni in vigore, liquidi l'importo dei trasporti effettuati per conto dello Stato, in modo da evitare che le ditte debbano attendere anche due anni per ottenere il pagamento delle loro spettanze.

Questo il voto che la Federazione degli Industriali, della quale l'A.N.I.T.A. fa parte, si è riservata di chiedere udienza alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per accompagnarvi una rappresentanza di industriali trasportatori. Gli industriali desiderano prospettare a S. E. Bonomi la gravità del problema concernente la disciplina dei trasporti su strada e la necessità che dopo l'esperimento E.N.A.C., il problema stesso sia impostato su nuove basi, in previsione della prossima auspicabile unificazione amministrativa di tutto il territorio della penisola sotto il Governo nazionale.

(Riportiamo in altra parte del giornale l'ordine del giorno votato dal C. D. dell'A. N. I. T. A.).

Secondo quanto risulta, a seguito dell'approvazione del suddetto o. d. g. gli industriali trasportatori membri del Consiglio di Amministrazione dell'E.N.A.C. e quelli facenti parte di una Commissione di studio nominata recentemente dal Ministero dei Trasporti, sono venuti nella determinazione di rassegnare le proprie dimissioni da tali organi.

L'o. d. g. è stato già trasmesso dall'A.N.I.T.A. al Ministro dei Trasporti.

Un commissario straordinario alla "Montecatini"

La Commissione Centrale Economica del Comitato Nazionale di Liberazione Alta Italia (Milano) ha nominato Commissario Straordinario della «Montecatini» l'ing. Francesco Bebua e vice Commissario il professore Mario Rollié.

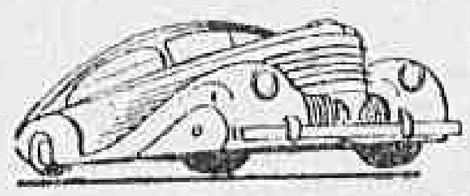
I TRASPORTI DELL'E.N.A.C

59.166 tonn. di merce nella seconda decade di aprile

Nella seconda decade di aprile gli automezzi dell'E.N.A.C. hanno trasportato complessivamente 591.661 quintali di merci o precisamente 217 mila 753 di cereali, 67.353 di merci varie, 63.631 di alimentari vari, 39.329 di materiali edilizi, 35.202 di carbone vegetale e legna da ardere, 33.790 di zolfo, 33.656 di orto-frutta, 33.636 di vino e alcoolici, 10.199 di carbon fossile e lignite, 9235 di fertilizzanti, 8749 di patate e legumi, 8715 di merci a collettame, 8099 di sansa d'oliva, 3331 di olio d'oliva, 1326 di carburanti liquidi.

Il maggior movimento si è verificato nella provincia di Roma con un ammontare complessivo di 137.426 quintali trasportati, di cui 94.466 importati, 10.092 esportati e 34.861 trasportati entro l'ambito della provincia, senza uscirne dai confini. Seguono la provincia di Napoli, con un trasporto complessivo di 82.473 quintali, Benevento con q.li 68.641, Reggio Calabria con 54.561, Frosinone con 38.966, Foggia con 38.704, Bari con 22.054, Salerno con 23.128, Avellino con 19.340, Rieti con 15.621, Viterbo con 12.922, Taranto con 12.276, Catanzaro con 11.542, Matera con 10.439, Lecce con 9744, Latina con 9505, Teramo con 7256, Cosenza con 6486, Aquila con 4227, Chieti con 4032, Brindisi con 3039, Potenza con 2356, Campobasso con 1920.

Questa notizia, pubblicata da un quotidiano economico-finanziario, ha tutta l'aria di essere un comunicato dilemmico dell'ENAC. Ora, pur senza voler appuntare in questa circostanza, l'eccessivo non petite», saremmo curiosi di conoscere, dato il caotico sistema col quale l'ENAC organizza e disciplina i trasporti, quante migliaia di chilometri di andata o ritorno a vuoto sono stati coperti, e quante migliaia di galloni di benzina sono stati consumati in più, per raggiungere i risultati di cui al comunicato in oggetto.



Grandi sorgenti petrolifere scoperte in Cina

Secondo una notizia «Reuter» da Londra, grandi giacimenti di petrolio sono stati scoperti in lontane zone del nord-ovest cinese. Essi sono così rilevanti che fanno ritenere che l'estrazione del petrolio potrà divenire una delle maggiori risorse della Cina. Il petrolio viene già estratto nella provincia di Kansu e in Manciuria, in quantità tali che la Cina può produrre più di quanto non possa per ora trasportarne.

Servizi ammin
nell'automobilismo i

V. - La contabilità generale dell'impresa

Nell'articolo della settimana scorsa, parlando del piano dei conti aziendali, ponemmo come suo concetto base che esso doveva distinguere la contabilità generale dell'azienda da quella specifica, l'una essendo volta a disciplinare i problemi amministrativi e contabili «generali o comuni» dell'impresa, e l'altra, invece, i suoi problemi «speciali o caratteristici».

Oggi formuleremo l'ipotesi di un'azienda automobilistica tipo, ed entrando nel vivo del nostro lavoro, vedremo come nella vita pratica la predetta importantissima distinzione viene attuata.

Immaginiamo dunque un'impresa di trasporti automobilistici di linea nella sua più semplice, ma completa espressione e, dimenticando per un momento il suo continuo modificarsi per effetto della gestione, supponiamo di fissarla staticamente, come in una fotografia.

Noi vedremo in essa un complesso di elementi patrimoniali ed economici (o di esercizio), ognuno avente una struttura sua propria che li distingue dagli altri, ma tutti rivolti al conseguimento di quei risultati che si identificano nel fine ultimo dell'impresa stessa: il lucro.

Gli elementi patrimoniali rappresentano il complesso dei beni (patrimonio), senza i quali non sarebbe possibile conseguire il fine ultimo dell'amministrazione economica e poichè essi sono sostanzialmente simili in tutte le aziende, la loro rilevazione — sia «come componenti diretti del patrimonio stesso, che come suo aumento o diminuzione se considerato quale somma algebrica degli elementi positivi e negativi che lo compongono — è quindi oggetto della contabilità generale dell'azienda.

La tecnica contabile moderna, ha condensato il frutto di anni ed anni di studio e di esperienze, in alcuni principi fondamentali che servono a mettere in luce nella maniera migliore, tutti i diversi, interessantissimi aspetti della situazione aziendale e che, in

NUOVO TIPO DI FOCOLARE MOTOTRASPORTO

0905

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785121

dei trasportatori
imiti le sue funzioni

dicale riforma della struttura giuridica e organizzativa dell'Ente.

A conclusione di tale discussione è stato votato dal Consiglio della A.N.I.T.A. un importante o. d. g. con cui, facendo propri i voti espressi dalle Associazioni territoriali aderenti, chiede che l'E. N. A. C. — ove riconosca ancora la opportunità di mantenerlo in vita — restringa le proprie funzioni entro i limiti più confacenti alle reali attuali necessità della economia nazionale.

(Riportiamo in altra parte del giornale l'ordine del giorno votato dal C. D. dell'A. N. I. T. A.).

Secondo quanto risulta, a seguito dell'approvazione del suddetto o. d. g., gli industriali trasportatori membri del Consiglio di Amministrazione dell'E.N.A.C. e quelli facenti parte di una Commissione di studio nominata recentemente dal Ministero dei Trasporti, sono venuti nella determinazione di rassegnare le proprie dimissioni da tali organi.

L'o. d. g. è stato già trasmesso dall'A.N.I.T.A. al Ministro dei Trasporti.

La Confederazione degli Industriali, della quale l'A.N.I.T.A. fa parte, si è riservata di chiedere udienza alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per accompagnarvi una rappresentanza di industriali trasportatori. Gli industriali desiderano prospettare a S. E. Bonomi la gravità del problema concernente la disciplina dei trasporti su strada e la necessità che dopo l'esperimento E.N.A.C., il problema stesso sia impostato su nuove basi, in previsione della prossima auspicabile unificazione amministrativa di tutto il territorio della penisola sotto il Governo nazionale.

Un commissario straordinario alla "Montecatini"

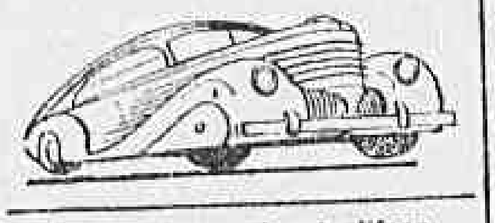
La Commissione Centrale Economica del Comitato Nazionale di Liberazione Alta Italia (Milano) ha nominato Commissario Straordinario della «Montecatini» l'Ing. Francesco Bebua e vice Commissario il professore Mario Rollìo.

I TRASPORTI DELL'E.N.A.C.
59.166 tonn. di merce nella seconda decade di aprile

Nella seconda decade di aprile gli automezzi dell'E.N.A.C. hanno trasportato complessivamente 591.661 quintali di merci e precisamente 217 mila 752 di cereali, 87.555 di merci varie, 61.501 di alimentari vari, 39.320 di materiali edilizi, 35.282 di carbone vegetale e legna da ardere, 33.790 di vino e alcooliei, 16.759 di carburanti e lubrificanti, 9.532 di fertilizzanti, 6749 di patate e legumi, 6716 di merci a collettame, 4999 di sansa d'oliva, 3351 di olio d'oliva, 1326 di carburanti liquidi.

Il maggiore movimento si è verificato nella provincia di Roma con un ammontare complessivo di 137.426 quintali trasportati, di cui 24.466 importati, 10.069 esportati e 34.861 trasportati entro l'ambito della provincia, senza uscire dai confini. Seguono la provincia di Napoli, con un trasporto complessivo di 82.475 quintali, Benevento con quintali 60.641, Reggio Calabria con 56.540, Frosinone con 36.905, Foggia con 29.704, Bari con 29.654, Salerno con 25.158, Avellino con 19.349, Rieti con 15.621, Viterbo con 12.923, Taranto con 12.576, Catanzaro con 11.542, Matera con 10.439, Lecce con 9744, Latina con 6501, Teramo con 7266, Cosenza con 5485, Aquila con 4227, Chieti con 4932, Brindisi con 4639, Potenza con 2366, Campobasso con 1728.

Questa notizia, pubblicata da un quotidiano economico - finanziario, ha tutta l'aria di essere un comunicato difensivo dell'ENAC. Ora, pur senza voler appellare in questa circostanza, l'«eccezione che conferma la regola», saremmo curiosi di conoscere, dato il caotico sistema col quale l'ENAC organizza e disciplina i trasporti, quante migliaia di chilometri di andata e ritorno a vuoto sono stati coperti, e quante migliaia di galloni di benzina sono stati consumati in più, per raggiungere i risultati di cui al comunicato in oggetto.



Grandi sorgenti petrolifere scoperte in Cina

Secondo una notizia «Reuter» da Londra, grandi giacimenti di petrolio sono stati scoperti in lontane zone del nord-ovest cinese. Essi sono così rilevanti che fanno ritenere che l'estrazione del petrolio potrà divenire una delle maggiori risorse della Cina. Il petrolio viene già estratto nella provincia di Kansu e in Manciuria, in quantità tali che la Cina può produrre più di quanto non possa per ora trasportarne.

Servizi amministrativi
nell'automobilismo industriale

V. - La contabilità generale dell'impresa automobilistica tipo

Nell'articolo della settimana scorsa, parlando del piano dei conti aziendali, ponemmo come suo concetto base che esso doveva distinguere la contabilità generale dell'azienda da quella specifica, l'una essendo volta a disciplinare i problemi amministrativi e contabili «generali o comuni» dell'impresa, e l'altra, invece, i suoi problemi «speciali o caratteristici».

Oggi formuleremo l'ipotesi di un'azienda automobilistica tipo, ed entrando nel vivo del nostro lavoro, vedremo come nella vita pratica la predetta importantissima distinzione viene attuata.

Immaginiamo dunque un'impresa di trasporti automobilistici di linea nella sua più semplice, ma completa espressione e, dimenticando per un momento il suo continuo modificarsi per effetto della gestione, supponiamo di fissarla staticamente, come in una fotografia.

Noi vedremo in essa un complesso di elementi patrimoniali ed economici (o di esercizio), ognuno avente una struttura sua propria che li distingue dagli altri, ma tutti rivolti al conseguimento di quei risultati che si identificano nel fine ultimo dell'impresa stessa: il lucro.

Gli elementi patrimoniali rappresentano il complesso dei beni (patrimonio), senza i quali non sarebbe possibile conseguire il fine ultimo dell'amministrazione economica e poichè essi sono sostanzialmente simili in tutte le aziende, la loro rilevazione — sia «come» componenti diretti del patrimonio stesso, che come suo aumento o diminuzione se considerato quale somma algebrica degli elementi positivi e negativi che lo compongono — è quindi oggetto della contabilità generale dell'azienda.

La tecnica contabile moderna, ha condensato il frutto di anni ed anni di studio e di esperienze, in alcuni principi fondamentali che servono a mettere in luce nella maniera migliore, tutti i diversi, interessantissimi aspetti della situazione aziendale e che, in ultima analisi, rappresentano la base concreta della razionalizzazione amministrativa.

Essendo unanimemente ammessa la necessità che i conti patrimoniali, per avere un significato utile, debbano essere importati in gruppi omogenei; che la suddivisione di questi debba essere tale da rendere agevole la ricerca ed il raggruppamento degli elementi per la messa in evidenza della liquidità delle attività e della esigibilità delle passività, onde trovare quel rapporto fra impegni assunti e possibilità di soddisfarli senza indugio in pratica molto importante; e che infine l'analisi degli elementi patrimoniali debba essere strettamente correlata alla sua effettiva utilità aziendale; ritornando alla ipotesi dell'azienda automobilistica tipo, avremo che il suo piano contabile generale dovrà essere impostato sullo schema che segue:

A) *Patrimonio* (capitale sociale, riserve, perdite e profitti);

B) *Capitale immobilizzato* (automezzi, impianti e macchinari di officina, mobili e macchine d'ufficio, spese di impianto, ecc.);

C) *Disponibilità finanziarie* (cassa, banche, titoli, effetti attivi, ecc.);

D) *Clienti e corrispondenti* (su piazza e fuori piazza);

E) *Conti diversi* (partite di giro, debiti e crediti immobilizzati, debitori e creditori diversi, ecc.);

F) *Fornitori* (di carburanti, di lubrificanti, di gomme, di materiali di ricambio, di macchine, ecc.);

G) *Magazzino* (carburanti, lubrificanti, materiali ricambio e scorta, gomme, ecc.).

Mentre il gruppo A riguarda il patrimonio nella sua somma e cioè come sostanza netta, i gruppi B, C, D, E, F, G (capitale immobilizzato, disponibilità finanziarie, clienti e corrispondenti, conti diversi, fornitori e magazzino) lo considerano invece nei suoi elementi e cioè nelle sue varie attività e passività.

In particolare poi, accanto al gruppo B che dà l'entità delle immobilizzazioni, i gruppi C, D, E, F, G ci dicono il grado di liqui-

NUOVO TIPO DI FOCOLARE

getale (olio di seconda mani-

0906

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

...sono per parte non eccessive ingiustificata, antieconomica e dannosa agli interessi della produzione, poichè soffoca una naturale e quanto mai necessaria corrente di scambi interregionali, mentre favorisce quella deprecata forma di economia chiusa di provincia, ad evitare la quale venne appunto istituito l'E. N. A. C. esattamente chiamato «Ferrovia su Strada».

4) a che l'E.N.A.C. attenendosi alle prescrizioni in vigore, liquidi l'importo dei trasporti effettuati per proprio conto il giorno dopo la esecuzione dei trasporti medesimi anzichè impiegare, come attualmente accade, tre o quattro mesi per effettuare la liquidazione stessa;

E DICHIARANO

1) che sino a quando gli autotrasportatori tarantini non potranno beneficiare delle provvidenze riparatrici e calmieratrici volute dallo spirito della legge, per cui venne creato l'E.N.A.C. essi non potranno assoggettarsi alle tariffe imposte, assolutamente inadeguate alle spese di efficienza inattiva, nè potrà pretendersi obbligatoriamente dall'E.N.A.C. un maggior onere di contributi da parte degli autotrasportatori stessi a favore dell'Ente;

2) che conseguentemente sino a quando non verranno adottati i provvedimenti, più volte invocati, e col presente o. d. g. nuovamente richiesti, gli autotrasportatori tarantini, impossibilitati a sottostare alle pretese del mercato nero, si vedranno costretti a non assumere più alcuna responsabilità sulla esecuzione di tutti i trasporti che verranno ordinati dall'Enac.

Alla riunione del Consiglio Direttivo dell'A.N.I.T.A. hanno potuto prender parte anche gli esponenti di categoria di Cosenza e di Taranto. I quali hanno illustrato il contenuto dei loro ordini del giorno. Il Consiglio ha discusso ampiamente e animatamente sui rilievi e sugli appunti che i trasportatori, con voce ormai unanime, provenienti anche dalla più lontana periferia, muovono all'E.N.A.C. per le sue deficienze funzionali e per i gravi inconvenienti cui può dar luogo il perdurare dell'attuale disciplina, qualora non si provveda in tempo ad una ra-

Un commissario straordinario alla "Montecatini"

La Commissione Centrale Economica del Comitato Nazionale di Liberazione Alta Italia (Milano) ha nominato Commissario Straordinario della «Montecatini» l'ing. Francesco Reina e vice Commissario il professore Mario Bolli6.

Scoperto in Cina

Secondo una notizia «Reuter» da Londra, grandi giacimenti di petrolio sono stati scoperti in lontane zone del nord-ovest cinese. Essi sono così rilevanti che fanno ritenere che l'estrazione del petrolio potrà divenire una delle maggiori risorse della Cina. Il petrolio viene già estratto nella provincia di Kansu e in Manciuria, in quantità tali che la Cina può produrre più di quanto non possa per ora trasportarne.

degli elementi positivi e negativi che lo compongono — e quindi oggetto della contabilità generale dell'azienda.

La tecnica contabile moderna, ha condensato il frutto di anni ed anni di studio e di esperienze, in alcuni principi fondamentali che servono a mettere in luce nella maniera migliore, tutti i diversi, interessantissimi aspetti della situazione aziendale e che, in

NOTIZIARIO TECNICO

NUOVO TIPO DI FOCOLARE PER GASOGENO A LEGNA

A causa della mancanza di leghe speciali resistenti alle alte temperature, gli attuali focolari dei gasogeni a legna non durano oltre i 20-25.000 km. D'altra parte la costruzione di elementi troppo pesanti rischia di prolungare eccessivamente il periodo di accensione e di provocare la catramazione.

La «Revue Automobile» riferisce di un nuovo brevetto di focolare inventato dall'ing. M. A. Neff. Si tratta di un focolaio costruito in acciaio dolce saldabile rivestito di materiale refrattario che mantiene perfettamente la temperatura, abbassa il consumo ed evita la distillazione catramosa. L'economia di materia prima è nel nuovo tipo considerevole

IL RAZIONALE IMPIEGO DELLA SETA DI VETRO A SCOPO FILTRATIVO

Sulla necessità di ottenere un buon filtraggio del gas carburante avviato dal gasogeno al motore, molto è stato parlato e non pochi esperimenti sono stati realizzati per mettere in evidenza i danni che possono produrre le impurità — fisiche e chimiche — contenuto nel fluido prodotto dal focolare del gasogeno. A tale scopo i costruttori hanno usato le materie filtranti più disparate sempre nell'intento di ottenere la tanto desiderata purificazione. Nei filtri moderni gli strati filtranti sono diversi e di diversa specie e cioè allo scopo di ottenere un filtraggio, frazionato sì, ma completo.

Una casa svizzera, Périat et Petignat di Porrentruy produttrice di gasogeni di legna, ha particolarmente studiato il problema del filtraggio, venendo alla conclusione che la seta di vetro non è stata fino ad ora sfruttata convenientemente quale sostanza di trattenimento delle impurità e ciò nonostante questa presenti le caratteristiche fisiche più adatte a questa funzione: insensibilità all'umidità e resistenza assoluta anche ai gas di oltre 100 gradi di calore. Per tale ragione essa non deve essere impiegata come ultimo strato investito, bensì come primo.

Il gasogeno «Carbo PP» della casa svizzera citata è del tipo a tuberia unica ed a gassificazione orizzontale; il gas viene convogliato al filtro a mezzo condotto munito d'alette di raffreddamento. Il fluido investe prima uno strato di lana d'acciaio molto fine che ha l'incombenza di trattenere le eventuali fibre di vetro. Il fluido prima di pervenire al motore, ed in grande prossimità di questo, attraversa ancora un secondo filtro di sicurezza che contiene uno strato di seta di vetro ed uno di lana di acciaio imbevuta d'olio. Il filtraggio è, così, perfetto. Le dimensioni dell'apparecchio sono state studiate in maniera da effettuare il cambio degli strati filtranti appena dopo 1500 km. di percorso. Il lavoro di sostituzione può essere effettuato anche dal guidatore stesso.

Le prove del «Carbo PP» sono state realizzate su di una Peugeot 402 L di 1568 kg. a vuoto e di 1700 kg. col carico di persone. L'avviamento del motore da freddo è stato ottenuto dopo poco più di 1 minuto ed un quarto d'insufflamento d'aria. Le prove di accelerazione sono state effettuate su strada percorsa nei due sensi, a motore caldo e dopo arresti di 5 e 10 minuti. Le possibilità in salita sono state polarizzate sulla seconda velocità che ha dato un valore del 7 per cento, mentre in presa diretta questo è sceso al 4 per cento. La velocità massima raggiunta a focolare in piena accensione è risultata di 77 km/h. Utilizzando carbone vegetale tipo di seconda qualità, il consumo per 100 km. si è rivelato di 17,70 kg. ad una velocità media di 46,4 km/h. Il motore — dicono gli esperimentatori — si è comportato «come un orologio».

Caratteristiche della macchina e del gasogeno: **motore:** 4 cilindri con valvole in testa, 2140 cilindrata, 83 x 80, rapporto di compressione 1:6,6; **trasmissione:** 1) 1:0,26; 2) 1:0,57; 3) 1:1. Differenziale 1:4,6; **carburante:** carbone di storta da 10-35 m/m; **gasogeno:** tipo 1945 ad una tuberia ad alta temperatura senza griglia di focolare, tuberia raffreddata al piombo, radiatore ad alette, filtro con cassa cineraria alla base. Masse filtranti: lana d'acciaio e quale principale in seta di vetro; filtro di sicurezza posto in prossimità del motore.

LA FORD CARROZZATA IN RESINA SINTETICA

A suo tempo si era parlato della vettura messa in cantiere dalla officine Ford che aveva la caratteristica di possedere la carrozzeria in pannelli di resina sintetica invece che in lamiera di acciaio. Per risparmiare ferro, il costruttore americano ha fatto progettare una autovettura di grande serie nella quale potesse trovare impiego la resina artificiale. A tale scopo venne studiato un telaio speciale in tubi d'acciaio facente corpo unico con lo scheletro della carrozzeria. Sulla gabbia così ottenuta vengono fissate le parti di resina, rifinite con uno strato di verniciatura. Come materia prima è stata impiegata una resina derivata dal fenolo, alla quale, per aumentarne la rigidità, sono state incorporate fibre di legno, di lino e di altre sostanze. La vettura così costruita si presenta alquanto più leggera delle macchine normali e cioè di circa due terzi rispetto alle costruzioni in lamiera d'acciaio. La nuova creazione ha dimostrato di comportarsi favorevolmente negli incidenti o negli scontri.

0907

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No: 1852 21

Un commissario straordinario alla "Montecatini"

La Commissione Centrale Economica del Comitato Nazionale di Liberazione Alta Italia (Milano) ha nominato Commissario Straordinario della «Montecatini» l'ing. Francesco Bebna e vice Commissario il professore Mario Rollio.

scoperte in Cina

Secondo una notizia «Reuter» da Londra, grandi giacimenti di petrolio sono stati scoperti in lontane zone del nord-ovest cinese. Essi sono così rilevanti che fanno ritenere che l'estrazione del petrolio potrà elevare una delle maggiori risorse della Cina. Il petrolio viene già estratto nella provincia di Kansu e in Mancuria, in quantità tale che la Cina può produrre più di quanto non possa per ora trasportarne.

NOTIZIARIO TECNICO

NUOVO TIPO DI FOCOLARE PER GASOGENO A LEGNA

A causa della mancanza di leghe speciali resistenti alle alte temperature, gli attuali focolari dei gasogeni a legna non durano oltre i 20-25.000 km. D'altra parte la costruzione di elementi troppo pesanti rischia di pregiudicare eccessivamente il periodo di accensione e di provocare la cristallizzazione.

La «Revue Automobile» riferisce di un nuovo brevetto di focolare inventato dall'ing. M. A. Neff. Si tratta di un focolare ceramico in metallo dolce saldabile rivestito di materiale refrattario che mantiene perfettamente la temperatura, abbassa il consumo ed evita la distillazione estranea. L'economia di materia prima è nel nuovo tipo considerevole.

IL RAZIONALE IMPIEGO DELLA SETA DI VETRO A SCOPO FILTRATIVO

Sulla necessità di ottenere un buon filtraggio del gas carburante avviato dal gasogeno al motore, molto è stato parlato e non pochi esperimenti sono stati realizzati per mettere in evidenza i danni che possono produrre le impurità — liniche e chimiche — contenute nel fluido prodotto dal focolare del gasogeno. A tale scopo i costruttori hanno usato le materie filtranti più disparate sempre nell'intento di ottenere la tanto desiderata purificazione. Nei filtri moderni gli strati filtranti sono diversi e di diversa specie e cioè allo scopo di ottenere un filtraggio, frazionato ed, ma completo.

Una casa svizzera, Pétiat et Petignat di Porrentruy produttrice di gasogeni di legna, ha particolarmente studiato il problema del filtraggio, venendo alla conclusione che la seta di vetro non è stata fino ad ora sfruttata convenientemente quale sostanza di trattenimento delle impurità e ciò nonostante questa presenti le caratteristiche fisiche più adatte a questa funzione: inerzia all'umidità e resistenza assoluta anche ai gas di oltre 100 gradi di calore. Per tale ragione questa non deve essere impiegata come ultimo strato invece, bensì come primo.

Il gasogeno «Carbo PP» della casa svizzera citata è del tipo a tubiera unica ed a gasificazione orizzontale; il gas viene convogliato al filtro a mezzo condotto munito d'aletto di raffreddamento. Il fluido investe prima uno strato di lana d'acciaio molto fine che ha l'incombenza di trattenere le eventuali fibre di vetro. Il fluido prima di passare al motore, ed in grande prossimità di questo, attraversa ancora un secondo filtro di sicurezza che contiene uno strato di seta di vetro ed uno di lana di acciaio imbevuta d'olio. Il filtraggio è, così, perfetto. Le dimensioni dell'apparecchio sono state studiate in maniera da effettuare il cambio degli strati filtranti appena dopo 1500 km. di percorso. Il lavoro di sostituzione può essere effettuato anche dal guidatore stesso.

Le prove del «Carbo PP» sono state realizzate su di una Peugeot 402 L. di 1555 kg. a vuoto e di 2700 kg. col carico di persone. L'avviamento del motore da freddo è stato ottenuto dopo poco più di 1 minuto ed un quarto d'inafflamento d'aria. Le prove di accelerazione sono state effettuate su strada percorsa nei due sensi, a motore caldo e dopo arresti di 5 e 10 minuti. La possibilità in salita sono state polarizzate sulla seconda velocità che ha dato un valore del 7 per cento, mentre in presa diretta questo è sceso al 4 per cento. La velocità massima raggiunta a focolare in piena accensione è risultata di 77 km/h. Utilizzando carbone vegetale tedesco di seconda qualità, il consumo per 100 km. si è rivelato di 12,75 kg. ad una velocità media di 45,4 km/h. Il motore — dicono gli sperimentatori — si è comportato come un orologio».

Caratteristiche della macchina e del gasogeno: **motore:** 4 cilindri con valvole in testa, 2140 cilindrata, 85x93, rapporto di compressione 1:6,8; **trasmissione:** 1:4,875; 2ª 1:6,8; 3ª 1:1. Differenziale 1:4,67; **carburante:** carbone di storta da 10-35 m/m; **gasogeno:** tipo 1935 ad una tubiera ad alta temperatura senza griglia di focolare, tubiera raffreddata al piombo, radiatore ad aletta, filtro con carica centrale della lana. Masse filtranti: lana d'acciaio e quale principale in seta di vetro; filtro di sicurezza posto in prossimità del motore.

LA FORD CARROZZATA IN RESINA SINTETICA

Anni addietro si era parlato della vettura nuova in cantiere dalle officine Ford che aveva la caratteristica di possedere la carrozzeria in pannelli di resina sintetica invece che in lamiera di acciaio. Per risparmiare ferro, il costruttore americano ha fatto progettare una autovettura di grande serie nella quale potesse trovare impiego la resina artificiale. A tale scopo venne studiato un telaio speciale in tubi d'acciaio facente corpo unico con lo scheletro della carrozzeria. Sulla rabbia così ottenuta vengono fissate le parti di resina ricoperte con uno strato di verniciatura. Come materia prima è stata impiegata una resina derivata dal fenolo, alla quale, per aumentarne la rigidità, sono state incorporate fibre di legno, di lino e di altre sostanze. La vettura così costruita si presenta alquanto più leggera delle macchine normali: e cioè di circa due terzi rispetto alle costruzioni in lamiera d'acciaio. La nuova creazione ha dimostrato di comportarsi favorevolmente negli incidenti e negli scontri.

---

agli elementi positivi e negativi che la compongono — e quindi oggetto della contabilità generale dell'azienda.

La tecnica contabile moderna, ha condensato il frutto di anni ed anni di studio e di esperienze, in alcuni principi fondamentali che servono a mettere in luce nella maniera migliore, tutti i diversi, interessantissimi aspetti della situazione aziendale e che, in ...scritti, macchine, ricambio e scorta, gomme, ecc.».

Mentre il gruppo A riguarda il patrimonio nella sua somma e cioè come sostanza netta, i gruppi B, C, D, E, F, G (capitale immobilizzato, disponibilità finanziarie, clienti e corrispondenti, conti diversi, fornitori e magazzino) lo considerano invece nei suoi elementi e ciò nelle sue varie attività e passività.

In particolare poi, accanto al gruppo B che dà l'entità delle immobilizzazioni, i gruppi C, D, E, F, G ci dicono il grado di liquidità delle attività e quello di esigibilità delle passività: vale a dire quindi, tutto quanto effettivamente interessa ed è necessario sapere per guidare l'azienda nella maniera migliore.

Lo schema che abbiamo indicato, per effetto della sua stessa impostazione è suscettibile dei più ampi sviluppi, per cui può adattarsi perfettamente alla contabilità generale di ogni tipo di azienda ed alle esigenze di ogni principio amministrativo e contabile.

Esaminata la parte generale, completeremo pertanto l'indagine della impresa automobilistica tipo analizzandone l'altro interessantissimo aspetto della contabilità specifica nel prossimo articolo.

Dott. UMBERTO ROTONDI

Costituzione di società autotrasportatrici

Società Autotrasporti Montelibretti Montelibretti (Roma) — Capitale 600.000. — Si è costituita questa Società per l'esercizio di autolinee per merci e passeggeri.

Consiglio d'amministrazione: cav. Giuseppe Rocca, presidente e amministratore delegato, Amerigo Petrucci, Tiberio Petrucci, Bernardina Petrucci, Settimio Quaglieri, consiglieri.

Società Gestioni Marittime Trasporti Prodotti Agricoli Industriali - Roma, via Mazzini Clemente, 20 - Capitale iniziale 900.000. — Si è costituita questa società per la compravendita e la costruzione di navi di qualunque tipo e l'esercizio di linee marittime e fluviali per il trasporto di prodotti agricoli e industriali. Presidente del Consiglio di amministrazione dott. Carlo Fusari; amministratore delegato nobile Mario Bianchi dei Marchesi di Castellinaro; consiglieri comm. Raffaele Castelli, comm. Mario Bertolli, comm. Achille Mariaretti.

0 9 0 8

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

DIREZ. REDAZ. AMMINISTRAZIONE
Via D'Ascanio n. 11 - 1 piano Telef. 561.379

Motor

Divieto di riproduzione anche
disegni o fotografie stampati su
citarne la fonte. — I manos
pubblicati, non si

BORSA DELL'AUTOMOB

AUTOCARRI - AUTO - MOTO - CICLI - GO

(Dal 14 maggio al 20 maggio 1945)

I prezzi del presente listino sono puramente indicativi e non significano disponibilità di merce. La nostra « Borsa dell'aut... alcun rapporto con organizzazioni commerciali di compravendita. Avvertiamo i lettori ad evitare confusioni derivanti da o...

La settimana in corso e le precedenti hanno registrato un fermo del mercato affaristico in genere ed anche di quello automobilistico. l'automobile è quindi in sosta. La liberazione del nord ha creato delle correnti in favore del ribasso dei prezzi ma nel campo del materiale rotab... gistrare una discesa notevole. Si crede comunque che l'apporto del nord sarà più che altro sentito nel futuro per quanto riguarda le parti di... quindi di dare un colpo d'avvio alla ruota del mercato che noi registriamo.

VETTURE

Fiat 1500 - B - 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e macchine . . . . . L. 900.000
Fiat 1500 - A - I-II Serie (come sopra) . . . . . L. 800.000
Fiat 1500 - BB - (Calandra Americana) (come sopra) . . . . . L. 950.000
Fiat 1100 - I-II Serie 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche . . . L. 700.000
Fiat 1100 - III Serie (come sopra) L. 800.000
Fiat 1100 - (Calandra Americana) (come sopra) . . . . . L. 900.000
Fiat 508 - I-II Serie 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche, tetto apribile L. 350.000
Fiat 508 - Balestra lunga (come sopra) L. 450.000
Fiat Balilla - Tre velocità 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche . . L. 380.000
Fiat Balilla - 4 velocità quattro porte lusso (come sopra) . . L. 420.000

Bianchi - S. 5 - 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche . . . . . L. 550.000
Bianchi - S. 9 - (come sopra) L. 600.000
Bianchi - S. 8 (come sopra) L. 600.000

Lancia - Augusta - III Serie - 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche. L. 600.000
Lancia - Augusta - II Serie (e. sopra) L. 450.000
Lancia - Aprilia - 1500 - (come so. 1) (gomme pilota) . . . . . L. 1.200.000
Lancia Aprilia - 1300 - (come sopra) L. 1.000.000
Lancia Ardea - (come sopra) L. 900.000
Lancia - IX Serie - Carrozzeria rigida sei ruote 85x100 ottime condizioni generali . . . . . L. 400.000
Lancia - Artena - III Serie (come sopra) . . . . . L. 700.000
Lancia - 'Astura' - Ultima Serie (come sopra) . . . . . L. 1.000.000

Alfa Romeo - 2800 - 5 gomme 80 % ottime condiz. generali. L. 1.000.000
Alfa Romeo - 2300 - Soffio di Satana (come sopra) . . . . . L. 700.000

AUTOCARRI

Lancia - 3 RO - motrice, carrozzeria in legno, cabina letto, gomme 90 x 100, 8 ruote gommate L. 6.000.000
Lancia - RO - (come sopra) (con pneumatici) . . . . . L. 4.000.000
Lancia - RO - (come sopra) con gomme semi piene. . . . . L. 3.000.000

Fiat - 634 - II Serie Motrice carrozzeria in legno, cabina letto, gomme 90 x 100, 8 ruote gommate, freno Westinghous . . . . L. 6.500.000
Fiat - 634 - I Serie (come sopra, freno Fiat) . . . . . L. 6.000.000
Fiat - 666 - (come sopra impianto Boch originale) . . . L. 5.500.000
Fiat - 626 - Nafta (come sopra, pompa iniezione Fiat) . . . L. 3.500.000
Fiat - 626 - Benzina (come sopra, impianto elettrico Fiat). L. 3.000.000
Fiat - 621 - Nafta (come sopra, pompa iniezione Fiat). . . . . L. 1.600.000
Fiat - 621 - Nafta (come sopra, iniezione Boch, freno Westinghous) L. 2.000.000
Fiat - 621 - Benzina (come sopra) L. 1.000.000
Fiat - BL - (come sopra, giganteni e pneumatici anteriori, 1 ruota di scorta) - . . . . . L. 900.000

Bianchi - Mediolanum - Otto ruote gommate 90 x 100 motrice carrozzeria Viberti . . . . . L. 1.600.000
Bianchi - Miles - (come sopra) L. 2.200.000

O. M. - Titano - 137 CV. motrice, carrozzeria in legno cabina letto, 8 ruote gommate 90 x 100 . L. 7.000.000
O. M. - Ursus - 110 CV. (come sopra) L. 4.600.000
O.M. - C.R.D. (come sopra L. 2.200.000
Isotta Fraschini - Anno 1940 motrice, carrozzeria in legno cabina letto 8 ruote gommate 90 x 100. L. 3.500.000
SPA - 38 - (come sopra). . L. 2.000.000

Ceirano - 50 - (come sopra, gomme semipiene) . . . . . L. 900.000

Rimorchi « Viberti » - 8 gomme 85 % L. 2.500.000

VETTURE RIDOTTE

Ford - 8 V - 48 - 600 x 16 . . L. 800.000
Ford - 4 Cilindri A - 5 ruote gommate 85 x100 coperto A. 5,50 x 19 P. 6,00 x 20 . . . . . L. 700.000
Dilamda - A. 17 x 50 - **P.** 32 x 6 (come sopra) . . . . . L. 750.000

Alfa Romeo 1500 e 1750 - A. 5,50 x 19 - **P.** 600 x 20 . . . . . L. 350.000
Ansaldo - 6 cilindri - **A.** 5,50 x 19 - **P.** 600 x 20 . . . . . L. 300.000

Fiat - 521 - (come sopra) A 6,00 x 20 P. 32 x 6 . . . . . L. 550.000
FIAT - 524 - A. 600 x 20 P. 600 x 20 (come sopra . . . . . L. 600.000
Fiat - Ardita - (come sopra) A. 5,50 x 17 P. 600 x 20 . . . . . L. 600.000
Fiat - 514 - (come sopra) A. 600 x 17 P. 600 x 18 . . . . . L. 220.000
Fiat - 503 - F - (come sopra) A. 600 x 18 P. 600 x 18 . . . . . L. 300.000
Fiat Balilla - (come sopra, 4 marce) A. 400 x 1 7P. 650x17 . . . L. 100.000
Fiat Topolino - Originale Furgone (come sopra) . . . . . L. 400.000
Fiat - 1100 - IV Serie originale camioncino (e. sopra) gomme 600 x 16 L. 900.000

Bianchi - S. 5 - 1500 - (come sopra) P. 600 x 18 . . . . . L. 600.000
Bianchi - S. 8 - (come sopra) A. 600 x 16 P. 600 x 18 . . . . . L. 550.000
Lancia-Artena A. 600 x 18 P. 600 x 18 L. 550.000

CAMIONETTE TRASFORMATE

Ford - 8 V., mod. 42, 48, 60, 62, 85 (vetture) o Matford, 62 C. V. Ponte, telaio, cambio, avantreno dell'autocarro Ford 8 V. 85. Freno idraulico, ponte con balestra oscillante. Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 30 q.li. Valore commerciale . . . . . L. 1.300.000

Ford - 3 litri, 4 cilindri, motore A. Ponte, telaio, cambio, dell'autocarro Ford 3 B, servo-freno Renault. Pneumatici 6,00 x 20, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 25 q.li. Valore commerciale . . L. 1.500.000

Fiat 626 - Ponte 8 V., telaio 8 V, cambio, Mercedes Benz (Diesel) 4 velocità, avantreno 8 V, freno idraulico. Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 30 q.li. Valore commerciale . . . L. 1.700.000

Fiat 621 - Ponte Renault 25 q.li, cambio Mercedes Benz (Diesel) telaio, Renault, servo-freno Renault. Pneumatici 30 x 5, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 25 q.li. Valore commerciale . . . . . L. 1.300.000

Fiat 524 - Ponte, cambio, telaio, dell'autocarro Ford 8 V, 85 a freno idraulico in armonia con l'avantreno idraulico in origine. Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gommate 85 % Ottime condizioni generali. Portata max. 27 q.li. Valore commerciale L. 1.400.000

GOMME

a) 90 % completo di camera d'aria:

650 x 15	L. 95.000
600 x 15	» 90.000
400 x 15	» 85.000
400 x 17	» 60.000
600x16	» 100.000
140x40	» 90.000
165x400	» 115.000
Pilota	
135 x 400	» 90.000
14 x 50	» 65.000
17 x 50	» 60.000
16 x 50	» 80.000
15 x 50	» 55.000
30 x 5	» 60.000
650 x 19	» 60.000
450 x 18	» 60.000
600 x 18	» 70.000
650 x 18	» 90.000
600 x 20	» 70.000
32 x 6	» 65.000
650 x 17	» 60.000
600 x 17	» 65.000
130 x 40	» 60.000
270 x 20	» 120.000
210 x 20	» 120.000
200 x 20	» 100.000
12 x 70 x 20	» 150.000
42 x 9	» 150.000
38 x 9	» 130.000
36 x 8	» 130.000
34 x 7	» 100.000

GOMME PER MOTOCICLETTE

300 x 19	L. 22.000
350 x 19	» 30.000
300 x 19 . a tallone.	» 15.000

I prezzi di cui sopra si intendono per gomme non rayon: se rayon, dedurre il 20 %.

Camera d'aria per vetture con 5 pezzo L. 7.000
Id. con più pezzo . . . . L. 8.000
Camera d'aria autocarro. . L. 10.000

Guzzi 500
Guzzi 500
Guzzi 500
Guzzi 250
Bianchi
Bianchi
Gilera
Gilera
Gilera 25
Benelli 5
Benelli
Benelli
Benelli 2
MAS 500
MAS 350
MILLER
Miller 2
Miller
Motocarr se otti
Gomme Bianchi
Bianchi
Bianchi
Bianchi
Legnan
Maino
Olimpia
Altre m
G
28 x 5/8
28 x 3/8
26 x 3/8
26x1/2x
26 x 1 3/

L'ORGANIZZAZIONE
TOMACELLI
COMPRA - VENDE - ASSICURA
INCENDIA

Automobilisti!
COPERTONI COL FILO ROTTO
O COL BORDO SCOPERTO
RIPARIAMO ACCURATAMENTE E SOLLECITAMENTE

Risposte ai lettori

Dott. Lino Leoni - Roma — Abbiamo ricevuto la sua lettera e passato all'amministrazione la differenza di abbonamento. Per quanto riguarda

Per ... radiocomando ... un in... stereo... Rigu... duetri... cessare... zione

0909

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 1350 21

AMMINISTRAZIONE
-1 piano Telef. 561.379

Motor

Divieto di riproduzione anche parziale degli articoli, disegni o fotografie stampati su questo giornale senza citarne la fonte. — I manoscritti, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

RSA DELL'AUTOMOBILE

OCARRI - AUTO - MOTO - CICLI - GOMME

(Dal 14 maggio al 20 maggio 1945)

e listino sono puramente indicativi e non significano disponibilità di merce. La nostra « Borsa dell'automobile » non ha organizzazioni commerciali di compravendita. Avvertiamo i lettori ad evitare confusioni derivanti da omonimie od altro.

corso e le precedenti, hanno registrato un fermo del mercato affaristico in genere ed anche di quello automobilistico. La nostra borsa del- a sosta. La liberazione del nord ha creato delle correnti in favore del ribasso dei prezzi ma nel campo del materiale rotabile non possiamo re- otevole. Si crede comunque che l'apporto del nord sarà più che altro sentito nel futuro per quanto riguarda le parti di ricambio. Attendiamo quindi di dare un colpo d'avvio alla ruota del mercato che noi registriamo.

gommate generali L. 900.000
lo (come L. 600.000
Americana- L. 950.000
ote gom- zioni ge- L. 700.000
sopra) L. 800.000
nericana) L. 900.000
gommate generali L. 850.000
me sopra; L. 450.000
- 5 ruote condizioni L. 580.000
(c. sopra) L. 450.000
me so. A) A. 1.200.000
me sopra) L. 1.500.000
) L. 900.000
eria rigi- me condi- L. 400.000
rlo (come L. 900.000
Serie (co- L. 1.050.000
omme 80 % L. 1.000.000
di Satana L. 700.000
carrozzeria o, gomme L. 6.000.000

Lancia - RO - (come sopra) (con pneumatici) . . . . . L. 4.000.000
Lancia - RO - (come sopra) con gomme semi piene. . . . . L. 3.000.000

Fiat - 634 - II Serie Motrice carrozzeria in legno, cabina letto, gomme 90 x 100, 8 ruote gommate, freno Westinghouse . . . . L. 5.500.000
Fiat - 634 - I Serie (come sopra, freno Fiat) . . . . . L. 6.000.000
Fiat - 666 - (come sopra impianto Boch originale) . . . L. 5.500.000
Fiat - 626 - Nafta (come sopra, pompa iniezione Fiat) . . . L. 3.500.000
Fiat - 626 - Benzina (come sopra, impianto elettrico Fiat). L. 3.000.000
Fiat - 621 - Nafta (come sopra, pompa iniezione Fiat. . . . . L. 1.500.000
Fiat - 621 - Nafta (come sopra, iniezione Boch, freno Westinghouse) L. 2.000.000
Fiat - 621 - Benzina (come sopra) L. 1.000.000
Fiat - BL - (come sopra, giganteni e pneumatici anteriori, 1 ruota di scorta) . . . . . L. 900.000

Bianchi - Mediolanum - Otto ruote gommate 90 x 100 motrice carrozzeria Viberti . . . . . L. 1.500.000
Bianchi - Miles - (come sopra) L. 2.200.000

O. M. - Titano - 137 CV, motrice, carrozzeria in legno cabina letto, 8 ruote gommate 90 x 100 . L. 7.000.000
O. M. - Ursus - 110 CV, (come sopra) L. 4.000.000
O.M. - C.R.D. (come sopra L. 2.200.000
Isotta Fraschini - Anno 1940 motrice, carrozzeria in legno cabina letto 8 ruote gommate 90 x 100. L. 3.500.000
SPA - 38 - (come sopra). . L. 2.000.000

Cerano - 50 - (come sopra, gomme semipiene) . . . . . L. 900.000

Rimorchi « Viberti » - 8 gomme 85 % L. 2.500.000

VETTURE RIDOTTE

Ford - 8 V - 48 - 600 x 18 . . L. 800.000
Ford - 4 Cilindri A - 6 ruote gommate 85 x100 coperto A. 5.50 x 19 P. 6.00 x 20 . . . . . L. 700.000
Diamda - A. 17 x 50 - **P.** 32 x 6 (come sopra) . . . . . L. 750.000

Alfa Romeo 1500 e 1750 - A. 5.50 x 19 - P. 600 x 20 . . . . . L. 350.000
Ansaldo - 6 cilindri - A. 5.50 x 19 - P. 600 x 20 . . . . . L. 300.000

Fiat - 521 - (come sopra) A. 6.00 x 20 P. 32 x 6 . . . . . L. 550.000
FIAT - 624 - A. 600 x 20 P. 600 x 20 (come sopra . . . . . L. 600.000
Fiat - Ardita - (come sopra) A. 5.50 x 17 P. 600 x 20 . . . . . L. 600.000
Fiat - 614 - (come sopra) A. 600 x 17 P. 600 x 18 . . . . . L. 280.000
Fiat - 503 - F - (come sopra) A. 600 x 18 P. 600 x 18 . . . . . L. 300.000
Fiat Balilla - (come sopra, 4 marce) A. 400 x 1 TP. 650x17 . . . L. 300.000
Fiat Topolino - Originale Furgone (come sopra) . . . . . L. 400.000
Fiat - 1100 - IV Serie originale camioncino (c. sopra) gomme 600 x 16 L. 900.000

Bianchi - S. 5 - 1500 - (come sopra) P. 600 x 18 . . . . . L. 550.000
Bianchi - S. 9 - (come sopra) A. 600 x 16 P. 600 x 18 . . . . . L. 550.000
Lancia Artena A. 600 x 18 P. 600 x 18 L. 550.000

CAMIONETTE TRASFORMATE

Ford - 8 V., mod. 42, 48, 50, 52, 35 (vetture) o Matford, 52 C. V. Ponte, telaio, cambio, avantreno dell'autocarro Ford 8 V. 85, Freno idraulico, ponte con balestra oscillante. Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 30 q.li. Valore commerciale . . . . . L. 1.500.000

Ford - 3 litri, 4 cilindri, motore A. Ponte, telaio, cambio, dell'autocarro Ford B B, servo-freno Renault. Pneumatici 6.00 x 20, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 25 q.li. Valore commerciale . . L. 1.500.000

Fiat 525 - Ponte 8 V., telaio 8 V, cambio, Mercedes Benz (Diesel) 4 velocità, avantreno 8 V, freno idraulico. Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 30 q.li. Valore commerciale . . . L. 1.700.000

Fiat 521 - Ponte Renault 25 q.li, cambio Mercedes Benz (Diesel) telaio, Renault, servo-freno Renault. Pneumatici 30 x 5, 7 ruote gommato 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 25 q.li. Valore commerciale . . . . . L. 1.500.000

Fiat 624 - Ponte, cambio, telaio, dell'autocarro Ford 8 V. 85 a freno idraulico in armonia con l'avantreno idraulico in origine. Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gommate 85 % Ottime condizioni generali. Portata max. 27 q.li. Valore commerciale L. 1.400.000

GOMME

al 90 % completo di camera d'aria:

550 x 15	L. 95.000
500 x 15	» 90.000
400 x 15	» 65.000
400 x 17	» 60.000
600x16	» 100.000
140x40	» 90.000
165x400	» 115.000

Pilota

135 x 400	90.000
14 x 50	65.000
17 x 50	60.000
16 x 50	60.000
15 x 50	55.000
30 x 6	60.000
650 x 19	60.000
450 x 18	60.000
500 x 18	70.000
650 x 18	90.000
600 x 20	70.000
32 x 6	65.000
650 x 17	60.000
600 x 17	55.000
130 x 40	60.000
270 x 20	120.000
210 x 20	120.000
200 x 20	100.000
12 x 70 x 20	150.000
42 x 9	160.000
38 x 9	130.000
36 x 8	130.000
34 x 7	100.000

GOMME PER MOTOCICLETTE

300 x 19	L. 28.000
350 x 19	» 30.000
300 x 19 a tallone	» 15.000

I prezzi di cui sopra si intendono per gomme non rayon: se rayon, dedurre il 20 %.

Camera d'aria per vetture con 5 pezze L. 7.000
Id. non più pezze . . . . L. 6.000
Camera d'aria autocarro. . L. 10.000

MOTOCICLETTE

Guzzi 500 - V. Telaio elastico gomme L. 300.000
Guzzi 500 - Telaio rigido S L. 250.000
Guzzi 500 - Cambio a mano L. 260.000
Guzzi 250 - 4 velocità - telaio elastico gomme 65x100 . . . L. 270.000
Guzzi 250 - Telaio rigido . L. 220.000
Bianchi 500 - Telaio elastico L. 260.000
Bianchi 250 - Freccia d'oro. L. 190.000
Gilera - 8 bulloni telaio elastico L. 320.000
Gilera - 4 bulloni telaio elastico L. 255.000
Gilera 250 - Telaio rigido - L. 180.000

Benelli 500 - Elastica gomme 65 x 100 L. 270.000
Benelli 500 - Rigida gomme 65 x 100 L. 235.000
Benelli 250 - Elastica gomme 65 x 100 L. 220.000
Benelli 250 - Rigida gomme 65 x 100 L. 200.000

MAS 500 - Modello 1940 gomme 65 x 100 L. 230.000
MAS 350 - 4 marce gomme 65 x 100 L. 160.000

MILLER, 98 cc. gomme 65 % L. 110.000
Miller 250 - elastico . . . L. 220.000
Miller 500 . . . . . L. 250.000

Motocarrozzino in pelle con para-brise ottime condizioni, ruota 80 x 100 L. 45.000

BICICLETTE

Gomme 65 x 100
Bianchi - Lusso uomo tipo sport L. 25.000
Bianchi - Donna . . . . L. 27.000
Bianchi - Normale uomo . L. 21.000
Bianchi - Normale donna . L. 23.000

Legnano - Sport superleggera L. 30.000
Maino - Sport superleggera L. 30.000
Olimpia - Sport superleggera L. 30.000

Altre marche - Uomo . . . L. 18.000
» Donna . . L. 20.000

GOMME PER BICICLETTE

28 x 5/8 100/100	L. 7.500
28 x 3/8 »	L. 6.000
26 x 3/8 »	L. 7.500
26x1/2x1 3/4	L. [illegible]
25 x 1 3/4	L. 6.[illegible]

ZIONE ELLI ASSICURA

Automobilisti! COPERTONI COL FILO ROTTO O COL BORDO SCOPERTO
RIPARIAMO ACCURATAMENTE [illegible]

Risposte ai lettori

Dott. Lino Leoni - Roma — Abbiamo ricevuto la sua lettera e passato all'amministrazione la differenza di abbonamento. Per quanto riguarda

Per quanto riguarda gli impianti radioelettrici di bordo può leggere un interessante articolo in questo stesso numero.

Riguardo alla possibile « Zona industriale » di Roma, dobbiamo necessariamente rimandare la trattazione ma stia sicuro che il [illegible]

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

Bianchi - S. 9 - (come sopra) L. 600.000
Bianchi - S. 8 (come sopra) L. 650.000

Lancia - Augusta - III Serie - 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche. L. 600.000
Lancia - Augusta - II Serie (c. sopra) L. 450.000

Lancia - Aprilia - 1500 - (come 60, 1) (gomme pilota) . . . . L. 1.200.000
Lancia Aprilia - 1300 - (come sopra) L. 1.000.000

Lancia Ardea - (come sopra) L. 900.000
Lancia - IX Serie - Carrozzeria rigida 4el ruote 85x100 ottime condizioni generali . . . . L. 400.000
Lancia - Artena - III Serie (come sopra) . . . . . L. 900.000
Lancia - Astura - Ultima Serie (come sopra) . . . . . L. 1.000.000

Alfa Romeo - 2600 - 5 gomme 80 % ottime condiz. generali. L. 1.000.000
Alfa Romeo - 2300 - Soffio di Satana (come sopra) . . . . . L. 700.000

AUTOCARRI

Lancia - 3 RO - motrice, carrozzeria in legno, cabina letto, gomme 90 x 100, 8 ruote gommate L. 6.000.000

Bianchi - Mediolanum - Otto ruote gommate 90 x 100 motrice carrozzeria Viberti . . . . . L. 1.800.000
Bianchi - Miles - (come sopra) L. 2.200.000

O. M. - Titano - 137 CV, motrice, carrozzeria in legno cabina letto, 6 ruote gommate 90 x 100 . L. 7.000.000
O. M. - Ursus - 110 CV. (come sopra) L. 4.000.000
O.M. - C.R.D. (come sopra L. 2.200.000
Isotta Fraschini - Anno 1946 motrice, carrozzeria in legno cabina letto 8 ruote gommate 90 x 100. L. 5.500.000
SPA - 38 - (come sopra). . L. 2.000.000

Coirano - 50 - (come sopra, gomme semipiene) . . . . . L. 900.000

Rimorchi «Viberti» - 8 gomme 85 % L. 2.500.000

VETTURE RIDOTTE

Ford - 8 V - 46 - 600 x 16 . . L. 800.000
Ford - 4 Cilindri A - 6 ruote gommate 85 x100 coperto A. 5.50 x 19 P 6.00 x 20 . . . . . L. 700.000
Dilamda - A. 17 x 50 - P. 32 x 6 (come sopra) . . . . . L. 750.000

CAMIONETTE TRASFORMATE

Ford - 8 V., mod. 42, 40, 60, 62, 85 (vetture) o Matford, 62 C. V. Ponte, telaio, cambio, avantreno dell'autocarro Ford 8 V. 65. Freno idraulico, ponta con balestra oscillante. Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 30 q.li. Valore commerciale . . . . . L. 1.200.000

Ford - 3 litri, 4 cilindri, motore A. Ponte, telaio, cambio, dell'autocarro Ford 3 B, servo-freno Renault. Pneumatici 6.00 x 20, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 25 q.li. Valore commerciale . . L. 1.500.000

Fiat 626 - Ponte 8 V., telaio 8 V, cambio, Mercedes Benz (Diesel) 4 velocità, avantreno 8 V, freno idraulico. Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 30 q.li. Valore commerciale . . . L. 1.700.000

Fiat 521 - Ponte Renault 25 q.li, cambio Mercedes Benz (Diesel) telaio, Renault, servo-freno Renault. Pneumatici 30 x 5, 7 ruote gommate 85 %.

650 x 19	80.000
450 x 19	60.000
600 x 18	70.000
650 x 18	90.000
600 x 20	70.000
32 x 6	65.000
550 x 17	60.000
600 x 17	65.000
130 x 40	60.000
270 x 20	120.000
210 x 20	120.000
200 x 20	100.000
12 x 70 x 20	150.000
42 x 9	160.000
38 x 9	130.000
36 x 8	130.000
34 x 7	100.000

GOMME PER MOTOCICLETTE

300 x 19	L. 28.000
350 x 19	30.000
300 x 19 a tallone.	15.000

I prezzi di cui sopra si intendono per gomme non rayon: se rayon, dedurre il 20 %.

Camera d'aria per vetture con 5 pezze L. 7.000
Id. con più pezze . . . . L. 6.000
Camera d'aria autocarro . . L. 10.000

MILLER, 90
Miller 250 -
Miller 500 -

Motocarrozz... se ottime ...

Gomme 85 x ...
Bianchi -

Bianchi - ...
Bianchi - ...
Bianchi - ...

Legnano - ...
Maino - Sp...
Olimpia - ...

Altro marc...

GOMM...

23 x 5/8 100 ...
23 x 3/8 ...
20 x 3/8 ...
26x1/2x1 3/4
25 x 1.3/4

L'ORGANIZZAZIONE TOMACELLI

COMPRA - VENDE - ASSICURA
INGAGGIA

AUTOMOBILI

per offerte e richieste telefonata al n. 62.440

Viaggi — Trasporti — Assistenza automobilistica (immatricolazioni, voiture — collaudi — revisioni ecc.)

Pratiche ENAC

ORGANIZZAZIONE TOMACELLI
Via Tomacelli 146 - Scala A int. 13
Telef. 62.440

Voce generale! insegna meglio

SCUOLA AUTO PANCALLI

ROMA - APPIA NUOVA n. 109-B
200 m. da Porta S. Giovanni

Vulcanizzatori specializzati in riparazioni di

BORDI e FILI

di ogni tipo di copertone, con garanzia, si trovano in Via Capo d'Africa, 12 (Piazzale Colosseo)

Automobilisti! COPERTONI COL FILO ROTTO O COL BORDO SCOPERTO

RIPARIAMO ACCURATAMENTE E SOLLECITAMENTE

ROMA - VIA ANGELO BRUNETTI N. 9 - ROMA

(Prima traversa a destra sul Corso Umberto da Piazza del Popolo)

SCONTI SPECIALI PER VULCANIZZATORI E GARAGISTI

AUTOFFICINA VULCANIZZAZIONE ELETTRAUTO

Piazza Verbano n. 2, 3, 4

Potrete rimettere in ordine la vostra macchina evitando perdite di tempo e inutili trasporti.

IL REPARTO VULCANIZZAZIONE dotato di modernissimi impianti a vapore, è a vostra disposizione per eseguire accurate vulcanizzazioni a coperture e camere d'aria. Massima puntualità.

Risposte ai lettori

Dott. Lino Leoni - Roma — Abbiamo ricevuto la sua lettera e passato all'amministrazione la differenza di abbonamento. Per quanto riguarda la sua camioncetta 631 superba 6 cil. 23 Cv., il cambio può rimanere: il ponte è opportuno sostituirlo con uno Fiat 518, o Renault Primaquatre o Peugeot 402 o Carretta Spa 39. Deve anche essere cambiata la parte posteriore dello chassis, per poter avere l'attacco originale delle balestre sul ponte. Per le ruote anteriori consigliamo i 32 x 6; per le posteriori i 32 x 6 gemellati o i 9/75 vecchi, non gemellati. Quelli attualmente montati sono troppo rigidi e possono troppo facilmente provocare la rottura dei semi assi.

Ing. Carlo Faoaggiona — La preghiamo leggere le «Risposte ai lettori» nello scorso numero.

Cap. Pietro Valentini - Posta Militare 92 — La sua risposta al concorso «Motor» è giunta fuori termine. Spiacenti. La ringraziamo per le gentili espressioni rivolte al nostro giornale.

Ermanno Battini - Roma — Della cessione di materiali bellici alleati ci siamo occupati nello scorso numero, come Ella avrà visto, nè l'argomento è da ritenersi esaurito.

RICAMBI CERCA
PER AUTOCARRI OM
Officina OM, Via Casilina 257
Telefono 75-762

Per quar... radioelettri... un interes... stesso num...
Riguardo ... dustriale» ... cessariame... zione ma ... ma verrà ...
Ci scriva ... i suggerim... tori ci ... gradite.

MASTE...
INSUF... per I... mero ... c.c.: p... Genera... vori ... perme...
"VEL...
Via ...

Editrice ...
Autoriz... Nazional...

Iet. Gr...
Via M...

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 183121

Bianchi - Miles - (come sopra) L. 2.200.000

O. M. - Titano - 137 CV. motrice, carrozzeria in legno cabina letto, 8 ruote gommate 90 x 100 . L. 7.000.000
O. M. - Ursus - 110 CV. (come sopra) L. 4.000.000
O.M. - C.R.D. (come sopra L. 2.200.000
Isotta Fraschini - Anno 1940 motrice, carrozzeria in legno cabina letto 8 ruote gommate 90 x 100. L. 3.500.000
SPA - 38 - (come sopra). . L. 2.000.000

Cairano - 50 - (come sopra, gomme semipiene) . . . . . L. 900.000

Rimorchi «Viberti» - 8 gomme 85 % L. 2.500.000

VETTURE RIDOTTE

Ford - 8 V - 48 - 600 x 18 . . L. 800.000
Ford - 4 Cilindri A - 5 ruote gommate 85 x100 coperto A. 5.50 x 19 P. 6.00 x 20 . . . . . L. 700.000
Dilamda - A. 17 x 50 - **P.** 32 x 6 (come sopra) . . . . . L. 750.000

CAMIONETTE TRASFORMATE

Ford - 8 V., mod. 42, 46, 60, 62, 85 (vetture) o Matford, 62 C. V. Ponte, telaio, cambio, avantreno dell'autocarro Ford 8 V. 85. Freno idraulico, ponte con balestra oscillante. Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 30 q.li. Valore commerciale . . . . . L. 1.800.000

Ford - 3 litri, 4 cilindri, motore A. Ponte, telaio, cambio, dell'autocarro Ford 11 B, servo-freno Renault. Pneumatici 6.00 x 20. 7 ruote gommate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 25 q.li. Valore commerciale . . L. 1.500.000

Fiat 525 - Ponte 8 V., telaio 8 V, cambio, Mercedes Benz (Diesel) 4 velocità, avantreno 8 V, freno idraulico, Pneumatici 32 x 6, 7 ruote gemmate 85 %. Ottime condizioni generali. Portata max. 30 q.li. Valore commerciale . . . L. 1.700.000

Fiat 521 - Ponte Renault 25 q.li, cambio Mercedes Benz (Diesel) telaio, Renault, servo-freno Renault. Pneumatici 30 x 5, 7 ruote gommate 85 %.

650 x 19	60.000
450 x 18	70.000
600 x 18	90.000
550 x 18	70.000
600 x 20	65.000
32 x 6	50.000
650 x 17	55.000
600 x 17	60.000
135 x 40	120.000
670 x 20	120.000
210 x 20	100.000
205 x 20	150.000
12 x 70 x 20	160.000
42 x 9	130.000
38 x 9	130.000
36 x 8	100.000
34 x 7	

GOMME PER MOTOCICLETTE

300 x 19	L. 23.000
350 x 19	» 30.000
300 x 19 a tallone.	» 15.000

I prezzi di cui sopra si intendono per gomme non rayon; se rayon, dedurre il 20 %.

Camera d'aria per vettura con 5 pezzo L. 7.000
Id. con più pezzo . . . . L. 6.000
Camera d'aria autocarro. . L. 10.000

MILLER, 98 cc. gomme 85 % L. 110.000
Miller 250 - elastico . . . L. 220.000
Miller 500 . . . . . L. 250.000

Motocarrozzino in pelle con para-brise ottime condizioni, ruota 60 x 100 L. 45.000

BICICLETTE

Gomme 85 x 100
Bianchi - Lusso uomo tipo sport L. 25.000
Bianchi - Donna . . . . L. 27.000
Bianchi - Normale uomo . L. 21.000
Bianchi - Normale donna . L. 23.000

Legnano - Sport superleggera L. 30.000
Maino - Sport superleggera L. 30.000
Olimpia - Sport superleggera L. 30.000

Altre marche - Uomo . . . L. 18.000
» Donna . . L. 20.000

GOMME PER BICICLETTE

28 x 1 5/8 100/100	L. 7.500
28 x 3/8 »	L. 6.000
26 x 3/8	L. 7.500
26x1/2x1 3/4	L. [illegible]
25 x 1 3/4	L. [illegible]

Automobilisti!

COPERTONI COL FILO ROTTO O COL BORDO SCOPERTO

RIPARIAMO ACCURATAMENTE E SOLLECITAMENTE

ROMA - VIA ANGELO BRUNETTI N. 9 - ROMA

(Prima traversa a destra sul Corso Umberto da Piazza del Popolo)

SCONTI SPECIALI PER VULCANIZZATORI E GARAGISTI

AUTOFFICINA VULCANIZZAZIONE ELETTRAUTO

Piazza Verbano n. 2, 3, 4

Potrete rimettere in ordine la vostra macchina evitando perdite di tempo e inutili trasporti.

IL REPARTO VULCANIZZAZIONE dotato di modernissimi impianti a vapore, è a vostra disposizione per eseguire accurate vulcanizzazioni a copertoni e camere d'aria.

Massima puntualità.

Risposte ai lettori

Dott. Lino Leoni - Roma — Abbiamo ricevuto la sua lettera e passato all'amministrazione la differenza di abbonamento. Per quanto riguarda la sua camionetta OM superba 6 cil. 23 Cv., il cambio può rimanere; il ponte è opportuno sostituirlo con uno Fiat 618, o Renault Primaquatre o Peugeot 402 o Carretta Spa 39. Deve anche essere cambiata la parte posteriore dello chassis, per poter avere l'attacco originale delle balestre sul ponte. Per le ruote anteriori consigliamo i 32 x 6; per le posteriori i 32 x 6 gemellati o i 9/75 vecchi, non gemellati. Quelli attualmente montati sono troppo rigidi e possono troppo facilmente provocare la rottura dei semi assi.

Ing. Carlo Facaggiona — La preghiamo leggere le «Risposte ai lettori» nello scorso numero.

Cap. Pietro Valentini - Posta Militare 92 — La sua risposta al concorso «Motor» è giunta fuori termine. Spiacenti. La ringraziamo per le gentili espressioni rivolte al nostro giornale.

Ermanno Battini - Roma — Della cessione di materiali bellici alleati ci siamo occupati nello scorso numero, come Ella avrà visto, nè l'argomento è da ritenersi esaurito.

RICAMBI CERCA
PER AUTOCARRI OM
Officina OM, Via Casilina 257
Telefono 75-762

Per quanto riguarda gli impianti radioelettrici di bordo può leggere un interessante articolo in questo stesso numero.

Riguardo alla possibile «Zona Industriale» di Roma, dobbiamo necessariamente rimandare la trattazione ma stia sicuro che il problema verrà trattato ed a fondo.

Ci scriva spesso. Le osservazioni ed i suggerimenti degli affezionati lettori ci riescono sempre oltremodo graditi.

MASTICE DI PURA PARA

(caucciù)

«VELOSPORT»

INSUPERABILE, GARANTITO per la riparazione delle camere d'aria d'auto, moto, cicli; per la **vulcanizzazione** in genere; per la **calzoleria**, lavori in sughero ecc. per la **impermeabilizzazione** delle stoffe

"VELOSPORT" di ROBERTO FIASCHETTI

Via Gallarate, 17 (P. Lodi)

EZIO BARTOLONI
Direttore responsabile

Editrice: Soc. Edit. Tecniche S.E.T.
Autorizzazione della Commissione Nazionale per la Stampa n. 1910 del 22 novembre 1944

Ist. Grafico Romano «Il Vascello» Via Mario de' Fiori 104 - Roma

0912

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tel: 220

MHT/hl

AC/348/TN 5

My dear Mr. Minister:

30 June 1945

1933

Reference is made to my letter to you, AC/348/TN 5, 27 June 1945.

The next to the last paragraph of this letter is withdrawn and the following is substituted:

"These above enumerated vehicles will be transferred to the Italian Government on the understanding that the United States and United Kingdom Governments will raise a charge therefor in dollars and sterling against the Italian Government. It is also with the understanding that any lifts required by AC will be given first priority for transport by the Italian Government or such other agency or person who may control the operation of these vehicles."

Yours very truly,

MERRITT B. TAYLOR,
Director.

His Excellency La Malfa
Minister of Transport
ROME

DISTRIBUTION:

All Regional Commissioners
Provincial Commissioner - Ancona
" " - Leghorn
Senior Transportation Officer - Foggia
" " " - Bari
" " " - Florence
Finance Sub-Commission
Legal Sub-Commission
Special Truck Operating Group
Road Division - Tn. S/C
Head - Movements Division - Tn. S/C
Deputy Director - Tn. S/C
Economic Section
Supply Division - Economic Section

540/63

0 9 3 3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

QUARTIER GENERALE DELLA COMMISSIONE ALLEATA
AFO 394
SOTTOCOMMISSIONE TRASPORTI

Tel: 220 MHT/hl

AC/348/TN 5

Caro Signor Ministro: 30 Giugno 45

Mi riferisco alla mia lettera AC/348/TN 5 del 27 Giugno 1945.

1932

Il penultimo paragrafo della sopracitata lettera deve essere sostituito come segue:

"I veicoli che abbiamo enumerato saranno trasferiti al Governo Italiano coll'intesa che i Governi degli Stati Uniti e del Regno Unito li addebiteranno in dollari e sterline al Governo Italiano. E ovvio che tutti i trasporti di carichi richiesti dalla Commissione Alleata avranno la assoluta precedenza da parte del Governo Italiano o di compagnie e persone che controllino eventualmente il movimento dei veicoli".

Sinceramente,

MERRITT H. TAYLOR,
Direttore.

A: S.E. La Malfa
Ministro dei Trasporti
ROMA

0914

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MHT/hl

Tel: 220

AC/348/TN 5

27 June 1945

His Excellency La Malfa,
Minister of Transport,
Rome

1931

Dear Mr. Minister:

Confirming our conversation of 25 June 1945, the Allies placed an order for 2,000 trucks of 2½ ton capacity - giving a total lift of 5,000 tons for use by the Italian Government. This order was later changed to 260 trucks of 10 ton and 1600 trucks of 1½ ton capacity, giving a lift of 5,000 tons.

These trucks are being transferred to the Italian Government which is assigning them to ISR for operation. To date 500 of these trucks have been delivered to the Italian Government. Delivery can be increased if the ISR can accept them more rapidly.

There are now approximately 650 Allied trucks operating in Truck Pools in the Southern and Abruzzi-Marche Regions. These trucks have been used since the inception of the Truck Pools to carry civil supplies only.

On 18 June 1945, an officer of the Allied Commission, accompanied by a representative of the Ministry of Transport and the Ministry of the Treasury left for Campobasso on initial stage of transferring all of the trucks in these Truck Pools to the Italian Government. The transfer of the trucks in Campobasso and Foggia have already been completed. The transfer of the balance of these 650 trucks should be effected by 1 August.

The Allied Commission have been operating approximately 2,000 captured trucks in Sicily, 600 of which are runners. This organization has been operating under the name of INT - AC, Sicily. All of the property of the INT - Sicily was transferred from the Allied Commission to the Italian Government on 25 June 1945.

In addition, there are approximately 2,244 trucks in AC Special Truck Operating Group, composed of the 1700 - 1½ ton trucks, most of which have been delivered and approximately 580 - 2½ to 3 ton trucks supplied from military sources. It is proposed to transfer title

ME 180=
2½-3T 580=

0915

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

to these trucks to the Italian Government and deliver them to the locations specified below for operation by local truck pools on the dates set forth:

1. Forli-Cesena	July 1	132	trucks	
2. Bari	"	50	"	
3. Foggia	"	50	"	
4. Leghorn	"	32	"	
5. Ancona-Macerata	"	400	"	664
6. Leghorn	July 15	140	"	
7. Florence	"	140	"	
8. Venezia	"	150	"	
9. Genoa	"	150	"	580
10. Genoa *	*August 1	200	"	
11. Milan *	"	200	"	
12. Turin *	"	200	"	
13. Venezia *	"	200	"	
14. Venezia-Guilia*	"	200	"	1000
				2244

* - Tentative allocation and date subject to review in consultation with 15th Army Group and Regional Commissioners.

Those above enumerated vehicles will be transferred to the Italian Government with the understanding that the U.S.A. and U.K. Government reserve the right to raise a charge in dollars and sterling against the Italian Government. It is also with the understanding that any lifts required by AC will be given first priority for transport by theItalian Government or such other agency or person who may control the operation of these vehicles.

Your acceptance of this tentative program and the conditions of transfer will be greatly appreciated.

MERRITT H. TAYLOR.
Director.

0916

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

QUARTIER GENERALE DELLA COMMISSIONE ALLEATA
APO 394
SOTTO COMMISSIONE TRASPORTI

Tel: 220

MHT/hl

AC/348/TN 5

A: S.E. La Malfa,
Ministro dei Trasporti
ROMA

27 Giugno 45

Caro Signor Ministro:

A conferma della nostra conversazione del 25 Giugno 1945, gli Alleati hanno richiesto un numero di 2000 autocarri di due tonnellate e mezzo di capacita per un totale complessivo di 5000 tonnellate, per uso del Governo Italiano. Questa richiesta fu piu tardi cambiata in 260 autocarri di 10 tonnellate e 1600 autocarri di una tonnellata e mezza di capacita, per un totale di 5000 tonnellate.

Questi autocarri stanno per essere assegnati al Governo Italiano che li sta assegnando alle Ferrovie dello stato perche li utilizzino. Fino ad oggi 500 di questi autocarri sono stati consegnati al Governo Italiano. Il ritmo della consegna potrebbe essere aumentato se le ferrovie dello stato potessero accettarli piu rapidamente. Attualmente ci sono approssimativamente 650 autocarri Alleati che funzionano in Truck Pools (Centri Autocarri) nell Meridione, negli Abruzzi e nelle Marche. Questi Autocarri sono stati usati sin da quando i Truck Pools cominciarono a trasportare solamente rifornimenti civili.

Il 18 Giugno 1945, un ufficiale della Commissione Alleata, accompagnato da un rappresentante del Ministero dei Trasporti e del Ministero del Tesoro sono partiti per Campobasso per effettuare un primo trasferimento di tutti gli autocarri di questi "Truck Pools", al Governo Italiano. Il trasferimento degli autocarri a Campobasso e a Foggia e stato gia espletato. Il trasferimento del rimanente di questi 650 autocarri dovrebbe essere completato entro il 1 Agosto.

La Commissione Alleata ha fatto funzionare in Sicilia circa 2000 autocarri che erano stati catturati e di cui 600 sono efficienti. Questa organizzazione funzionava sotto il nome di INT - AC, Sicilia. Tutta l'organizzazione dell'INT, Sicilia fu trasferita il 25 Giugno 1945 dalla Commissione Alleata al Governo Italiano.

0917

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

In aggiunta ci sono quasi 2,244 autocarri di uno "AC Special Truck Operating Group (Speciale Centro Alleato di Autocarri), composto di 1700 autocarri di una tonnellata e mezzo, in maggior parte gia consegnati, e di approssimativamente 580 autocarri di 2½ o 3 tonnellate di capacita, prelevati da fonti militari. Li propone di asseguarli a titolo di proprieta al Governo Italiano e di conseguarli nelle sotto-indicate localita per farli funzionare in locali "Truck Pools" a partire dalle seguenti date:

1. Forli-Cesena	1 Luglio	132	Autocarri	
2. Bari	"	50	"	
3. Foggia	"	50	"	
4. Livorno	"	32	"	
5. Ancona-Macerata	"	400	"	1664
6. Livorno	15 Luglio	140	"	
7. Firenze	"	140	"	
8. Venezia	"	150	"	
9. Genova	"	150	"	580
10. Genove *	* 1 Agosto	200	"	
11. Milano *	"	200	"	
12. Torino *	"	200	"	
13. Venezia *	"	200	"	
14. Venezia-Giulia	"	200	"	1000
				2244

* - La proposta assegnazione e la data sono soggette a revisione conziuntamente al 15 Corpo d'Armata (15th Army Group) e ai Commissari Regionali.

I veicoli sopra enumerati saranno trasferiti al Governo Italiano coll'accordo che il Governo degli Stati Uniti e del Regno Unito si riservano il diritto di richiedere il pagamento di una somma in dollari e sterline da parte del Governo Italiano. E chiaro che a qualsiasi trasporto richiesto dalla Commissione Alleata sara data l'assoluta precedenza in parte all Governo Italiano o di qualsiasi agenzia o persona che controlli il funzionamento di questi veicoli.

Gradiremmo moltissimo la sua approvazione di questo programma e delle condizioni di trasferimento.

Sinceramente,

MEREDITT H. TAYLOR,
Direttore.

0918

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
FINANCE SUB-COMMISSION.

13079/F. 28 June 1945.

TO : Mr. H. M. Taylor,
Director Transportation Sub-Commission.

1927

1. Reference your AC/348/TN 5 of 27 June to the Minister of Transport, and conversation Mr Taylor/Major Timmons.

2. It is suggested that the wording of your penultimate paragraph may be somewhat misleading to the Italian government if you speak of the United States and United Kingdom reserving the right to raise a charge in dollars and sterling against the Italian government for trucks handed over to them. Our instructions from the Combined Chiefs of Staff are that we will raise such a charge against the Italian government and present them with an actual bill. In order to avoid any misapprehension on the part of the Italian government, it is suggested that you may wish to amend the paragraph in question to read as follows:

"These above enumerated vehicles will be transferred to the Italian government on the understanding that the United States and United Kingdom governments will raise a charge therefor in dollars and sterling against the Italian government".

Col.
Joint Director
FINANCE SUB-COMMISSION.

0 9 1 9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 220

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MHT/eh

Phone 489081

23 June 1945

545/2/Tn 1

SUBJECT: Allocation of POL

TO : PETSEC, AFHQ, RAAC, Rome

1. Reference is made to your letter PET 30/B/27 dated 2 June 1945 and to attached minutes of meeting held at your office 20 June 1945.

2. Commerce Sub-Commission has been requested to write to the Ministry of Industry and Commerce in accordance with Minute 3. We have also urged the Minister of Transport to bring additional pressure there.

3. Referring to Minute 5, Allied Commission has now 628 WD vehicles operating in truck pools. These vehicles are in the process of being transferred to the Italian Government. A limited number of these vehicles in the Leghorn and Ancona areas draw military gasoline. Captured enemy vehicles in Sicily operated by INT, numbering 600, andother captured enemy vehicles being operated in truck pools, numbering 46, are being turned over to the Italian Government. In addition to the above enumerated vehicles, Allied Commission will deliver to the Italian Government for operation in truck pools in areas not under 15th Army Group control vehicles as follows:

1 July 1945 - 664 trucks
15 July 1945 - 280 trucks
TOTAL 944 trucks

All of these trucks will be American 1½-ton rated capacity. These trucks will perform the lift formerly made by vehicles formed into military units drawing military gasoline. Their duties will consist of amassing of grain in the Foggia, Ancona, Macerata areas, port clearance at Bari, Leghorn and Ancona, and operations in Florence-Siena area where rail facilities and capacities are inadequate. It is requested that sufficient additional POL be made available to ENAC for the operation of these vehicles, all of which were procured as Category A items and requested for Allied Commission use south of the Rimini-Pisa line. These are part of the 1700 trucks requisitioned, LAC 51 (MGS 194-OMD) and CAL 954.

4. Reference to Minute 6, 2000 2½-ton trucks were ordered as Category A items, LAC 95 (MGS-252-OMD), AFHQ to CCAC through CCS. 1600 1½-ton trucks and 260 10-ton trucks were substituted, making the equivalent lift of 5000tons and are now arriving in Italy. These trucks are being turned over to the

(7)

0 9 2 0

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Italian Government for operation by Italian State Railways. Although these trucks were originally procured for North Italy, the delivery was delayed, making it necessary to assign other vehicles organized in military formations to Northern Italy. 4 QT Companies and 16 QM Companies have been assigned to the north, and, in addition, 300 trucks are being placed in truck pools in Venezia and Liguria Regions 15 July. It is therefore requested that POL for the operation of the 1600 1½-ton and 260 10-ton trucks be made available directly to ISR so that there may not be any breakdown in the rail or road transport in Southern Italy. It is probable that in Phase II or Phase III of operations in Northern Italy a part of these trucks will be diverted for operation in the north when this operation becomes an AC responsibility. This transfer will be made possible due to the improvement in rail facilities in Southern Italy, particularly in the completion of the Ortona-Ancona line and the increasing of capacities in the Florence area. Approximately 300 of these trucks have already been delivered to the Italian State Railways and the balance will be delivered at the rate of 200 trucks per week. 1925

5. Every effort will be made by Transportation Sub-Commission to urge the Italian Government to make an equitable distribution of its POL for the transport of civil supplies.

MERRITT H. TAYLOR
Director

DISTRIBUTION:
Acting Vice President, Economic Section
Supply Division, Economic Section
Commerce Sub-Commission
Road Division, Tn S/C
Road-Movements, Tn S/C
Planning Staff, Tn S/C
Rail Division, Tn S/C
Deputy Director, Tn S/C

0 9 2 1

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

/nc

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Public Relations Branch

TGB/DO

19 June 1945 1924

20/TRB

SUBJECT : Newspaper article "Occorre far da sè".

TO : Editorial Office of the "GLOBO" - 45, Via S.Basilio.

The Transportation Sub-Commission has called our attention to the fact that the data mentioned in the subject article of the "GLOBO" on June 13th, in regard to the trucks which are supplied to Italy by the Allied, are not correct.

The situation is the following: nearly 1600 trucks have arrived to Rome and after having been grouped into military Italian Units, they have been exclusively used to haul supplies for the civil population under the supervision of the Allied Commission - The arrival of more trucks, for an overall loading capacity of 5000 tons, is expected: contacts have been made with the Ministry of Transports to turn them over directly to the Italian Government, which will allocate them to the State Railways.

At present the Transportation Sub-Commission is urging the Italian Government in regard to the delivery of these trucks, which are assembled and ready to operate.

The Transportation Sub-Commission has also pointed out that all trucks which have been used in Sicily by the I.N.T. have been turned over to the Italian Government and that 1300 trucks, not included in mentioned figures (which refer only to the trucks supplied by the Allies) will be delivered to the Italian Government which will allocate them to truck-pools.

sgd. THOMAS G.BERGIN
Major AUS
Public Relations Branch

Copy to : Transportation Sub-Commission

540/62

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tel: 220

MRT/hl

540/62/TS 1

6 July 1945

SUBJECT: POL

TO : Supply Division, Economic Section

1. Transportation Sub-Commission has held several meetings on the subject of distribution of POL and the necessity for additional POL for road transport (RMAC), ISR, and the schooner fleet.

2. Transportation Sub-Commission has taken the following action:

a) Requested additional allotment of POL from PETROL, AFHQ.
b) Requested Commerce Sub-Commission and the Ministry of Industry & Commerce to review the existing allocation of POL by the Italian Government to the various claimants.
c) Supplied complete information to the Minister of Transport, calling his attention to the inequitable distribution of POL by the Ministry of Industry & Commerce and requesting him to take all possible action within the Italian Ministry to secure a reasonable allotment of POL for commercial transport.
d) Kept Economic Section fully advised of its efforts to correct the situation existing in Italy where only approximately half of the POL required is available for commercial transport.

3. All interested parties have been advised of the present POL allotment by the Ministry of Industry & Commerce which is grossly unfair to commercial transport. For example, 10% of all petrol allotted to the Italian Government is re-allocated for passenger transport in Rome and only 40% of the allotment is re-allocated to RMAC to supply all commercial vehicles.

4. This situation has caused wide-spread and unfavorable comment in Allied circles and is given as a reason why PETROL, AFHQ will not materially increase the POL allotment to the Italian Government.

1822

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

fleet.

2. Transportation Sub-Commission has taken the following action:

a) Requested additional allotment of POL from PETSEC, AFHQ.
b) Requested Commerce Sub-Commission and the Ministry of Industry & Commerce to review the existing allocation of POL by the Italian Government to the various elements.
c) Supplied complete information to the Minister of Transport, calling his attention to the inequitable distribution of POL by the Ministry of Industry & Commerce and requesting him to take all possible action within the Italian Ministry to secure a reasonable allotment of POL for commercial transport.
d) Kept Economic Section fully advised of its efforts to correct the situation existing in Italy where only approximately half of the POL required is available for commercial transport.

3. All interested parties have been advised of the present POL allotment by the Ministry of Industry & Commerce which is grossly unfair to commercial transport. For example, 10% of all petrol allotted to the Italian Government is re-allocated for passenger transport in Rome and only 40% of the allotment is re-allocated to MMAC to supply all commercial vehicles.

4. This situation has caused wide-spread and unfavorable comment in Allied circles and is given as a reason why PETSEC, AFHQ will not materially increase the POL allotment to the Italian Government.

5. In response to your inquiry, Transportation Sub-Commission has taken appropriate action to correct this situation, and it is now recommended that further action to correct the unreasonable allocation of POL by the Italian Government be taken by Economic Section with Commerce Sub-Commission or preferably by the Chief Commissioner with the Prime Minister of the Italian Government.

6. The flagrant wastage of POL, both legal and black market, by Italian civilians for pleasure driving would not be tolerated either in the United States or Great Britain and it is easily understood why PETSEC, AFHQ will not materially increase the allotment of POL to the Italian Government until this abuse is corrected.

DISTRIBUTION:

PETSEC, AFHQ
Minister of Transport
Commerce Sub-Commission
Road Division, Tn. S/S
Deputy Director, Tn. S/S

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0924

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

17 July
Lt Birchett

(385)

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

N 100.21 Tel: 220

MHT/hl

540/60/TN 1

5 July 1945

SUBJECT: Bus Transport

TO : Regional Commissioner,
Piemonte Region
Att'n: Regional Transportation Officer

1. Reference PR/ENG/100.21, 30 June 1945, Public Works & Utilities Division and Regional Transportation Officer's 1st Ind.

2. Director, Transportation Sub-Commission and Director, Public Works & Utilities Sub-Commission have agreed all matters referring to bus routes, operations, and etc. are the responsibility of Transportation Sub-Commission and Transportation Officers in the field.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

copies to: Director, Public Works & Utilities S/C
Economic Section
Supply Division, Economic Section
Road Division, Tn. S/C

PR/ENG/100.21
(5 July 1945)

1st. Ind.

HQ PIEMONTE REGION AMG, APO 394, U.S. ARMY, 17 JULY 1945

TO : Transportation Sub-Commission Alcom Rome

1. Noted.
2. All transport of a P.W.&.U. nature has been turned over to the Transportation Section or will be done so by 20 July.

C R BIRCHETT
Colonel CE
Regional Engineer
Piemonte

540/61
540/6

1st Ind. TWX

The Regional Transportation Officer, Piemonte Region, Allied Military Government, APO 394, 1 July= 1945. TO: The Director Transportation Sub-Commission, Headquarters Allied Commission APO 394 (Thru: The Regional Commissioner, Piemonte Region, Allied Military Government.)

1. Reference basic communication, information is requested as to which is responsible for the operation of bus lines and the application of tariff rates to such lines, Public Works and Utilities Division or Transportation Division.

R. A. SAUNDERS
Major Inf.
Regional Transportation Officer

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0926

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

CR/NM

HEADQUARTERS
PIEMONTE REGION
ALLIED MILITARY GOVERNMENT
APO 394
P.W.&.U. DIVISION

PR/ENG/ 100-21 30 June 1945

SUBJECT : Bus transport

TO : Transportation Section
(Attention Major Saunders)

Bus transport is a function of this Division. You will refer all matters referring to bus routes, operations, etc. to this Division.

C R BIRCHETT
Colonel CE
Regional Engineer
Piemonte

1329

0927

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tel: 220

mht/hl

AC/348/TR 5

His Excellency La Malfa,
Minister of Transport,
Rome.

27 June 1945

Dear Mr. Minister:

Confirming our conversation of 25 June 1945, the Allies placed an order for 2,000 trucks of 2½ tons capacity - giving a total lift of 5,000 tons for use by the Italian Government. This order was later changed to 260 trucks of 10 ton and 1600 trucks of 1½ ton capacity, giving a lift of 5,000 tons.

These trucks are being transferred to the Italian Government which is assigning them to ISR for operation. To date 500 of these trucks have been delivered to the Italian Government. Delivery can be increased if the ISR can accept them more rapidly.

There are now approximately 650 Allied trucks operating in Truck Pools in the Southern and Abruzzi-Marche Regions. These trucks have been used since the inception of the Truck Pools to carry civil supplies only.

On 18 June 1945, an officer of the Allied Commission, accompanied by a representative of the Ministry of Transport and the Ministry of the Treasury left for Campobasso on initial stage of transferring all of the trucks in those Truck Pools to the Italian Government. The transfer of the trucks in Campobasso and Foggia have already been completed. The transfer of the balance of these 650 trucks should be effected by 1 August.

The Allied Commission have been operating approximately 2,000 captured trucks in Sicily, 600 of which are runners. This organization has been operating under the name of INT - AC, Sicily. All of the property of the INT - Sicily was transferred from the Allied Commission to the Italian Government on 25 June 1945.

In addition, there are approximately 2,244 trucks in AC Special Truck Operating Group, composed of the 1700 - 1½ ton trucks, most of which have been delivered and approximately 580 - 2½ to 3 ton trucks supplied from military sources. It is proposed

E40/59

0928

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

to transfer title to these trucks to the Italian Government and deliver them to the locations specified below for operation by local truck pools on the dates set forth:

1. Forli-Cesena	July 1	132	trucks	
2. Bari	"	50	"	
3. Foggia	"	32	"	
4. Leghorn	"	400	"	664
5. Ancona-Macerata				
6. Leghorn	July 15	140	"	
7. Florence	"	140	"	
8. Venezia	"	150	"	
9. Genoa	"	150	"	580
10. Genoa *	August 1	200	"	
11. Milan *	"	200	"	
12. Turin *	"	200	"	
13. Venezia *	"	200	"	
14. Venezia-Giulia	"	200	"	1000
				2244

* - Tentative allocation and date subject to review in consultation with 15th Army Group and Regional Commissioners.

These above enumerated vehicles will be transferred to the Italian Government with the understanding that the U.S.A. and U.K. Governments reserve the right to raise a charge in dollars and sterling against the Italian Government. It is also with the understanding that any lifts required by AC will be given first priority for transport by the Italian Government or such other agency or person who may control the operation of these vehicles.

Your acceptance of this tentative program and the conditions of transfer will be greatly appreciated.

Yours very truly,

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

0 9 2 9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

DISTRIBUTION:

All Regional Commissioners
Provincial Commissioner - Ancona
" " - Leghorn
Senior Transportation Officer - Foggia
" " " - Bari
" " " - Florence
Finance Sub-Commission
Legal Sub-Commission
Special Truck Operating Group
Road Division - Th. S/C
Road - Movements Division - Th. S/C
Deputy Director, Th. S/C
Economic Section
Supply Division, Economic Section

0 9 3 01

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Mrs Taylor.

As we have decided to stop the activation of 223 G.T. Coy it cannot be sent to EMILIA. We propose to sent an equivalent number of trucks into an R.A.S.C. Truck Pool in lieu.

The remainder of para 2(c) is agreed.

C. Thompson Lt. Col.
Roads Dir.

20/6.

1917

0931

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

limited due to political trouble among employers and lack of coal, of which requirements are 10.000 tons per month .

b) LANCIA need 500 Tons coal per month to start production If coal is supplied, electric battery trucks will be manufactured, but not before July .

c) Industry Division has applied for coal allotment and suggest main supply should be through SAVONA port when opened, thence by rope line to SAN GIUSEPPE di CAIRO for rail to TURIN .

Stated that 7000 t.p.d. coal or 3000 t.p.d. oil can be handled through this channel under normal conditions.

(ACTION ~~— ROADS DIVISION~~ (INFO)

19. SPARE PARTS & TYRES

a) MICHELIN started producing 50 tyres a day for Fiat 626 trucks and cars on 22 May . Sufficient material is held

TRANSPORTATION SUB COMMISSION CNC/mi

INTER OFFICE MEMO

Tel: 478303

Our Ref : AC/120/69/Tn.3 15 June 1945

SUBJECT : Transportation - North Italy.

TO : Director.

Ref. MHT/eh of 13 June 45.

1. TOSCANA Region.

Need for 25 trucks.
Recommend release of one platoon (33 trucks) from FORLI Refugee Camp to parent unit i.e. 222 G.T. Coy (HQ at FLORENCE) for work in TOSCANA Region when relieved approx 20 June(see para 2 EMILIA Region).

2. EMILIA Region.

(a) DIESEL fuel for Civilian trucks.
Informed by Emilia Region, Supply Officer (phone 14 June 45) that Diesel fuel now allotted. 200 Tons had arrived FAENZA.

(b) Lubricating Oils for Methane Vehicles.
Supply Officer, Emilia Region (phone 14 June 45) said that it had been estimated that a 5% proportion of lubricating oils based on Diesel Oil allotment (deliveries) would be sufficient to provide requisite lubricating oil for Methane vehicles.(Normal proportion of lubs to Diesel Oil is only 2½ % by volume). This had been agreed by AFHQ PETSEC. Unfortunately arrival of 200 Tons at FAENZA (see (a) above) did NOT include 10 Tons lubs. Spoke Lt. Col. KING (AFHQ - PETSEC; phone ROME 478131) 14 June who promised to investigate. Spoke again 15 June. Orders had been sent out for proportion of lubs with Diesel but at time of dispatch of 200 Tons orders had not been received due to delay in communications. Future despatches should however be correct.

(c) M.T.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Recommend release of one platoon (33 trucks) from FORLI Refugee Camp to parent unit i.e. 222 G.T. Coy (HQ at FLORENCE) for work in TOSCANA Region when relieved approx 20 June(see para 2 EMILIA Region).

2. EMILIA Region.

(a) DIESEL fuel for Civilian trucks.
Informed by Emilia Region, Supply Officer (phone 14 June 45) that Diesel fuel now allotted. 200 Tons had arrived FAENZA.

(b) Lubricating Oils for Methane Vehicles.
Supply Officer, Emilia Region (phone 14 June 45) said that it had been estimated that a 5% proportion of lubricating oils based on Diesel Oil allotment (deliveries) would be sufficient to provide requisite lubricating oil for Methane vehicles.(Normal proportion of lubs to Diesel Oil is only 2½ % by volume). This had been agreed by AFHQ PETSEC. Unfortunately arrival of 200 Tons at FAENZA (see (a) above) did NOT include 10 Tons lubs. Spoke Lt. Col. KING (AFHQ - PETSEC; phone ROME 478131) 14 June who promised to investigate. Spoke again 15 June. Orders had been sent out for proportion of lubs with Diesel but at time of dispatch of 200 Tons orders had not been received due to delay in communications. Future despatches should however be correct.

(c) M.T.
At present the region has the following A.C. transport operating in A.C. territory :- 1976

(I) No. 18 Q.M. Coy 48 trucks
(II) One platoon 221 GT Coy 33 " (Special detail Forli Ref.Camp)

81 trucks.

It is recommended that the next GT Coy (total strength 132 trucks) available, probably No 223 about 20 June 45 be allotted to Emilia Region for duty in AC portion of Region and to release present 81 trucks. Duties to include the following :-

540/58

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

(I)	Postal Service.	FORLI - VENICE	1 Truck
(II)	" "	FORLI - MILAN	2 Trucks
(III)	Sulphur (1000 Tons)	PERTICARA - CESENA (50 Tons per day)	12 Trucks
(IV)	FORLI Refugee Camp		33 Trucks
			48 Trucks

Note (I) (II) (III) Have been outstanding - unable to commence due lack of MT.

This would leave a balance of 84 trucks full strength but only app 52 average operating strength to cover present duties of 18 QM Coy ~~now~~ relieved.

Upon relief 33 trucks of 221 G.T. Coy return to FLORENCE (see para 1) and it is suggested that 18 Q.M.Coy be handed over to 15 Army Gp so that they have command of complete 3rd Truck Bn.

For Chief,Movements Division.

C.N.CHRISTENSEN
Lt.Col.

Copy to : Road Division
File 121/Tn.3

132
48
84 (Monthly 52)

Agreed.
J.R. Baker
Lt. Col.
16.6.45.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0 9 3 51

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

With the compliments of the

Public Relations Officer,

Allied Commission

0936

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

T R A N S L A T I O N /nc

TO : Mr.M.H.TAYLOR
Director of Transportation Sub-Commission

With the compliments of the "Public Relation Officer, Allied Commission".

From the "GLOBO"

We have received from the Public Relation Branch of the Allied Commission, the following letter signed by Major Thomas G.Bergin:

" The Transportation Sub-Commission has called our attention to the fact that the data mentioned in the subject article of the "GLOBO" on June 13th, in regard to the trucks which are supplied to Italy by the Allies, are not correct.

The situation is the following: nearly 1600 trucks have arrived to Rome and after having been grouped into military Italian Units, they have been exclusively used to haul supplies for the civil population under the supervision of the Allied Commission. The arrival of more trucks, for an overall loading capacity of 5000 tons, is expected: contacts have been made with the Ministry of Transports to turn them over directly to the Italian Government, which will allocate them to the State Railwys.

At present the Transportation Sub-Commission is urging the Italian Government in regard to the delivery of these trucks, which are assembled and ready to operate.

The Transportation Sub-Commission has also pointed out that all trucks which have been used in Sicily by the I.N.T. have been turned over to the Italian Government and that 1300 trucks, not included in mentioned figures (which refer only to the trucks supplied by the Allies) will be delivered to the Italian Government which will allocate them to truck-pools."

We are glad of having received mentioned informations by the Allied Commission about the supply of trucks to Italy. This statement permits us to consider the situation with more hops.

1914
540/57

0 4 3 7

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

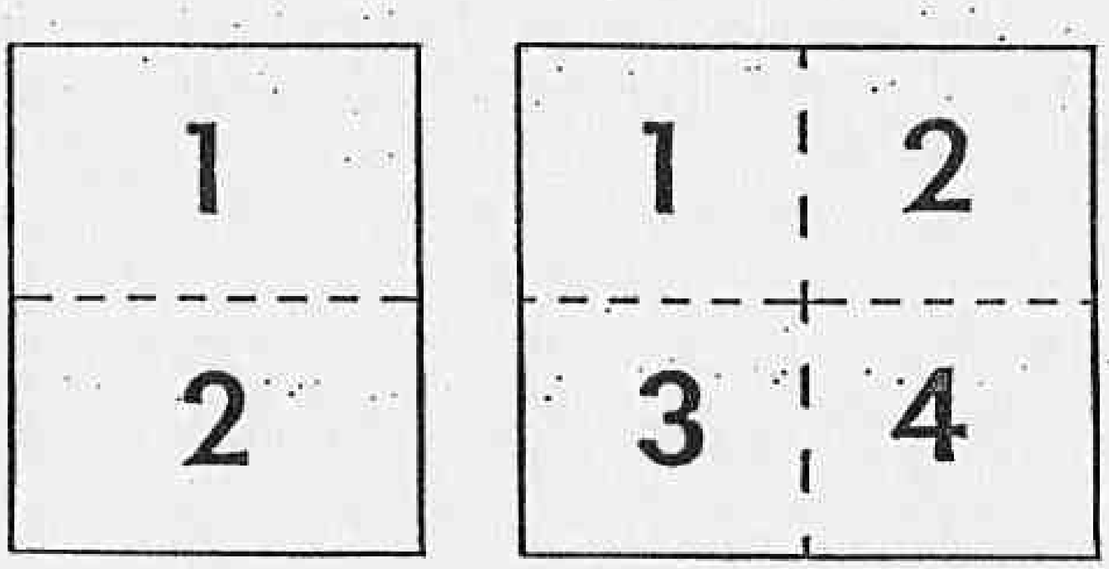
We are sure that the Italian Government will overcome all the difficulties which prevent a quich delivery of the trucks according to the Statement, of the Transportation Sub-Commission - in order that they may be operated to improve the situation of our transports.

0 9 3 81

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

MAPS AND CHARTS TOO LARGE TO FILM
ON ONE EXPOSURE ARE FILMED CLOCKWISE
BEGINNING IN THE UPPER LEFT CORNER,
LEFT TO RIGHT, AND TOP TO BOTTOM.

SEE DIAGRAMS BELOW.



0 9 3 91

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

Venerdì 22 Giugno 1945 - S. Paolino

Direzione, Redazione, Amministrazione: Roma, Via S. Basilio, 45 - Telefono numero 43-113 — Abbonamenti: un anno, L. 750; un semestre, L. 390; un trimestre, L. 225 — Una copia, L. 3; arretrata L. 6 — Spedizione in abbonam. postale.

Per la pubblicità rivolgersi alla Concessionaria esclusiva: Società per la Pubblicità in Italia (SPI) Roma, Via del Parlamento, 9 piano primo. Telefoni 61372 - 63964 e alle sue succursali

Il Globo

INFORMATORE ECONOMICO PER LA RIC

ANNO 1

Tariffe delle inserzioni: per ogni millimetro di altezza, larghezza una colonna: avvisi finanziari L. 30; necrologie L. 20; commerciali, tea... Economici vedere le condizioni indicate in testa alle rispettive rubriche. Pagamento anticipato. L'amministrazione del «Globo» si riserva il diritto di ri... I collaboratori che i manoscritti presentati per la pubblicazione non saranno restituiti, anche se non dovessero essere stampati. — È vietata la ri...

Il prestito e il Nord

di Paolo Baffi

Il ministro del tesoro, nelle sue recenti dichiarazioni ha resi noti taluni primi dati sulle finanze della repubblica fascista che, anche se soggetti a revisione, sono atti a fornire un primo orientamento sulle condizioni finanziarie in cui è stato trovato il nord.

Essi palesano che l'amministrazione neo-fascista ha speso, nei 20 mesi della sua esistenza, intorno a 360 miliardi di lire, ossia 18 miliardi al mese, di cui sui 100 miliardi per contributo di guerra ai tedeschi.

Solo un settimo della spesa totale è stato coperto mediante entrate effettive; il resto con l'aumento del debito fluttuante, e cioè pompando denaro dalle banche private attraverso i depositi di queste presso il tesoro, e dalla Banca d'Italia

La Banca d'Italia potè coprire in parte il fabbisogno dei biglietti per i finanziamenti richiesti utilizzando i fondi riversatile, per ammontari ingentissimi, dalle banche private. All'origine di tale corrente di fondi stanno gli stessi ordini di fatti già osservati nel sud: la liquefazione del capitale nazionale (liquidazione di scorte, mancato investimento di quote di ammortamento); la scarsità di profittevoli impieghi creditizi, specie dopo l'8 settembr, quando vennero meno i finanziamenti ai fornitori dello Stato contro cessione dei

Lo zuccherificio di Sampierdarena attende carbone

GENUVA, 21

Il grande zuccherificio di Genova-Sapierdarena della Società Zuccherifici Nazionali Eridania ha subito danni che non precludono la possibilità di riprendere il lavoro.

Questo grande stabilimento, che in tempi normali occupava circa un migliaio di operai, e fornito di un impianto di raffineria di zucchero, di una distilleria che rienva l'alcool dalla lavorazione del melasso e di un fatificio per imballaggi.

In seguito ai danni subiti dallo stabilimento ed alle asportazioni di alcuni motori elettrici compiute dai tedeschi, la potenzialità normale della raffineria e della distilleria è notevolmente diminuita. Lo jutificio è, invece, pienamente efficiente.

I danni subiti dallo stabilimento a causa della guerra e delle asportazioni si valutano ad oltre 4 milioni di lire. Per la ripresa del lavoro nei limiti consentiti dall'attuale potenzialità degli impianti occorrono circa 2.000 tonn. mensili di carbone.

Per stabilizzare il cambio fra dollaro e sterlina

WASHINGTON, 21.

Il senatore Robert Taft, principale esperto economico del partito repubblicano, ha sostenuto ieri la opportunità di un accordo con la Gran Bretagna per stabilizzare il cambio fra dollaro e sterlina, mentre le altre valute dovrebbero venire ad esso rapportate.

Tale piano dovrebbe sostituire il «faraginoso meccanismo» istituito negli accordi di Bretton

L'accordo tra Tito e gli Alle... ci priva delle risorse istria...

Perdiamo metà della produzione nazionale di carbone, quattro quinti di quella delle bauxite e un quinto del nostro mercur...

Secondo un comunicato dell'Agenzia «Ansa», la linea di delimitazione delle zone della Venezia Giulia passate sotto il controllo delle truppe Alleate corre da Punta Cressa, circa 6 km. a sud di Trieste, verso Gorizia, descrivendo un cerchio di circa 16 chilometri di raggio, attraverso Erpelle, Cosina, San Daniele e Montespino. Da questa località, piegando leggermente a nord-est, procede per Santa Lucia, Caporetto e Plezzo, toccando il confine austriaco al Mappart, presso Tarvisio.

Controllo jugoslavo

Gli Alleati occupano Pola e godono di diritti di passaggio sulle arterie stradali che collegano questa città con Trieste e di diritti di navigazione e di ancoraggio lungo la costa che separa queste due città.

La delimitazione concordata fra gli Alleati ed il governo di Tito pone sotto il controllo delle truppe jugoslave l'Istria intera, nonchè le vallate e la catena delle Alpi Giulie, che da Postumia seguono il confine jugoslavo fino ad incontrare quello austriaco.

Sono quindi sottratte, per ora, all'Italia, con suo gravissimo pregiudizio, tutte le materie prime che si trovano nell'Istria e nelle zone della Venezia Giulia passate sotto il controllo jugoslavo e, cioé, il carbone, le bauxiti, le sabbie silicee ed il mercurio. Combustibile e materie prime ci vengono a mancare proprio nel momento in cui ne hanno urgente bisogno per riprendere il lavoro.

L'apporto dell'Istria e della Venezia Giulia all'economia italiana era tutt'altro che trascurabile. Circa la metà della produzione carbonifera nazionale era in passato assicurata dalle miniere del bacino dell'Arsa, dalle quali si estraevano più di un milione di tonnellate annue di combustibile.

Le bauxiti

Più di quattro quinti delle nostre bauxiti provenivano dalle cave istriane, dalle quali, negli ultimi tempi si estraevano circa 400.000 tonnellate annue di minerali. I principali giacimenti si trovano lungo una linea che, partendo da Porto Albona, taglia diagonalmente la regione, toccando Pisino e Montona e giunge a Pirano.

Le nostre fabbriche di allumina e di alluminio, la cui attività è particolarmente necessaria per la ricostruzione, non potranno lavorare secondo la loro attuale potenzialità se non disporranno della bauxite istriana.

Il quadro delle risorse attualmente comprese nel territorio controllato dalle autorità jugoslave va completato dalle sabbie silicee istriane, scaglionate in grandi banchi fra Gimino e Pola, utilizzate dall'industria vetraria in ragione di circa 70.000 tonn. annue, e dal mercurio di Idria. Questa miniera forniva il 20 per cento della produzione mercurifera nazionale, prossima ad 80.000 bombole annue.

50 mila lire italiane, non è compreso l'im... dei danni causati ai... nali e privati dei s... Oltre un quarto di... stato sostenuto dagli... Approssimativamente... cifra ammonta anche... sostenuto dalla Ger...

La circolazi... negli Sta...

NEW ...

La circolazione m... gli Stati Uniti è a... 358 milioni di dollari... maggio, e ammonta a... e mezzo (INS).

Lo sca... Milan...

La pe... riavvi... diffici...

Le prime quotazi... sa di Milano, dopo... è avvenuta lunedì...

0940

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Globo

ONOMICO PER LA RICOSTRUZIONE

Le informazioni esatte sono strumenti di lavoro per la ricostruzione, garanzie per la pace, basi per una sana democrazia.

30; necrologie L. 30; commerciali, teatrali e cinematografici L. 80. Tassa governativa e imposta sull'entrata in più. Per gli Avvisi ge del «Globo» si riserva il diritto di rifiutare quegli ordini che a suo giudizio insindacabile ritenesse di non poter accettare. — Si avvertono ro essere stampati. — E' vietata la riproduzione e la traduzione anche parziale, di qualsiasi notizia pubblicata senza citarne la fonte.

NUM. 118

ito e gli Alleati

isorse istriane

produzione nazionale uinti di quella della del nostro mercurio

bisogno per ri-

ia e della Ve-nomia italiana trascurabile. la produzione le era in pas-le miniere del alle quali si e-un milione di l combustibile,

xiti

inti delle no-vano dalle ca-uali, negli ul-evano circa mmue di mine-chimenti si tro-bea che, par-ena, taglia dia-one, toccando giunge a Pi-

he di allumina eul attività e essaria per la potranno lavo-o attuale po-sporranno del-

risorse attual-territorio con-à jugoslave va sabbie silicee in grandi ban-ola, utilizzate ia in ragione annue, e dal Questa minie-r cento della era nazionale, bombole an-

50 mila lire italiane. Nella cifra non è compreso l'ingente valore dei danni causati ai beni nazionali e privati dei singoli paesi. Oltre un quarto di tale spesa è stato sostenuto dagli Stati Uniti. Approssimativamente alla stessa cifra ammonta anche il gravame sostenuto dalla Germania *(UP)*.

La circolazione negli Stati Uniti

NEW YORK, 21.

La circolazione monetaria negli Stati Uniti è aumentata di 168 milioni di dollari nella scorsa settimana, e ammonta a 26 miliardi e mezzo *(INS)*.

Anche l'Italia avrà delle case prefabbricate

E' rientrato in Italia l'Ispettore Generale del Genio Civile, ing. Prezioso, inviato negli Stati Uniti dal ministro Romi, presidente del comitato interministeriale per la ricostruzione, al quale ha riferito sui tipi e sulle strutture delle case prefabbricate costruite secondo i sistemi americani.

In base ai ragguagli forniti e compatibilmente con la disponibilità valutarie e con le possibilità di trasporto, sono state avviate pratiche, per il tramite dell'UNRRA, per la concessione dall'America di un certo numero di case prefabbricate.

Frattanto lo stesso ing. Prezioso ed altri tecnici sono stati incaricati di eseguire visite nell'Italia centrale e settentrionale agli impianti di produzione di materiali per costruzioni del genere e di far proposte ai fini della possibilità di un pronto allestimento di case prefabbricate da parte di ditte italiane. (Ansa)

Circa mille galleggianti sono tuttora sommersi entro il porto di Genova

Il porto di Genova è un cimitero di natanti. Si calcola che il numero dei galleggianti affondati dai tedeschi nelle sue acque, fra chiatte, natanti da carico e pontoni, ascenda ad un migliaio. Parecchi rimorchiatori hanno subito la stessa sorte.

Il problema della ricostituzione della flottiglia di natanti portuali e dei pai gravi e deve essere risolto al più presto, contemporaneamente al progressivo rientro in servizio delle installazioni ed opere portuali. Tali mezzi sono, infatti, indispensabili per le operazioni di carico e scarico.

Il porto disponeva di circa 1300 galleggianti: ne sono rimasti a galla poco più di 200. Secondo i dati raccolti dai competenti uffici del porto, circa 500 chiatte, per una stazza complessiva di 23 mila tonnellate, sono state affondate in prossimità delle banchine e soltanto un centinaio di esse è recuperabile senza che occorrano grandi lavori. Le altre dovranno essere rimosse al più presto per permettere l'attracco delle navi alle banchine.

Sono stati affondati anche tutti i pontoni di sollevamento di maggiore potenza, dei quali soltanto 5 sono attualmente a galla. Perdita grave è stata infine quella di numerosi pontoni da carico.

La situazione dei rimorchiatori è divenuta migliore poichè sono attualmente disponibili una trentina di unità fra grandi e piccole, molte delle quali, però, abbisognevoli di riparazioni.

LE ALTRE NOTIZIE

Il maresciallo Alexander ha dichiarato a Milano alla stampa alleata che l'Italia si è completamente riabilitata dal giorno in cui è divenuta cobelligerante, ha elogiato i nostri patrioti e le truppe regolari, ha previsto fra 10 giorni lo sgombero completo francese della Val d'Aosta ed ha annunziato un'occupazione fiduciaria, sino alla Conferenza della pace, anche dell'Alto Adige, qualora gli austriaci avanzassero pretese su quel territorio.

Ferruccio Parri, insediatosi ieri al Viminale, dopo aver prestato giuramento nelle mani del Luogotenente, ha convocato per martedì il primo consiglio dei ministri.

Joseph Grew ha assicurato che il governo americano seguirà l'opera del nuovo governo Parri con interesse e simpatia.

Francis Biddle, attuale ministro della giustizia, ha accettato di essere nominato ambasciatore degli S. U. a Roma.

Lo scarto dei corsi tra le borse di Milano e Roma tende a ridursi

La possibilità di arbitraggi ha facilitato il riavvicinamento dei titoli di Stato, mentre più difficile è il livellamento dei titoli azionari

di Paolo Pelleri

Le prime quotazioni della Borsa di Milano, dopo la riapertura avvenuta lunedì 18, hanno re[gi]stato — è stato recuperato, grazie ai patrioti, un forte quantitativo di cenapa grezza, frutto

0941

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

sud: la liquefazione del capitale nazionale (liquidazione di scorte, mancato investimento di quote di ammortamento); la scarsità di profittevoli impieghi creditizi, specie dopo l'8 settembr, quando vennero meno i finanziamenti ai fornitori dello Stato contro cessione dei loro crediti verso le amministrazioni committenti (i tedeschi pagavano per contanti coi fondi del contributo di guerra); l'espansione della massa monetaria, che è stata dello stesso ordine di grandezza nelle due parti del paese. Al nord come al sud, questi fatti hanno condotto al raddoppiamento dei depositi bancari tra il settembre 1943 ed i primi del 1945 e hanno spinto le banche a trovar loro provvisorio impiego nei conti correnti vincolati presso la Banca d'Italia, nei conti correnti presso il tesoro e nei buoni del tesoro ordinari; con la sola differenza che al nord le banche hanno resistito, sia pure in misura diversa da banca a banca, all'allettamento dei maggiori saggi offerti dal tesoro, impiegando la maggior parte delle loro disponibilità nei conti correnti vincolati a 15 giorni della Banca d'Italia, sui quali viene pagato il 3 per cento.

L'estensione al nord della emissione dei buoni del tesoro quinquennali 5 per cento 1950 da taluni è stata giudicata troppo onerosa per lo Stato, in relazione alle condizioni di quel mercato finanziario. Ma l'allineamento di tali condizioni a quelle del sud è intervenuto prontamente dopo la liberazione, ed oggi a Milano i buoni del tesoro novennali sono trattati privatamente sotto la pari.

Probabilmente, molti di coloro i quali fanno obiezioni all'onerosità del prestito sono mossi, piuttosto che da considerazioni relative allo stato del mercato, da una esigenza morale di giustizia nella distribuzione dei sacrifici, che li porta ad auspicare, di preferenza, l'immediata applicazione di tributi straordinari, in ispecie a carico dei profittatori del tempo di guerra.

E' escluso, tuttavia, che questi necessari provvedimenti di giustizia tributaria possono fornire al Tesoro, senza attriti e danni compensatori, un rendimento immediato paragonabile a quello del prestito ed adeguato alle sue necessità. E si può anche argomentare, con Soleri, che l'estensione del prestito, impedendo un ulteriore logoramento monetario, preparerebbe condizioni di accesso ai provvedimenti di stabilizzazione da attuare tra alcuni mesi. I quali, offrendo per la prima volta una garanzia sostanziale di salvezza del capitale, indurranno gli investitori ad accettare titoli a basso saggio di interesse nominale: e concluderne che essa gioverebbe esperto economico del partito repubblicano, ha sostenuto ieri la opportunità di un accordo con la Gran Bretagna per stabilizzare il cambio fra dollaro e sterlina, mentre le altre valute dovrebbero venire ad esso rapportate.

Tale piano dovrebbe sostituire il «faraginoso meccanismo» istituito negli accordi di Bretton Woods. (*Reuter*).

Sono quindi sottratte, per ora, all'Italia, con suo gravissimo pregiudizio, tutte le materie prime che si trovano nell'Istria e nelle zone della Venezia Giulia passate sotto il controllo jugoslavo e, cioè, il carbone, le bauxiti, le sabbie silicee ed il mercurio. Combustibile e materie prime ci vengono a mancare proprio nel momento in cui le nostre industrie

1912

Sollecitazioni della C. A. al governo italiano perchè accetti camion già pronti

Riceviamo dall'Ufficio Stampa della Commissione Alleata, a firma del maggiore Thomas G. Bergin, la seguente lettera:

«La Sottocommissione per i Trasporti ci fa notare che nell'articolo di fondo di «Il Globo» del 13 giugno, vengono riportati dei dati circa i camions forniti all'Italia dagli Alleati, che non sono esatti.

La situazione attuale è come segue: sono arrivati a Roma circa 1600 camions e, dopo essere stati organizzati in formazioni militari italiane, sono stati adibiti unicamente al trasporto di rifornimenti per la popolazione civile, sotto la direzione della Commissione Alleata. Si attende anche l'arrivo da un momento all'altro di altri camions di una portata di 5.000 tonnellate; con il Ministero dei Trasporti è stato concordato che essi verranno consegnati direttamente al Governo italiano che li assegnerà alle Ferrovie dello Stato. In questo momento la Sottocommissione per i Trasporti sta sollecitando il Governo italiano perchè accetti la consegna dei camions già montati e pronti per essere messi in uso.

Inoltre la Sottocommissione per i trasporti fa notare che tutti i camions usati in Sicilia dall'I.M.T. sono stati consegnati al Governo italiano e che altri 1300 camions, non compresi nelle cifre date qui sopra (che si riferiscono solo ai camions dati dagli Alleati) verranno ora consegnati al Governo italiano che li assegnerà ai centri trasporto».

Siamo lieti della precisazione cortesemente inviataci dalla Commissione Alleata circa la fornitura di autocarri all'Italia, precisazione che permette di considerare la situazione con una maggior serenità.

Siamo persuasi anche che il Governo italiano supererà rapidamente quelle eventuali difficoltà che gli impedissero, secondo quanto afferma la Sottocommissione Alleata per i Trasporti, di prendere sollecitamente in consegna gli autocarri già pronti, dei quali vi è urgente bisogno per riorganizzare al più presto possibile la nostra rete di trasporti.

L'Ungheria paga le riparazioni

MOSCA, 21.

La radio sovietica ha annunciato che il governo provvisorio ungherese ha firmato un accordo per la consegna di merci alla Russia a titolo di riparazioni di carbone ha però provocato in questi ultimi tempi un deficit di oltre 10 mila tonnellate su mercato spagnolo.

Per fronteggiare tale deficienza è stato necessario effettuare una importazione straordinaria dagli Stati Uniti, mediante l'acquisto di 5 mila tonnellate, conclusa da alcune fabbriche di rayon.

L'industria delle sete artificiali potrà così esser messa in condizioni di continuare a lavorare con ritmo quasi normale.

Merci italiane giunte negli S. U.

WASHINGTON, 21.

Entro la fine di giugno i rifornimenti alimentari inviati dalla UNRRA all'Italia ammonteranno a 77 mila tonnellate — ha annunciato il direttore dell'UNRRA — Viveri sono stati distribuiti nelle cinque provincie dell'Italia centrale più gravemente devastate.

L'UNRRA contribuirà al rimpatrio di circa 850 mila italiani deportati in Germania.

Nel frattempo l'ufficio per i rapporti economici con l'estero degli Stati Uniti ha annunciato che prodotti italiani per un valore di circa un milione di dollari si trovano in viaggio o sono già arrivati negli Stati Uniti dal 1. giugno. Fra essi si trovano acido citrico, essenza di bergamotto, tacco di ginepro, talco e cedro (*AP*).

trollato dalle autorità jugoslave va completato dalle sabbie silicee istriane, scaglionate in grandi banchi fra Gimino e Pola, utilizzate dall'industria vetraria in ragione di circa 70.000 tonn. annue, e dal mercurio di Idria. Questa miniera forniva il 20 per cento della produzione mercurifera nazionale, prossima ad 80.000 bombole annue.

Si osserva in questi giorni che l'accordo, intervenuto fra gli Alleati ed il Governo di Tito non conferma il principio già sostenuto dalle Nazioni Unite e dal Governo Italiano.

Gli Alleati ben conoscono la reale situazione delle industrie del Nord, forzatamente inoperose per mancanza di carbone. Essi sanno che le aziende non potranno più a lungo sostenere il grave onere finanziario dei salari e degli stipendi senza svolgere alcuna attività produttiva.

Carbone per le industrie

D'altra parte, malgrado le autorevoli voci levatesi oltre oceano per sostenere la necessità di immediati aiuti all'Italia, sembra che i rifornimenti di combustibile non possano per ora assumere grande entità a causa della indisponibilità di tonnellaggio, impegnato a sostenere il crescente ritmo della offensiva in Oriente.

In queste condizioni, per un miglioramento della nostra situazione economica, non resta da sperare che sulla tempestiva conclusione di accordi, diretti ad assicurare all'Italia, almeno la disponibilità del carbone e delle bauxiti dell'Istria, indispensabili per un'efficace ripresa.

Quanto è costata finora la guerra

WASHINGTON, 21.

Le spese di guerra sostenute dai vari paesi belligeranti sino a tutto il 1944 sono valutate ad oltre un milione di milioni di dollari. Il calcolo è stato effettuato dalla Università di Washington, dopo vari mesi di studi e ricerche.

Questa cifra astronomica, se fosse stata divisa fra gli abitanti di tutto il mondo, avrebbe potuto consentire di dare a ciascuno cinquecento dollari, pari cioè a

La Consulta sarda esamina la situazione dell'Isola

La situazione particolarmente grave dell'agricoltura sarda ha formato oggetto di un ordine del giorno della Consulta regionale di Cagliari, nel quale, premesso: 1) che il costo di produzione del grano e dei cereali minori supera notevolmente in Sardegna il prezzo fissato per gli ammassi, 2) che gli agricoltori sardi subiscono quest'anno la quasi totale distruzione dei loro raccolti a causa della siccità e della invasione delle cavallette; 3) che per non compromettere irrimediabilmente l'economia agricola isolana sono necessarie speciali provvidenze, mentre è urgente assicurare l'approvvigionamento della popolazione si chiede che il governo: 1) voglia stabilire uno speciale indennizzo a favore portazione di tessuti, la cui mancanza è particolarmente sentita, la necessità di salvaguardare il patrimonio ittico hanno formato oggetto di ampia trattazione da parte della Consulta.

Un o. d. g. è stato quindi approvato sulla insufficienza dei mezzi di trasporto marittimi ai fini dell'importazione e dell'esportazione delle merci e al traffico dei passeggeri, con il quale si auspica che il governo centrale affidi alla «Tirrenia» il naviglio che si renderà disponibile e la gestione di tutti i servizi marittimi da e per la Sardegna, fino a che tale compito possa essere eventualmente assunto da altri organismi e enti regionali.

E' stato rilevato che l'alto costo

La po... riavvici... difficile

La prime quotazioni... sa di Milano, dopo... ra avvenuta lunedì li... gistrato un ribasso a... solo rispetto ai massi... di nel 1945, ma anche... le quotazioni del 25... ultimo giorno di borsa... ma della liberazione... settentrionale.

Cause di livell...

Si è in sostanza s... cenuto al riavvicin... prezzi di Roma e q... Avvenuta tuttavia il riav... dei prezzi tra le due... sibilmente più accent... teli statali in confron... industriali.

Quali possono esse... che hanno influito in... gici sul livellamento... di Stato tra le due... in misura minore sui... striali?

E' noto che alla b... ma alcune sedute... quindicina di giugno... no una attività insol... bi animati ed impor... fermissimo provocato... da parte di denaro... te milanese.

E' pertanto evidente... ne di «arbitraggio» c... quegli acquisti ha... influito sul riavvicin... corsi delle due piazze... rialzo provocato a Ro... il prevedibile smorzam... no provocato a Mila... do di borsa chiusa d... titoli acquistati a Ro...

Ma secondo noi... causa deve avere in... no in parte, al riav... di cui discorriamo. E... presunzione che il... Buoni del Tesoro, c... maggio, non venga... talia del Nord.

I titoli indu...

Poiché l'indirizzo... pare orientato verso... si inferiori, è ev... za del mercato del ti... ad allinearsi su qu... portino il tasso reale... to al livello presum... dimento dei prestiti... ticolarmente di que... costruzione.

Sensibilmente diver... scorso per i titoli az...

Influiscono in qu... considerazioni di val... collegiche e tecniche,...

Tra le prime posti... rare le notizie più c... se, aggiornate e de... in conoscenza delle ri... ti di efficienza pro... impianti delle varie... che spiegherebbe la... migliore dei titoli el... to agli altri, ed il... miglior distacco d... Roma; tra le seconde... cludere la desiderabi... che si prevede possa... un investimento più... per il futuro, in cer... teri locali, che per o... non sono nelle stes... ti che giustificherebb... lo scarto di ben 202... quotazioni di Milano... 1775 dei Beni St... giugno.

0942

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

jugoslave va
sabbie silicee
grandi ban-
ola, utilizzate
a in ragione
annue, e dal
uesta minie-
r cento della
ra nazionale,
bombole an-

ti giorni che
fra gli Al-
di Tito non
o già sosten-
Unite e dal

conoscono la
industrie del
imperose per
e. Essi sanno
potranno più
grave onere
e degli sti-
alcuna atti-

industrie

rando le auto-
oltre oceano
asità di im-
, sembra che
combustibile
ora assumere
a della indi-
leggio, impe-
rescente rit-
in Oriente.
, per un mi-
tra situazio-
resta da spe-
stiva conclu-
etti ad assi-
eno la dispo-
e delle bau-
pensabili per

ostata

guerra

GTON, 21.
ra sostenute
anti sino a
valutate ad
milioni di
stato effet-
ità di Wa-
mesi di studi

nomica, se
gli abitanti
vrebbe potu-
o a ciascuno
pari cioè a

na

Isola

la cui man-
nte sentita;
aguardare i
mo formato
ttazione da

o quindi ap-
fficienza dei
marittimi ai
e dell'espor-
ai traffico
quale si at-
centrale al-
o il naviglio
ibile e la ge-
zi marittimi
, fino a che
ere eventual-
tri organismi

e l'alto costo

La possibilità di arbitraggi ha facilitato il riavvicinamento dei titoli di Stato, mentre più difficile è il livellamento dei titoli azionari

di Paolo Pelleri

Le prime quotazioni della Borsa di Milano, dopo la riapertura avvenuta lunedì 18, hanno registrato un ribasso sensibile, non solo rispetto ai massimi raggiunti nel 1945, ma anche rispetto alle quotazioni del 25 aprile u.s., ultimo giorno di borsa aperta prima della liberazione dell'Italia settentrionale.

Cause di livellamento

Si è in sostanza sviluppata la tendenza al riavvicinamento tra i prezzi di Roma e quelli di Milano. Mentre tuttavia il riavvicinamento dei prezzi tra le due borse è sensibilmente più accentuato sui titoli statali in confronto di quelli industriali.

Quali possono essere le cause che hanno influito in misura maggiore sul livellamento dei titoli di Stato tra le due piazze, ed in misura minore sui titoli industriali?

E' noto che alla borsa di Roma alcune sedute nella prima quindicina di giugno presentarono una attività insolita, con scambi animati ed importanti, a tono (ermetismo provocato da acquisti da parte di denaro in gran parte milanese.

E' pertanto evidente che l'azione di «arbitraggio» compiuta da quegli acquisti ha sensibilmente influito sul riavvicinamento dei corsi delle due piazze, sia con il rialzo provocato a Roma, sia con il prevedibile smorzamento di tono provocato a Milano in periodo di borsa chiusa dall'offerta dei titoli acquistati a Roma.

Ma secondo noi una seconda causa deve avere influito, almeno in parte, al riavvicinamente di cui discorriamo. E questa è la presunzione che il prestito dei Buoni del Tesoro, chiuso il 19 maggio, non venga esteso nell'Italia del Nord.

I titoli industriali

Poichè l'indirizzo ufficiale appare orientato verso prestiti a tassi inferiori, è evidente la tendenza del mercato dei titoli di Stato ad allinearsi su quotazioni che portino il tasso reale di rendimento al livello presumibile di rendimento dei prestiti futuri, e particolarmente di quello della Ricostruzione.

Sensibilmente diverso è il discorso per i titoli azionari.

Influiscono in questo settore considerazioni di valutazione, psicologiche e tecniche.

Tra le prime possiamo annoverare le notizie più o meno precise, sfrondate e dettagliate sulla conoscenza delle situazioni reali di efficienza produttiva e di impianti delle varie aziende; il che spiegherebbe la valutazione migliore dei titoli elettrici rispetto agli altri, ed il conseguente maggiore distacco dei prezzi di Roma. Tra le seconde possiamo includere la desiderabilità di titoli che si prevede possano costituire un investimento più rassicurante per il futuro in confronto di altri locali, che per cause belliche, non sono nelle stesse condizioni, il che giustificherebbe ad esempio lo scarto di ben 2025 punti tra le quotazioni di Milano 3600 e Roma 1775 dei Beni Stabili, del 18 giugno.

Ancora in sostanza sviluppata la tendenza al riavvicinamento tra i prezzi di Roma e quelli di Milano. Mentre tuttavia il riavvicinamento dei prezzi tra le due borse è sensibilmente più accentuato sui titoli statali in confronto di quelli industriali.

Quali possono essere le cause che hanno influito in misura maggiore sul livellamento dei titoli di Stato tra le due piazze, ed in misura minore sui titoli industriali?

E' noto che alla borsa di Roma alcune sedute nella prima quindicina di giugno presentarono una attività insolita, con scambi animati ed importanti, a tono (ermetismo provocato da acquisti da parte di denaro in gran parte milanese.

E' pertanto evidente che l'azione di «arbitraggio» compiuta da quegli acquisti ha sensibilmente influito sul riavvicinamento dei corsi delle due piazze, sia con il rialzo provocato a Roma, sia con il prevedibile smorzamento di tono provocato a Milano in periodo di borsa chiusa dall'offerta dei titoli acquistati a Roma.

Ma secondo noi una seconda causa deve avere influito, almeno in parte, al riavvicinamente di cui discorriamo. E questa è la presunzione che il prestito dei Buoni del Tesoro, chiuso il 19 maggio, non venga esteso nell'Italia del Nord.

I titoli industriali

Poichè l'indirizzo ufficiale appare orientato verso prestiti a tassi inferiori, è evidente la tendenza del mercato dei titoli di Stato ad allinearsi su quotazioni che portino il tasso reale di rendimento al livello presumibile di rendimento dei prestiti futuri, e particolarmente di quello della Ricostruzione.

Sensibilmente diverso è il discorso per i titoli azionari.

Influiscono in questo settore considerazioni di valutazione, psicologiche e tecniche.

Tra le prime possiamo annoverare le notizie più o meno precise, sfrondate e dettagliate sulla conoscenza delle situazioni reali di efficienza produttiva e di impianti delle varie aziende; il che spiegherebbe la valutazione migliore dei titoli elettrici rispetto agli altri, ed il conseguente maggiore distacco dei prezzi di Roma. Tra le seconde possiamo includere la desiderabilità di titoli che si prevede possano costituire un investimento più rassicurante per il futuro in confronto di altri locali, che per cause belliche, non sono nelle stesse condizioni, il che giustificherebbe ad esempio lo scarto di ben 2025 punti tra le quotazioni di Milano 3600 e Roma 1775 dei Beni Stabili, del 18 giugno.

Le risorse italiane secondo un alleato

MILANO, 21.

L'industria serica italiana può tornare a fiorire, ha detto il col. Hancock (vice commissario regionale dell'A. M. G. per la Lombardia), perchè non ha bisogno di importare la materia prima dall'estero e perchè il suo principale concorrente, il Giappone, uscirà dalla guerra prostrato. L'Italia in questo campo può accingersi a riconquistare i mercati perduti.

Il vice commissario si è detto ottimista anche nei riguardi della canapa italiana, giacchè le campagne emiliane e romagnole che la producono, se hanno sofferto, non mancheranno di essere rimesse in piena efficienza in tempo relativamente breve. —

Nella regione di Bologna — egli ha detto — è stato recuperato, grazie ai patrioti, un forte quantitativo di canapa grezza, frutto delle ruberie perpetrate dai tedeschi. Il problema del trasporto di questa merce sta per risolversi mercè l'aiuto delle autorità militari alleate. Oltre cento fabbriche specializzate daranno lavoro per un buon periodo di tempo ad una massa operaia di circa ventimila persone.

Hancock ha esortato gli italiani a valorizzare le risorse naturali del paese — seta, canapa, zolfo — e a migliorare la qualità dei predetti, perchè solo così si conquistano stabilmente i mercati, ci si fa un nome commerciale e si ispira fiducia. (*Nnn*).

Madrid sospende lo scambio merci con la Francia

IRUN, 21.

Le autorità spagnole hanno ordinato la chiusura della frontiera con la Francia e la sospensione di tutto il traffico delle merci dirette in Francia.

Funzionari spagnoli hanno dichiarato che probabilmente la sospensione delle esportazioni di viveri ed altre merci per la Francia è un risultato della tensione delle relazioni franco-spagnole derivata dall'incidente di Chambéry. (*AP*).

I profitti della Standard Oil

LONDRA, 21.

Gli impianti della Standard Oil in Francia, Italia, Rumania e altri paesi europei sono stati danneggiati molto ma sono riparabili, ha dichiarato il presidente sir R. W Gallagher agli azionisti.

La società prevede per la prima metà del 1945 profitti pari a quelli dell'anno scorso cioè di circa 80 milioni di dollari.

La Germania e il Giappone messi al bando economico?

LONDRA, 21.

L'eliminazione completa dal mercato mondiale delle esportazioni tedesche e giapponesi, è stata proposta da Bernard B. Baruch, già consigliere del presidente Wilson in materia di riparazioni dopo l'altra guerra — informa l'*Economist* —.

Il Piano Baruch, che ha suscitato grande interesse a Washington tanto da far invitare il suo autore a prendere contatto col Comitato del Senato per gli affari militari e che attualmente è in esame presso il presidente Truman, consta di tre parti fondamentali: 1) eliminazione totale dell'industria pesante della Germania e del Giappone, per impedire che l'una o l'altro possano in avvenire costituire una minaccia per la pace; 2) distruzione di tutte le attrezzature e le macchine che non siano necessarie per la vita civile; 3) trasferimento di tutte le attrezzature e le macchine così distrutte ai paesi che hanno sofferto per l'aggressione.

Il piano Baruch, che ha suscitato grande interesse a Washington tanto da far invitare il suo autore a prendere contatto col Comitato del Senato per gli affari militari e che attualmente è in esame presso il presidente Truman, consta di tre parti fondamentali: 1) eliminazione totale dell'industria pesante della Germania e del Giappone, per impedire che l'una o l'altro possano in avvenire costituire una minaccia per la pace; 2) distruzione di tutte le attrezzature e le macchine che non siano necessarie per la vita civile; 3) trasferimento di tutte le attrezzature e le macchine così distrutte ai paesi che hanno sofferto per l'aggressione.

Visto da tanta gente, si sono levate così poche voci a dire semplicemente che è immorale, antieconomico e inattuabile.

Medicine degli S. U. ai bimbi italiani

WASHINGTON, 21

Si annuncia ufficialmente che si sta provvedendo alla spedizione di medicinali e materiali sanitari per 800 mila bambini francesi, a cura della sezione giovanile della Croce Rossa americana. Materiale sanitario per 200 mila bambini belgi è in viaggio per Anversa.

Quattromila cassette di medicinali per 1.600.000 bambini d'Italia

tenente, ha convocato per martedì il primo consiglio dei ministri.

● **Joseph Grew** ha assicurato che il governo americano seguirà l'opera del nuovo governo Parri con interesse e simpatia.

● **Francis Biddle**, attuale ministro della giustizia, ha accettato di essere nominato ambasciatore degli S. U. a Roma.

● **Il ministro Bidault** ha negato all'assemblea consultiva che nella valle d'Aosta fosse stata fatta della propaganda annessionistica e che su di essa la Francia abbia delle mire.

● **Gli jugoslavi**, secondo la «Reuter», hanno smobilitato nella Venezia Giulia molte truppe, per accrescere l'elemento sloveno; molte in molti centri reclamano una amministrazione comunista; hanno asportato tutti i fondi della Banca d'Italia di Trieste; non fraternizzano infine con le truppe alleate.

● **Mussolini** intendeva concludere una pace separata con gli Alleati nel 1943, informa il «Giornale Lombardo», organo delle forze alleate d'occupazione, in base a documenti rinvenuti nell'ambasciata tedesca a Roma.

● **E' stato scoperto** un telegramma con il quale Pétain, dopo essersi consultato con Laval, ha offerto a Hitler un'alleanza militare difensiva della Francia contro la Gran Bretagna, nell'interesse dell'Europa.

● **L'Unione sovietica** solleverà la questione dell'internazionalizzazione dei Dardanelli e del canale di Kiel chiedendo di far parte delle potenze marittime su un piede di uguaglianza e l'apertura di tutti gli stretti in genere al traffico mondiale.

● **Dodici su sedici** polacchi sono stati ritenuti colpevoli dalla sentenza del processo di Mosca, che ha condannato il gen. Okulicki a 10 anni, Janovski a 8, Bien e Jasinkovicz a 5, tutte pene su cui non potrà agire il diritto di grazia.

● **Il Convegno dei tre** durerà assai più a lungo del previsto e richiederà l'intervento di molte centinaia d'esperti.

● **Sul fronte occidentale** sono stati fatti, alla fine della guerra, 7.600.000 prigionieri tedeschi, oltre ai 4 milioni già catturati precedentemente, mentre il numero complessivo degli uccisi o gravemente feriti ascenderebbe ad 1 milione e 400.000.

● **200 antinazisti tedeschi esiliati** a Londra faranno ritorno in Germania come interpreti e consoli al servizio degli alleati, previo impegno di non far visite nè ad amici nè a parenti.

● **Di due altre** armi segrete tedesche si sono trovati i piani di costruzione in fase di studio: un sottomarino volante, con ali pieghevoli alla chiglia, denominato «V-12» ed un battello «V-6» capace di raggiungere i 50 nodi all'ora, ossia la più alta velocità navale sinora conseguita.

● **Franco**, auspicando alla radio una stretta collaborazione fra gli S. U. e la Spagna, ha assicurato che quest'ultima gode di tali e tanti istituti democratici da me-

0 9 4 3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

sato il 4 per cento.

L'estensione al nord della emissione dei buoni del tesoro quinquennali 5 per cento 1950 da taluni è stata giudicata troppo onerosa per lo Stato, in relazione alle condizioni di quel mercato finanziario. Ma l'allineamento di tali condizioni a quelle del sud è intervenuto prontamente dopo la liberazione, ed oggi a Milano i buoni del tesoro novennali sono trattati privatamente sotto la pari.

Probabilmente, molti di coloro i quali fanno obiezioni all'onerosità del prestito sono mossi, piuttosto che da considerazioni relative allo stato del mercato, da una esigenza morale di giustizia nella distribuzione dei sacrifici, che li porta ad auspicare, di preferenza, l'immediata applicazione di tributi straordinari, in ispecie a carico dei profittatori del tempo di guerra.

E escluso, tuttavia, che questi necessari provvedimenti di giustizia tributaria possono fornire al Tesoro, senza attriti e danni compensatori, un rendimento immediato paragonabile a quello del prestito ed adeguato alle sue necessità. E si può anche argomentare, con Soleri, che l'estensione del prestito, impedendo un ulteriore logoramento monetario, preparerebbe condizioni di successo ai provvedimenti di stabilizzazione da attuare tra alcuni mesi, i quali, offrendo per la prima volta una garanzia sostanziale di salvezza del capitale, indurranno gli investitori ad accettare titoli a basso saggio di interesse nominale; e concluderne che essa gioverebbe, in definitiva, a soddisfare l'esigenza della riduzione dei compensi al capitale.

Nell'incertezza di conclusioni di ordine così generale, è bene che questo problema di tesoreria — nel cui esame si erano finestati una questione di principio troppo ampia e un atteggiamento regionale troppo limitato — venga ricondotto e risolto entro i suoi limiti appropriati di un confronto tecnico di risultati di linee di condotta alternative. E, nelle condizioni attuali, non si sfugge facilmente all'alternativa di addossare al tesoro un temporaneo onere di interessi od al pubblico quello più grave di una certa misura di inflazione addizionale.

...sione Alleata. Si attende anche l'arrivo da un momento all'altro di altri camions di una portata di 5.000 tonnellate; con il Ministero dei Trasporti è stato concordato che essi verranno consegnati direttamente al Governo italiano che li assegnerà alle Ferrovie dello Stato. In questo momento la Sottocommissione per i Trasporti sta sollecitando il Governo italiano perchè accetti la consegna dei camions già montati e pronti per essere messi in uso.

Inoltre la Sottocommissione per i trasporti fa notare che tutti i camions usati in Sicilia dall'I.M.T. sono stati consegnati al Governo italiano e che altri 1300 camions, non compresi nelle cifre date qui sopra che si riferiscono solo ai camions dati dagli Alleati verranno ora consegnati al Governo italiano che li assegnerà ai centri trasporto».

Siamo lieti della precisazione cortesemente inviataci dalla Commissione Alleata circa la fornitura di autocarri all'Italia, precisazione che permette di considerare la situazione con una maggior serenità.

Siamo persuasi anche che il Governo italiano supererà rapidamente quelle eventuali difficoltà che gli impedissero, secondo quanto afferma la Sottocommissione Alleata per i Trasporti, di prendere sollecitamente in consegna gli autocarri già pronti, dei quali è di urgente bisogno per riorganizzare al più presto possibile la nostra rete di trasporti.

L'Ungheria paga le riparazioni

MOSCA, 21.

La radio sovietica ha annunciato che il governo provvisorio ungherese ha firmato un accordo per la consegna di merci alla Russia a titolo di riparazioni di guerra. Tra le merci figurano macchinari, grano e bestiame (*UP*).

Prezzi dello zolfo venduto in Spagna

Sono stati fissati in Spagna i seguenti prezzi di vendita dello zolfo per merce alla rinfusa su vagone stazione o bordo porto più prossimo alla miniera o alla raffineria: zolfo «terron» grezzo colore oscuro ptas. 595 a tonn.; zolfo giallo tipo Rio Tinto ptas. 695 a tonn.; zolfo sublimato ptas. 867 a tonn.; zolfo raffinato macinato ptas. 947 a tonn.; zolfo Florsteil la cialio macinato ptas. 892 a tonn.

La produzione di zolfo di Rio Tinto raggiunge circa le 40 mila tonnellate annue. La deficienza di...

...giunte negli S. U.

WASHINGTON, 21.

Entro la fine di giugno i rifornimenti alimentari inviati dalla UNRRA all'Italia ammonteranno a 77 mila tonnellate — ha annunciato il direttore dell'UNRRA — Viveri sono stati distribuiti nelle cinque provincie dell'Italia centrale più gravemente devastate.

L'UNRRA contribuirà al rimpatrio di circa 850 mila italiani deportati in Germania.

Nel frattempo l'ufficio per i rapporti economici con l'estero degli Stati Uniti ha annunciato che prodotti italiani per un valore di circa un milione di dollari si trovano in viaggio o sono già arrivati negli Stati Uniti dal 1 giugno. Fra essi si trovano acido citrico, essenza di bergamotto, barche di ginepro, talco e cedri (*AP*).

Quanto è costata finora la guerra

WASHINGTON, 21.

Le spese di guerra sostenute dai vari paesi belligeranti sino a tutto il 1944 sono valutate ad oltre un milione di milioni di dollari. Il calcolo è stato effettuato dalla Università di Washington, dopo vari mesi di studi e ricerche.

Questa cifra astronomica, se fosse stata divisa fra gli abitanti di tutto il mondo, avrebbe potuto consentire di dare a ciascuno cinquecento dollari, pari cioè a...

La Consulta sarda esamina la situazione dell'Isola

La situazione particolarmente grave dell'agricoltura sarda ha formato oggetto di un ordine del giorno della Consulta regionale di Cagliari, nel quale, premesso: 1) che il costo di produzione del grano e dei cereali minori supera notevolmente in Sardegna il prezzo fissato per gli ammassi, 2) che gli agricoltori sardi subiscono quest'anno la quasi totale distruzione dei loro raccolti a causa della siccità e della invasione delle cavallette; 3) che per non compromettere irrimediabilmente l'economia agricola isolana sono necessarie speciali provvidenze, mentre è urgente assicurare l'approvvigionamento della popolazione si chiede che il governo: 1) voglia stabilire uno speciale indennizzo a favore dei produttori sardi danneggiati, con particolare riguardo ai coltivatori diretti e coloni; di contadini, per l'annata eccezionalmente sfavorevole, come dovuto altresì l'esenzione dalle imposte e la fornitura, a condizioni di favore e pagamento dilazionato, di sementi, strumenti di lavoro e fertilizzanti; 2) voglia, in rapporto al recente decreto sugli ammassi, fissare la percentuale delle colonate da assegnarsi ai produttori sardi; con criteri di particolare larghezza; 3) prospetti immediatamente agli Alleati la tragica situazione alimentare della Sardegna e l'urgenza della fornitura di grano da seme.

La grave crisi dei pascoli determinata dagli stessi eventi che hanno pregiudicato la campagna granaria; l'opportunità di subordinare l'esportazione della lana all'importazione di tessuti, la cui mancanza è particolarmente sentita; la necessità di salvaguardare il patrimonio ittico hanno formato oggetto di ampia trattazione da parte della Consulta.

Un o. d. g. è stato quindi approvato sulla insufficienza dei mezzi di trasporto marittimi ai fini dell'importazione e dell'esportazione delle merci e al traffico dei passeggeri, con il quale si auspica che il governo centrale affidi alla «Sardaniare» il naviglio che si renderà disponibile e la gestione di tutti i servizi marittimi da e per la Sardegna, fino a che tale compito possa essere eventualmente assunto da altri organismi e enti regionali.

E' stato rilevato che l'alto costo dell'energia elettrica è determinato dal maggiore impiego di carbone in confronto delle altre regioni che utilizzano più energia idrica e si è prospettata la necessità di ottenere che il carbone occorrente all'industria elettrica sarda sia ceduto a prezzo politico e non economico.

Una delegazione turca a Berna

ANKARA, 21

Lunedì prossimo partirà in aereo alla volta di Berna una delegazione turca allo scopo di negoziare con le autorità elvetiche un nuovo trattato di commercio in sostituzione di quello in corso e che scade il 1 settembre prossimo. (*INS*)

...«arbitraggio» com... acquisti in serie... to sul ravvicinam... delle due piazze, s... provocato a Roma... evidente smorzamen... provocato a Milano... borsa chiusa dall'o... acquistati a Roma... Ma secondo noi una... deve avere influi... in parte, al ravvici... discorriamo. E qu... prevenzione che il pr... buoni del Tesoro, chiu... maggio, non venga este... dell'Italia del Nord.

I titoli industr...

Poichè l'indirizzo uffi... orientato verso pres... inferiori, e evidente l... del mercato dei titoli ... allinearsi su quot... pertanto il tasso reale di r... al livello presumibil... dimento dei prestiti futu... particolarmente di quello ... costruzione.

Sensibilmente diverso ... scorso per i titoli azion... Influiscono in questo ... considerazioni di valutaz... giche e tecniche.

Tra le prime possiamo ... rare le notizie più o me... sfavorevoli e dettag... la conoscenza delle situaz... di efficienza produtti... impianti delle varie az... che spiegherebbe la ... migliore dei titoli elettri... agli altri, ed il co... migliore distacco dal ... Roma; tra le seconde pos... citare la desiderabilità ... si prevede possano ... un investimento più ra... per il futuro, in confron... tri locali, che per cause ... non sono nelle stesse c... il che giustificherebbe ... lo scarto di ben 202... quotazioni di Milano 360-1775 dei Beni Stabili... giugno.

Previsioni

Tra le cause tecniche ... possiamo indicarne due... a Milano l'attività del m... avuto delle caratteristic... nuncità e di vivacità, ... costanti anche nelle ... mane dell'aprile scorso... a, l'attività è pressoc... e gli scambi si riferisco... titativi così esigui, che... mente non c'è mercato.

La seconda causa ... influisce — e si spera ... ancora — sul mercato ... quanto detto sopra pi... che a Milano, è il reg... a cui sono sottoposti i ... sari e che con la ridu... sovrimposta al 3 per ... trebbe ridare al mer... parte della sua elasticità.

Previsioni? Sono abb... sicure. Ma se teniamo

0944

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...pestiva conclu-
...diretti ad assi-
...meno la dispo-
...e delle bau-
...dispensabili per

...costata
...a guerra

...INGTON, 21.
...guerra sostenute
...ggeranti sino a
...o valutato ad
...di milioni di
...è stato effet-
...versità di Wa-
...ri mesi di studi

...stronomica, se
...fra gli abitanti
... avrebbe potu-
...are a ciascuno
...ri, pari cioè a

...nina
...ll'Isola

...uti, la cui man-
...rmente sentita,
...salvaguardare il
... hanno formato
... trattazione da
...alta
...stato quindi ap-
...nsufficienza dei
...to marittimi ai
...one e dell'espor-
...ri e al traffico
...n 11 quale si al-
...rno centrale al-
...nare» il naviglio
...sponibile e la re-
...servizi marittimi
...erna fino a che
...a essere eventual-
... altri organismi

...o che l'alto costo
...rica è determinata
...piego di carbone
...lle altre regioni
...ù energia elettrica
...ata la necessità
...l carbone occor-
...e elettrica sarda
...zo politico e non

...egazione
...a a Berna

ANKARA, 21

...o partirà in ae-
... Berna una dele-
...llo scopo di ne-
...autorità elvetiche
...to di commercio
... quello in corso
... settembre pros-

E' ... arbitraggio» compiuta da quegli acquisti ha sensibilmente influito sul riavvicinamento delle due piazze, sia con il provocato a Roma, sia con il prevedibile smorzamento di provocato a Milano in periodo di borsa chiusa dall'offerta dei titoli acquistati a Roma.

Ma secondo noi una seconda causa deve avere influito, almeno in parte, al riavvicinamento di cui discorriamo. E questa è la presunzione che il prestito del Buoni del Tesoro, chiuso il 19 maggio, non venga esteso nell'Italia del Nord.

I titoli industriali

Poiché l'indirizzo ufficiale appare orientato verso prestiti a tassi inferiori, è evidente la tendenza del mercato dei titoli di Stato ad allinearsi su quotazioni che portino il tasso reale di rendimento al livello presumibile di rendimento dei prestiti futuri, e particolarmente di quello della Ricostruzione.

Sensibilmente diverso è il discorso per i titoli azionari.

Influiscono in questo settore considerazioni di valutazione, psicologiche e tecniche.

Tra le prime possiamo annoverare le notizie più o meno precise, aggiornate e dettagliate sulla conoscenza delle situazioni reali di efficienza produttiva e di impianti delle varie aziende: il che spiegherebbe la valutazione migliore dei titoli elettrici rispetto agli altri, ed il conseguente maggiore distacco dai prezzi di Roma; tra le seconde possiamo includere la desiderabilità di titoli che si prevede possano costituire un investimento più rassicurante per il futuro, in confronto di altri locali, che per cause belliche, non sono nelle stesse condizioni, o che giustificherebbe ad esempio lo scarto di ben 2025 punti tra le quotazioni di Milano 3800 e Roma 1775 dei Beni Stabili del 18 giugno.

Previsioni

Tra le cause tecniche, influenti possiamo indicarne due: mentre a Milano l'attività del mercato ha avuto delle caratteristiche di chiarezza e di vivacità, pressochè costanti anche nelle ultime settimane dell'aprile scorso, a Roma l'attività è pressochè nulla, e gli scambi si riferiscono a quantitativi così esigui, che praticamente non c'è mercato.

La seconda causa tecnica che influisce — e si spera per poco ancora — sul mercato, e per quanto detto sopra più a Roma che a Milano, è il regime fiscale a cui sono sottoposti i titoli azionari, e che con la riduzione della sovrimposta al 3 per cento dovrebbe ridare al mercato ...ran parte della sua elasticità e vitalità.

Previsioni? Sono abbastanza ...sicure. Ma se teniamo presente

Le risorse italiane secondo un alleato

MILANO, 21.

L'industria serica italiana può tornare a fiorire, ha detto il col. Hancock (vice commissario regionale dell'A. M. G. per la Lombardia), perchè non ha bisogno di importare la materia prima dall'estero e perchè il suo principale concorrente, il Giappone, uscirà dalla guerra prostrato. L'Italia in questo campo può accingersi a riconquistare i mercati perduti.

Il vice commissario si è detto ottimista anche nei riguardi della canapa italiana, giacchè le campagne emiliane e romagnole che la producono, se hanno sofferto, non mancheranno di essere rimesse in piena efficienza in tempo relativamente breve. —

Nella regione di Bologna — e

diretta in Francia.

Funzionari spagnoli hanno dichiarato che probabilmente la sospensione delle esportazioni di viveri ed altre merci per la Francia è un risultato della tensione delle relazioni franco-spagnole derivata dall'incidente di Chambéry. (*AP*).

I profitti della Standard Oil

LONDRA, 21.

Gli impianti della Standard Oil in Francia, Italia, Rumania e altri paesi europei sono stati danneggiati molto ma sono riparabili, ha dichiarato il presidente sir R. W. Gallagher agli azionisti.

La società prevede per la prima metà del 1945 profitti pari a quelli dell'anno scorso, cioè di circa 80 milioni di dollari.

La Germania e il Giappone messi al bando economico?

LONDRA, 21.

L'eliminazione completa dal mercato mondiale delle esportazioni tedesche e giapponesi, è stata proposta da Bernard B. Baruch, già consigliere del presidente Wilson in materia di riparazioni dopo l'altra guerra — informa l'*Economist* —.

Il Piano Baruch, che ha suscitato grande interesse a Washington tanto da far invitare il suo autore a prendere contatto col Comitato del Senato per gli affari militari e che attualmente è in esame presso il presidente Truman, consta di tre parti fondamentali: 1) eliminazione totale dell'industria pesante della Germania e del Giappone, per impedire che detti paesi possano mai più essere in condizione di aggredire; 2) impedimento assoluto alla possibilità che la Germania ed il Giappone riconquistino i loro mercati di esportazione, con conseguente depressione dei prezzi delle merci e dei salari mondiali attraverso lo sfruttamento inumano della loro mano d'opera interna; 3) permesso al resto del mondo di conseguire un più alto e più sicuro tenor di vita attraverso l'eliminazione dal mercato mondiale dei prodotti tedeschi e giapponesi.

Il piano prevede inoltre la restituzione da parte della Germania e del Giappone di tutti i beni rubati e il pagamento delle riparazioni in materie prime e limitatamente in prodotti manufatti.

L'*Economist* si domanda come mai era che il piano è già stato visto da tanta gente, si siano levate così poche voci a dire semplicemente che è immorale, antieconomico e inattuabile.

Medicine degli S. U. ai bimbi italiani

WASHINGTON, 21

Si annuncia ufficialmente che si sta provvedendo alla spedizione di medicinali e materiali sanitari per 800 mila bambini francesi, a cura della sezione giovanile della Croce Rossa americana. Materiale sanitario per 200 mila bambini belgi è in viaggio per Anversa.

Quattromila cassette di medicinali per 1.600.000 bambini d'Italia, Grecia e Jugoslavia saranno spedite in luglio.

Le cassette comprendono unguenti, disinfettanti ed altri medicinali base. Ogni cassetta contiene materiale sufficiente per 400 bambini. (*AP*)

Vitamine, gomme, sapone all'Italia

NEW YORK, 21.

Il giudice Giovenale Marchisio, presidente della società americana per gli aiuti all'Italia, ha annunciato che è stata fatta una nuova spedizione di vitamine, latte, scarpe ed indumenti all'Italia.

Il carico, che è già in viaggio, comprende anche sapone, pneumatici vari e dieci impianti chirurgici mobili (*INS*).

re offensiva nella Francia contro la Gran Bretagna, nell'interesse dell'Europa.

● **L'Unione sovietica** solleverà la questione dell'internazionalizzazione dei Dardanelli e del canale di Kiel chiedendo di far parte delle potenze marittime su un piede di uguaglianza e l'apertura di tutti gli stretti in genere al traffico mondiale.

● **Dodici su sedici** polacchi sono stati ritenuti colpevoli dalla sentenza del processo di Mosca, che ha condannato il gen. Okulicki a 10 anni, Janovski a 8, Bien e Jasinkovicz a 5, tutte pene su cui non potrà agire il diritto di grazia.

● **Il Convegno dei tre** durerà assai più a lungo del previsto e richiederà l'intervento di molte centinaia d'esperti.

● **Sul fronte occidentale** sono stati fatti, alla fine della guerra, 7.613.000 prigionieri tedeschi, oltre ai 4 milioni già catturati precedentemente, mentre il numero complessivo degli uccisi o gravemente feriti ascenderebbe ad 1 milione e 400.000.

● **200 antinazisti** tedeschi esiliati a Londra faranno ritorno in Germania come interpreti e consoli al servizio degli alleati, previo impegno di non far visite nè ad amici nè a parenti.

● **Di due altre** armi segrete tedesche si sono trovati i piani di costruzione in fase di studio: un sottomarino volante, con ali pieghevoli alla chiglia, denominato «V-12» ed un bolide «V-6» capace di raggiungere i 50 noli all'ora, ossia la più alta velocità navale sinora concepita.

● **Franco**, annunciando alla radio una stretta collaborazione fra gli S. U. e la Spagna, ha assicurato che quest'ultima gode di tali e tanti istituti democratici da meritarsi la stima e l'appoggio dei paesi più progrediti del mondo. Osservatori diplomatici non escludono che il governo spagnuolo dichiari la guerra al Giappone.

● **Aris Velukiotis**, generale delle forze dell'ELAS, è stato ucciso, insieme con il suo aiutante, da una bomba lanciatagli contro da un suo gregario: le due teste sono state infilate su delle picche e esposte in piazza.

● **Una intensificata** attività di bande armate rende preoccupante la situazione nel Peloponeso e nella Grecia meridionale; ad Atene il pubblico ha dimostrato contro degli attori sospettati di aver fatto parte dell'EAM, ferendone gravemente 5 durante una rappresentazione.

0945

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

CRONACA DI ROMA

Oscillazioni di prezzi nel mercato dei chiodi

In via Arenula su una lunga serie di carrettini, numerosi venditori ambulanti espongono al pubblico una grande quantità di chiodi: semenze, cambrette, punte assortite e chiodi di cavallo.

Uno di quei venditori, Enrico Secchi, ci ha fatto alcune dichiarazioni circa l'andamento del mercato dei chiodi, mercato che, secondo quanto asserisce, ha subito quattro fasi distinte nell'ultima delle quali ancora sosta.

Prima della liberazione del nord, i chiodi che si vedevano sulle bancherelle provenivano dalla Toscana e dalle ditte romane che ne sottraevano al quantitativo presso di loro bloccato e, a mezzo di seconde e terze persone, li facevano pervenire ai rivenditori ambulanti i quali, a loro volta, li rivendevano ad un prezzo aggirantesi sulle 1800 lire il kg. E questa fu la prima fase di questa specialità del mercato clandestino.

Liberato il nord, giunsero chiodi da Milano. In un primo momento i commercianti di quella città vendevano semenze all'ingrosso a 5-6000 lire il q.le. A tale prezzo si aggiunsero le 10.000 lire al q.le richieste per il trasporto. Un kg. di semenze veniva in tal modo a costare circa 150-160 lire al grossista, ma quando giungeva al rivenditore al minuto il prezzo era salito a 550-600 lire. Il prezzo sulle bancherelle si stabilì a L. 1000 il chilo.

La terza fase segnò un aumento nel prezzo della semenza all'ingrosso che fu venduta a Milano per 270-350 lire il chilo, ma il prezzo di vendita al pubblico fu mantenuto malterato dai venditori ambulanti.

La quarta fase è stata caratterizzata dalla gratuità dei trasporti. La semenza, infatti — le altre qualità di chiodi pare non avessero fama di facile smercio — era trasportata da soldati che venivano a Roma a bordo di automezzi militari. Essi si affrettavano subito a realizzare un guadagno immediato e vendevano perchè la loro merce dalle 400 alle 500 lire il chilo e senza tirar troppo per le lunghe la contrattazione.

I venditori ambulanti — ci dice Enrico Secchi — non diminuiranno il prezzo di vendita al pubblico per prudenza. Pare, infatti che i soldati ora abbiano trovato più conveniente il traffico dei tessuti e di altri articoli di maggior pregio.

Lavori a S. Lorenzo

Nei prossimi giorni saranno iniziati i lavori di ricostruzione della Basilica di San Lorenzo al Verano. L'importo totale dei lavori si aggira intorno a 23 milioni, sei dei quali sono già stanziati.

Corso per i lavoratori per l'Estremo Oriente

Un breve corso, comprendente una ventina di lezioni, per i lavoratori romani che si recheranno nell'Estremo Oriente è stato organizzato dal Centro di cultura e scolastico dell'Ufficio Provinciale dell'Ente nazionale per l'assistenza ai lavoratori, d'accordo con l'Ufficio Confederale del Lavoro.

Il corso, che verrà tenuto nell'Aula Magna della Facoltà di Magistero, in via delle Terme n. 10, comprenderà lezioni sugli usi e costumi, sulla posizione geografica, sulla fauna, sulla flora, ecc. dell'isola di Ceylon, sull'igiene e sulla prevenzione delle malattie tropicali; sul sistema politico-economico e finanziario britannico, ecc.

L'Associazione del Lavoro

Si è riunita il giorno 21 giugno, nella sede di via Nazionale 89, la Giunta esecutiva dell'Associazione del Lavoro.

Dopo una relazione del presidente, Leonida Rech, la Giunta ha esaminato la struttura degli uffici, i compiti sul piano organizzativo e le attività di propaganda dei principi dell'associazione, ispirati allo sviluppo della cooperazione e all'avvento di più concreti principi di solidarietà economica tra le categorie della produzione e del lavoro.

ANNONARIA

OLIO. — Due decilitri a persona sino al 30 corrente, coi buoni n. 7-8, al prezzo di L. 80 il litro.

CARNE. — 200 gr. di carne bovina a tutti i consumatori col buono n. 34, al prezzo di L. 250 il kg. con l'osso e 335 senz'osso.

PASTA. — 1150 gr. a persona (terza e quarta razione di giugno) coi buoni numeri 15 e 16, sino al 30 corr., al prezzo di L. 22,50 il chilogramma.

LATTE. — 200 gr. oggi giovedì, ai bambini sino ai tre anni.

ARINGHE. — 150 gr. ai consumatori dai 19 ai 65 anni da prelevarsi presso gli esercenti di prenotazione dei formaggi duri col buono n. 35, da oggi al 30 corrente, al prezzo di L. 82,50 il kg. Si possono ritirare aringhe affumicate o in salamoia.

Le marmellate della Campania

Il «Globo» apprende che quanto prima la ditta di confetture «Cirio» di Napoli immetterà alla distribuzione circa 3000 quintali di marmellata di vario tipo, fabbricata con frutta della Campania.

Di questo quantitativo di produzione oltre 1500 quintali sono già stati destinati alla popolazione romana e la rimanente parte sarà distribuita a Napoli e nelle altre città dell'Italia meridionale.

La situazione del mercato del grano

WASHINGTON, 21.

Mentre il raccolto di grano degli Stati Uniti probabilmente costituirà un primato, non vi sarà un eccesso di disponibilità, poichè il fabbisogno mondiale assorbirà tutto quanto gli Stati Uniti possono produrre — scrive il «New York World Telegram».

Le valutazioni al 1. giugno danno per il raccolto di grano 1 miliardo 84 milioni di bushel (un bushel equivale a 0,352 ettolitri). Così si supererà il primato degli anni scorsi e sarà questa soltanto la terza volta nella storia che gli agricoltori statunitensi avranno prodotto un raccolto di 1 miliardo di bushel.

Il riporto dagli anni scorsi è fra 350 e 375 milioni di bushel.

Il fabbisogno mondiale di grano importato è stimato quest'anno a quasi 900 milioni di bushel, cioè circa 300 milioni di bushel più del normale — valuta l'articolista, Earl Richert.

L'Argentina può fornire soltanto un sesto circa (di questo fabbisogno) e, dato che il raccolto australiano è stato virtualmente distrutto dalla siccità, il rimanente dovrà provenire soprattutto dagli Stati Uniti e dal Canadà. Gli Stati Uniti da soli impiegano circa 700 milioni di bushel all'anno.

Il problema principale è naturalmente di trasporti, tanto in questo paese quanto in altri. (Usis).

Disponibilità di zucchero e difficoltà di trasporti

WASHINGTON, 21.

«La difficoltà nel 1945 — per quanto riguarda lo zucchero — non è interamente di disponibilità totali, ma di distribuzione. Le zone che normalmente esportano un eccesso di produzione, avranno quantità di primato disponibili per il consumo locale, mentre i paesi importatori dovranno stringere la cintola. Questa situazione farà sì che si avrà una scarsità critica nei paesi consumatori importanti, dove il razionamento è stato la vigore durante tutti gli anni di guerra» — ha detto Gustave Burmeister, della sezione agricoltura dell'ufficio per i rapporti con l'estero.

Burmeister ha aggiunto che ...

Un chiarimento sul decreto per i fitti dei fondi rustici

«Il termine di un mese concesso all'affittuario coltivatore diretto per mettersi al corrente con il pagamento dei canoni, decorrerà solo dal giorno in cui la Cassazione dovesse dichiarare illegittimo e incostituzionale il Decreto Ministeriale del 26 luglio 1944, il quale, agli effetti del pagamento dei canoni di affitto, fissa a lire 450-500 al quintale il prezzo del grano», ha precisato il Ministero dell'Agricoltura, in seguito all'interessamento della Confederazione nazionale dei coltivatori diretti.

La Confederazione aveva mant... non superore ai 12 ettari dalle autorità alleate.

La persistente siccità nella provincia, lascia prevedere un raccolto di grano molto scarso ed inferiore a quello preventivato all'inizio della campagna tenendo conto della mancanza di mezzi strumentali, di bestiame, di sementi, di letame e di concimi chimici.

Anche lo stato vegetativo dell'orzo, dell'avena, delle leguminose, delle patate e delle altre colture in genere, lascia molto a desiderare, mentre quello della vite è buono, ma la produzione risulta...

BORSE E

Borsa di Roma

L'attività delle riunione di ieri si è polarizzata pressochè completamente al listino, con scambi un po' più animati sui Buoni del Tesoro 1951 5 per cento e 4 per cento.

Anche nelle obbligazioni l'incertezza di indirizzo ha caratterizzato la seduta. Ad un buon contegno delle Ferrovie Italiane 3 per cento, apparse ricercate, si contrapponeva l'appesantimento delle Irisare e delle Iriferro su offerte, solo parzialmente assorbite, mentre le Opere Pubbliche 5 per cento rimanevano invariate.

Nel settore azionario pochi prezzi, con indirizzo incerto su Montecatini, Terni, Breda, Valdarno, Romana Elettricità ed Edison.

Tale incertezza confermata anche dai prezzi nominali va messa in relazione alla conoscenza delle quotazioni della borsa di Milano, ed ai tentativi di riavvicinamento dei corsi fra le due piazze; tentativi incerti e di scarsa portata a causa delle condizioni tecniche e fiscali del mercato, che dovrebbero migliorare con la riduzione effettiva delle sovrimposte e con l'intensificarsi del servizio telefonico e telegrafico.

TITOLI	prec.	21
Rendita 3,50 % e.	113	112,3...
» » f.	113,30	112,40 n
» 5 % e.	100,35	100,20
» » f.	100,10	
Redimib. 3,50 % e.	94	93,80
» » f.	93,90	93,70
» 5 % e.	99,90	99,80 n
» » f.	100	99,80 n
B. T. 1948 5 %	98,20	—
» » 1949 5 %	97,20	97, 0
» » 1950 5 %	97,10	97,20
» » 1950 5 %	97,10	97,20
» » 1951 5 %	97,10	97,20
» » 1951 4 %	92,10	92,20
Ferrovie Italiane 3 %	476 —	480
IRI Mare 4 1/2 %	792 —	788
IRI Ferro 4 1/2 %	760 —	760
» » op. 4 1/2 %	515 —	
Opere pubbliche 5 %	505 —	
IRI 4,50 %	494 —	494
Elfer 4,50 %	498 —	
Città di Roma 5 %	485 —	
Città di Milano 5 %	481 —	
I.C.F. Roma 5 %	519 —	525
» » 4 %	502 —	501
» » (c) 4 %	504 —	
» » 3 1/2 %	491 —	
I.C.F. Ven. 4 %	513 —	
» » (c) 4 %	524 —	
C.F. Sardo 4 %	499 —	481
» » (c) 4 %	505 —	500
Banco Napoli 5 %	543 —	
» » 4 %	526 —	
» » (c) 4 %	530 —	
M. Paschi 5 %	578 —	
» 4 %	545 —	
» (c) 4 %	565 —	
» 3 1/2 %	530 —	
S. Paolo-Tor. (c) 4 %	543 —	
» » » 3 1/2 %	570 —	
Cr. Edilizio 5 %	530	525
» » 4 %	517 —	
» » 3,50 %	502 —	
Banca Lavoro 4 %	510 —	
» » (c) 4 %	510 —	
Agr. Migl. 5 %	497 —	
» » 4 %	492 —	
» » (c) 4 %	511 —	
Cr. Nav. (ser. B.) 6,50 %	498 —	
I.M.I. (7. Emiss.) 6 %	991 —	
Pubbl. Utilità 5 %	508 —	500
» » (ser Tel.) 6 %	521 —	
Edison El. 6 %	535 —	
S.E.T. Nap. 6 %	516 —	
El. Sicilia Esso 6 %	535 —	
Ter. El. 6 %	532 —	
» » 5 %	516 —	
Un. Es. El. 6 %	522 —	
La Centr. 5 %	507 —	
Romana Elettric. 6 %	540 —	
» (ex med.) 6 %	540 —	
Acqua Pia 5 %	650 —	
» » 4 %	500 —	
Zuccheri Romani 5 %	508 —	

Borsa ner... e d...

Sterlina oro
Marengo
Sterlina occupazio...
Sterlina ingl. uni...
Sterlina egiziana
Dollaro blu
Dollaro cialla
Franco francese nu...
Franco svizzero
Oro fino (24 k.)
Oro grezzo id.

Borsa

NAPOLI, 21 — ...odierne della B...

Rendita 3 %	
» 3,50 % e.	
» 3,50 % e.	
» 5 % e.	
» 5 % f.	
Prest. Redimib.	
» »	
» »	
» »	
Venezie 3,50 %	
B. T. 1948 5 %	
» » 1949 5 %	
» » 1950 5 %	
» » 1950 5 %	
» » 1951 5 %	
» » 1951 4 %	
Prest. Unif. Ma...	
Opere Pubbliche	
I.R.I. 4,50 %	
Elfer 4,50 %	
I.R.I. Mare 4,50	
I.R.I. Ferro 4,50	
C. ... Banco Na...	
» »	
» »	
Ferrovie Meridi...	
Costiere Meri...	
Cain Viscosa	
Montecatini	
Monte Amiata	
Ilva	
Cummer	
Fiat	
Meridionali E...	
Terni	
Gen. Pugliese	
Elettr. Campa...	
Risanamento	
Beni Stabili	
Gas Napoli	
Romana Zucch...	
Acquedotto Na...	
» Pa...	
Cons. Cred. Mi...	
Sip	

Borsa

FIRENZE, 21 ... alla Borsa di...

B. T. 1948 5 %	
» » 1949 5 %	
» » 1950 5 %	
» » 1950 5 %	
» » 1951 5 %	
» » 1951 4 %	
Rendita 3,50 %	
» 5 %	
Redimibile 3,50	
» 5 %	
Venezie 3 e 5	
Ferrovie Meri...	
La Centrale	
Fondiaria Inc...	
Fondiaria Vit...	
Peti	
Snia Viscosa	
Siele	
Amiata	
Montecatini	
Magona d'Ital...	
Ilva	
Terni	
Vernì	
Meccaniche	
Pignone	
Piat	

0946

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Anno I, n. 118 — Venerdì 22 giugno 1945

BORSE E MERCATI

Borsa di Roma

...lla riunione di ieri si è po...anche completamente al ...ambi un po' più animati sul...ero 1951 5 per cento e 4

...o obbligazioni l'incertezza di ...caratterizzato la seduta. Ad ...segno delle Ferrovie Italiane ...apparse ricercate, si contrap...eamento delle Immare e ...su offerte, sole parzialmen...mente le Opere Pubbliche ...rimanevano invariate.

...ezionario pochi prezzi, con ...arto su Montecatini, Terni, ...no. Romana Elettricità ed

...zzo confermato anche dai ...ll va messa in relazione al...delle quotazioni della bor...ed ai tentativi di riavvici...corsi fra le due piazze; ten...e di scarsa portata a cause ...pi tecniche e fiscali del mer...rebbero migliorare con la ...ttiva della sovrimposta e ...zarsi del servizio telefonico

...LI	prec.	21
...% o.	113	113,3...
f.	113,20	112,90 n...
o.	100,15	100,2...
f.	100,30	
% o.	94 —	93,8...
f.	93,90	93,9...
o.	99,90	99,8...
f.	100	99,8...
	98,20	—
	97,20	97,...
	97,10	97,...
	97,10	97,5...
	97,10	97,...
	92,40	92,...
...anne 3 %	426 —	426 —
...1/2 %	702 —	702 —
...1/2 %	708 —	704 —
...4 1/2 %	515 —	
...che 5 %	405 —	
	494 —	494 —
	498 —	
...oma 5 %	465 —	
...lano 5 %	482 —	
5 %	519 —	525 —
4 %	502 —	501 —
(o) 4 %	504 —	
3 1/2 %	491 —	
4 %	512 —	
...) 4 %	524 —	
4 %	499 —	495 —
...) 4 %	505 —	500 —
5 %	543 —	
4 %	526 —	
(o) 4 %	530 —	
%	525 —	
...) 4 %	545 —	
...1/2 %	535 —	
(c) 4 %	543 —	
3 1/2 %	570 —	
5 %	530 —	520 —
5 %	517 —	
3,50 %	502 —	
ro 4 %	510 —	
...o) 4 %	510 —	
%	491 —	
%	492 —	
...) 4 %	511 —	
...) 6,50 %	498 —	
...ue.) 6 %	991 —	
5 %	508 —	500 —
...ul.) 6 %	521 —	
%	535 —	
6 %	516 —	
...no 6 %	533 —	
%	532 —	
%	507 —	
...trio 6 %	540 —	
...ed.) 6 %	540 —	
6 %	550 —	
4 %	500 —	
...nani 6 %	502 —	

Borsa nera delle valute e dell'oro

	20-6-1945	21-6-1945
Sterlina oro	8.500-8.600	8.600-8.800
Marengo	6.500-6.650	6.750-6.950
Sterlina occupazione	400	400
Sterlina ingl. smit	840	840
Sterlina acciaiana	1.000	1.000
Dollaro blue	292-295	290-293
Dollaro giallo	155	155
Franco francese nuovo	195	195
Franco svizzero	155	156
Oro fino (24 k.)	930	940
Oro grezzo id.	890	900

Borsa di Napoli

NAPOLI, 21 — Diamo le quotazioni odierne della Borsa

Rendita 3 %			91
»	3,50 %	emiss. 1906 o	112,80
»	3,50 %	emiss. 1906 f	113
»	3 % o.		100,35
»	3 % f.		100,50
Prest. Redimibile		3,50 % o.	93,90
»	»	3,50 % f	94,10
»	»	5 % o. e t.	102,00
»	»	5 % f.p.t	100,10
Venezie 3,50 %			97 —
B. T. 1948 5 %			98 —
» » 1949 5 %			97,20
» » 1950 5 %			97 —
» » 1950 5 %			96,70
» » 1951 5 %			96,75
» » 1951 4 %			91,20
Prest. Unif. Napoli			85 —
Opere Pubbliche			464 —
I.R.I. 4,50 %			490 —
Elter 4,50 %			492 —
I.R.I. Mare 4,50 %			490 —
I.R.I. Ferro 4,50 %			470 —
» » Banco Napoli 4 % ex 5 %			424 —
» » » 4 %			424 —
» » » 5 %			458 —
Ferrovie Meridionali			4000
Colonniere Meridionali			2650
Snia Viscosa			2100
Montecatini			600
Monte Amiata			2200
Ilva			420
Finmeider			670
Fiat			2000
Meridionali Elettricità			4250
Terni			760
Gen. Pugliese Elettr.			640
Elettr. Campania			980
Risanamento			1100 —
Beni Stabili			1750 —
Gas Napoli			900 —
Romana Zuccheri			600 —
Acquedotto Napoli			1400
» Palermo			900 —
Cons. Cred Miglior Agrario			591 —
Sip			1600 —

Borsa di Firenze

FIRENZE, 21 — Ecco le quotazioni alla Borsa di Firenze

B. T. 1946 5 %		98,25
» » 1949 5 %		98,60
» » 1950 5 %		98,50
» » 1950 5 %		98,55
» » 1951 5 %		98,10
» » 1951 4 %		92,80
Rendita 3,50 %		92
» 5 %		100,10
Redimibile 3,50 %		94,15
» 5 %		99,60
Venezie 1 e 2 serie 3,50 %		91 —
Ferrovie Meridionali		4030
La Centrale		4270
Fondiaria Incendio		2180
Fondiaria Vita		2430
Teti		3045
Snia Viscosa		1850
Siele		1925
Amiata		2000
Montecatini		600
Magona d'Italia		1090
Ilva		395
Terni		775
Vernoi		1750
Meccaniche		101
Pignone		435 —
Fiat		1000 —

Borsa di Torino

TORINO, 21.

Quotazioni della Borsa di Torino del 20 corrente.

Rendita 3,50 per cento (1906) 113; (1902) 112; Rendita 5 per cento 101,35; Redimibile 3,50 per cento (1934) 95,75; Redimibile 5 per cento (1936) 101,30; B. T. nov. (1948) 5 per cento 100,20; (1949) 101,10; (1950) 5 per cento prima serie 100,50; seconda serie 100,50; B. T. (1951) 5 per cento 100,50; id. 4 per cento 94,75; I.R.I. 4,50 per cento 500; Elter 4,50 per cento 500; I.R.I. Mare 4,50 per cento 824; I.R.I. Ferro 4,50 per cento 822; I.R.I. Ferro (postale) 5401 lit. San Paolo 4 per cento 600; San Paolo 3,50 per cento 502; Cons. Agr. Migl. 4 per cento (conv.) 540; Cons. Agr. Migl. 4 per cento 545; Cons. Agr. Migl. 4,50 per cento 546; Assicurazioni Generali 10.000; Mediterranee 3100; Meridionali 5000; I.A.I. 1400; Ferr. Torino Nord 840; Italiana Gas 86; Sip 1800; Terni 800; P.C.E. 700; Valdarno 4000; Meridionale Elettr. 2500; Unes 830; Stet 3600; Saso 925; Sade 1100; Fiat 2400; Isotta Fraschini 170; Savigliano 2500; Nebiolo 550; Mancenisio 970; Finsider 750; Ilva 450; Ansaldo 360; Westinghouse 2300; Fabbr. Bormioli 8900; Viscosa 2400; Colonniere Meridionali 4400; E.I.S.A.C. 1210; Paramatti 1700; Gilardini 685; C.I.R. 120; FRIGI 650; Chiapparelli 825; Mira Lanza 1750; AMIC 175; Rumianca 390; Montecatini 1600; Monte Amiata 3100; Montecatini 600; Acqua potabile 1990; Romana Zuccheri 750; Fiorio 430; Venchi Unica 480; Buni Stabili 3600; Silos 1100; Risanamento 6000; Cartiera Italiana 820; Burgo 1800; Fornaci 2000; Talco e grafite 2200.

Borsa di Genova

GENOVA 21.

Ecco i valori della Borsa di Genova del giorno 20 giugno 1945

Rendita 3,50 per cento 119,50. Rendita contanti 119,50; Rendita 1902 3,50 per cento 130; Rendita 3 per cento 106; Rendita 5 per cento 100,70; Rendita 4 100,65; Prestito 3,50 per cento 94,30; Prestito contanti 94,50; Prestito 5 per cento 102,50 Prestito cost. 103, Venezie 3 per cento 103; Ferroviarie 3 per cento 475; Nov. dic. 1949 5 per cento 99,80; Nov. settembre 1950 prima serie 5 per cento 99,80; Nov. lubbi 1950 seconda serie 5 per cento 99,80; Nov lubbi 1951 5 per cento 99,70; Nov se't. 1951 4 per cento 93,80; Nov. aprile 1948 5 per cento 99,50; IRI. more 4,50 per cento 825; IRI Ferro 4,50 per cento 810; IRI cert 4,50 per cento 490; IRI 4,50 per cento 480; Opere Pubbliche 5 per cento 500, Elter 4,50 per cento 495; Città di Genova 490; Città di Roma 5 per cento 500; Città di Milano 5 per cento 475; San Paolo 4 per cento 680; Pubblica Utilità 6 per cento 550; Genova acq. cert. 1923 5 per cento 990; Genova 5,50 per cento 1933 100; Genova 4,50 per cento 1935 100; San Giorgio 4 per cento —; La Centrale 5200; G.I.M. 1250; Ass. Generali 14.000; Merid. 4650; Mediterranee 2700; Tranvie 1170; Rubattino 150; Alta Italia 1400; Cotonificio Ligure 2100; Cotoniere 4100; Viscosa 2550; Finsider 800; Montecatini 670; Monte Amiata 3250; Ilva 400; Metalf. Ital. 1225; Ansaldo 360; San Giorgio 660; Breda 775; Rendiane 230; Fiat 2700; Bianchi 600; Isotta 200; Oto 360; O.F.G. 750; Unes 825; Valdarno 3750; Sine 1800; Terni 800; Cieli 1000; Sade 950; Teti 3500; Edison ord. 2400; Saso 1200; S.M.E. 2400; Eridania 5400; Industrie 3250; Montecatini 820; Distillerie 2250; Zucch. Volano 1100; Zucch. Sermide 1475; Molini 1300; Semolerie 1550; Mira Lanza 1590; Italgas 85; Anic 727; Rumianca 425; Acciaccia 2600; Aeder 1795; Beni Stabili 3900; Silos Genova 900; Risanamento 4600; Acq. del golf 1390; Acq. Lincolay 3700; Terme di Acqui 450; Cartiere Burgo 2000; Eternit 1775; Ceramica 3500

CARLO VACCARO
Direttore responsabile

PICCOLA PUBBLICITA'

(Minimo 1° parole in neretto (cifra doppia)

1 COMMERCIALI L. 8

A IMPRESA edile disponta rateare offremci ricostruzioni. Bianchetta, Via Luttanzio 17, Roma.

ACQUISTO riviste francesi, partite libri, vendo nastri macchina scrivere. 765-724.

CERAMICHE organizzato esportatore tratterebbe importanti fabbriche interessate esportazioni America. «Ceramica» - Caravita 16, Napoli.

F.E.R. Elettrodi - Ufficio Vendite, XX Settembre 5. Tel. 481.465. Campioni su richiesta. Assistenza tecnica.

ZOLFO doppioventilato, ventibuio, solfatorame, soda caustica migliori qualità, prezzi imbattibili. Telefonare 765-656.

2 CAPITALI, SOC., MUTUI L. 8

ANTICIPEREBBERONSI 300.000 di 200.000 prima iscrizione immediati. Telefonare avv. Ianei, 34.502 feriali.

CERCASI socio acquisto motopeschereccio o ipoteca. Tel. 663-329 ore 14-20.

3 AUTOMOBILI, CICLI, SPORT L. 8

A 1500 fuori serie lusso bene gommata come nuova vende privato occasione. Targato 2.

APRILIA 1500 cabriolet pelle gran lusso nuova da immatricolare gommata 100 per cento vendesi migliore offerente base 1.500.000. Telefonare ore 14-15 (82-446).

AUTOMOBILISTI adottate il vulcanizzatore portatile, elettrico «Vesuviano». In viaggio, mentre fumate quest'apparecchio sulla batteria o sulla dinamo, vulcanizzerete le camere d'aria in maniera facile, perfetta, economica. Garagisti, Moto, Ciclisti col nostro vulcanizzatore guadagnerete, insensibilmente, denaro, clientela. Visitateci! - Vesuviano, Gallarate 17 (Piazza Lodi), Roma.

BATTERIE nuove secche Hesemberg per Topolino, 1100, 1500, Bianchi, Artena, ecc., vendonsi Via Bruno Santaspirito 8 primo piano.

BENELLI 250 elastina, Gilera 500 valvoletta come nuove gommate-ame vendo. Pietro Cosa 46 (P. Cavour).

FABINA dinamo Cerano vendonsi, cercansi comune semiprofessionale nuove 17a x 720. Telefonare 763-630.

CAMBIERei appartamento 5 stanze stanzino cucina bagno giardino accresco indipendente rifiniture gran lusso libero subito con Aprilia 1500 gommata-ima. Telefonare 82-446 ore 14-15.

FIAT 1500-B cabriolet gran lusso come nuova gommatissima vendo esclusivamente privato. Tel. 856-430.

GOMME quattro complete per Balilla vendo et due complete 1100. Portiere Arno 88.

SVENDO camioncino 509 agommato parti ricambio, parti complete 625 N, ricambi vari. Capotandi 500-570.

TOPOLINO III apribile gommatissimo 4 posti vendo. Greci 9 (Balduina).

4 GOMME 5,25 x 16, 550 x 16 buonissimo vendo. Via del Mascherino 29, tel. 564-866.

5 VARII L. 8

CEDESI primaria azienda farmaceutica drogheria arcosatissima (915 centro Napoli. Scrivere Pessolano, Tommaso Caravita 25 Napoli.

VENDESI Ravello Amalfi Villa superpanoramica vani 25 giardino piscina 6 mobilia agrumeto oliveto. Napoli Posillipo tremendissimo panoramicissimo suolo edificabile villini alberghi. Scrivere Pessolano, Caravita 25, Napoli.

6 OCCASIONI L. 8

ACQUISTO calcolatrice registratore cassa purchè occasione. Telef. 330-720 ore 18-20.

CAMERALETTO matrimoniale maggiolino elegante pianoforte incrociato, cucina vendo qualunque offerta partendo urgentemente. Ghislieri 14, portiere.

8 TRASPORTI: PASSEGG. MERCI L. 8

AUTISTA secondo grado offresi gratis viaggio andata Padova Venezia. Tel. 30-906 ore 10-12.

AUTO privata esegue trasporto persone dentro fuori Roma. Tel. 880-050.

15 DOM. AFF. APP., NEG. e LOC. L.

CERCO appartamento vuoto 3-4 stanze disposto modesta buonuscita. Telefonare 25-508 ore 10-13, 16-19.

16 OFF. AFF. APP. NEG. e LOC. L.

CAMBIO due signorili appartamenti cinque camere cadauno liberati con altri oltre sette camere. 760-503.

CEDESI appartamento 3 stanze stanzino cucina bagno giardino ingresso indipendente rilievo mobili prima fermata tram Medaglie d'Oro 117-A.

18 VEND. APP., NEG. e LOC. L.

APPARTAMENTO moderno 4 camere bagno servizi cantina adiacenze Viale Re vendesi. Telefon. 70-242, 661-828.

VENDESI appartamento signorile cinque camere accessori Circonvallazione Trionfale. Tel. 859-284.

19 VILLINI, CASE, TERRENI L.

ACQUISTEREI piccola proprietà casa patrimoniale colonica preferibilmente vicino Roma. Specificare casella 19-B SPI, Parlamento 9.

PERMUTEREI tenutella 6 ettari casa di abitazione con appartamento Roma. Telef. 369-449.

VENDO o affitto piccolo lotto terreno Via Tommaso d'Aquino. Telefono 760-502.

23 ARTIGIANATO L. 8

DISINFESTIAMO Bettletta rapidamente radicalmente, lire 250. Telefonare 31-955.

24 RAPPRESENT., PIAZZ. L. 8

INDUSTRIALI, produttori articoli tecnici, materiali costruzione, vendete Provincia Napoli. Studio Ingegnere Bosco, Scarlatti, 110 Napoli, assume rappresentanza.

RIORGANIZZANDOMI Sicilia rappresenterei primarie Case fabbricanti accessori meccanici per uffici. Scrivere massime referenze Timoteo Caserta, Principe Scordia 64, Palermo.

25 DOMANDE D'IMPIEGO L. 4

AUTISTA meccanico tutte patenti dispone viaggiare offresi seria importante impresa trasporti o società commerciale. Casella 41-A, Dossofati 9.

GIOVINETTA signorina studi universitari conoscenza inglese francese comprenderebbe educazione istruzione bambini presso famiglia signorile, ottime referenze. Casella 15-B SPI, Parlamento 9.

LAUREATO Giurisprudenza scienze sociali, reduce prigionia conoscenza perfetta francese buona inglese pratica problemi finanziari bancari amministrativi offresi conveniente impiego direttivo referenze massime. Casella 14-B SPI Parlamento 9.

26 OFFERTE D'IMPIEGO L. 6

CAMERIERA tuttofare mezzetà, bambinaia esperta presentarsi ore 10-12,30 Aureliana 73.

CERCASI segretaria dattilografa praticissima commerciale. Scrivere casella 72-A SPI Parlamento 9, Roma.

AVVISI SANITARI

Dott. Gr. Uff. DAVID STROM

SPECIALISTA DERMATOLOGICO

Guarigione senza operazione delle **EMORROIDI**

Ragadi Piaghe e Vene varicose

Via Cola Rienzo 182

per 8-13 e 16-20, fest. 8-13, tel. 34.501

ed in Via Torino, 6

0947

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...corretti.

La Confederazione aveva manifestato la sua viva preoccupazione per il fatto che quasi tutti i proprietari, in seguito all'emanazione delle sentenze dei tribunali di Cagliari, Sassari e Foggia che avevano ritenuto illegale il Decreto di cui sopra, hanno chiesto dagli affittuari l'immediata corresponsione della differenza di prezzo, manifestando in particolare l'intenzione di considerarli morosi e non riconoscendo quindi loro il diritto alla proroga dei contratti attualmente in corso di esecuzione, disposto dall'art. 4 lettera *a*) del D.L.L. 5 aprile 1945 n. 157.

Il Ministero dell'Agricoltura ha esplicitamente chiarito che l'atteggiamento di resistenza degli affittuari alle pretese dei proprietari è pertanto legittima, in quanto essi non possono venire considerati morosi e il loro diritto alla proroga dei contratti non può essere messo in dubbio. Il D.M. 26 luglio 1944 è valido ed efficace e non può avere che piena ed incondizionata applicazione, nonostante l'opinione dei tre tribunali i quali hanno ritenuto che il Ministero dell'Agricoltura, nell'emanarlo abbia oltrepassato i limiti della delega contenuta nel R.D.L. 10 maggio 1943 n. 397 autorizzante il Ministero stesso a fissare il prezzo dei cereali e dei legumi soggetti al vincolo.

Se è valido il D.M. 30 giugno 1944, che fissa il prezzo del grano e — secondo il Ministero — valido pure il successivo D.M. del 26 luglio 1944 che stabilisce che tale prezzo consistere in due quote (prezzo reale e sussidio di coltivazione).

Materiali del Nord per il napoletano

NAPOLI, 21.

E' ritornata dal nord la missione dei tecnici organizzata dal Public Utility Service per riallacciare i rapporti con le principali case fornitrici di Bologna, Milano e Torino.

La Commissione ha visitato le principali fabbriche ottenendo buoni risultati per quanto concerne l'acquisto di materiali che favoriranno la messa a punto dei servizi pubblici della nostra città.

I tecnici delle funicolari, ad esempio, hanno potuto acquistare nuovi cavi, senza i quali il servizio sarebbe stato prossimamente sospeso; quelli del gas hanno comperato contatori e materiali per i rassometri; i rappresentanti delle tranvie hanno acquistato filobus, pezzi di ricambio, freni automatici e lampadine nonchè quanto serve al graduale miglioramento del servizio urbano. Gli inge...

...siderare, mentre quello della vite è buono, ma la produzione rischia di essere compromessa dalla scarsa quantità di solfato di rame assegnato ai produttori.

L'Associazione dei Coltivatori Diretti sta ora provvedendo alla distribuzione di piccoli quantitativi di solfato di rame, ma se lo andamento climaterico sarà favorevole allo sviluppo delle crittogame, queste percentuali di solfato non saranno sufficienti ad assicurare il raccolto.

Prezzi dei bovini nell'Anconetano

Riportiamo qui di seguito i prezzi relativi alle contrattazioni del bestiame da vita effettuate sui mercati della provincia di Ancona, in questi ultimi giorni: buoi lire 120 il kg.; vacche gravide lire 110 il kg.; vacche da latte lire 100 il kg.; vitelloni lire 120-130 il kg.; manzanini lire 100 il kg.; suini magroni lire 170 il kg.; lattonzoli lire 300 il kg.

Fortissima è l'offerta di capi, a causa del persistere della siccità; discreta la richiesta, data anche la presenza di acquirenti di altre regioni.

In confronto ai mercati dell'Umbria (vedi «Globo» n. 110 del 13 giugno u. s.) si registrano in provincia di Ancona quotazioni leggermente superiori per i vitelloni e quotazioni nettamente inferiori per le vacche da latte ed i suini magroni.

Comunque negli ambienti agricoli è diffusa l'opinione che, se dovesse cadere qualche benefica pioggia, i prezzi del bestiame risalirebbero rapidamente.

La provincia di Ancona, il cui patrimonio zootecnico non ha subito che lievi danni, ha tuttora una consistenza di bestiame bovino valutato in circa 110.000 capi.

...l'ufficio per i rapporti con l'estero.

Burmeister ha aggiunto che sono come gli Stati Uniti, il Regno Unito, il Canadà, quasi tutta l'Europa e il Medio Oriente, le cui produzione è insufficiente per i loro bisogni, e probabilmente risentiranno la stretta del bisogno» la maggiore misura quest'anno che non in qualunque altro momento dall'inizio della guerra — (USIS).

Muoversi è necessario

La percentuale di lettori del «GLOBO» che questa mattina scorre le colonne del proprio giornale alla ricerca della linea automobilistica più comoda per andare al Nord, al Sud, all'Est e all'Ovest, è impressionante e più alta di quella di qualsiasi altro giornale.

Perchè i lettori del «GLOBO» sono indiavolati viaggiatori. Fa parte della loro natura. Essi devono vendere ad Avellino, fare una perizia a Grosseto, comporre una causa a Napoli, prendere accordi a Milano, rivedere antichi clienti a Genova, comprare materie prime a Ferrara, curare un fallimento a Parma, esigere crediti a Firenze, depositare un testamento a Siena, firmare un atto a Savona. Dopo gli uomini politici, i lettori del «GLOBO» sono quelli che viaggiano di più.

Molto spesso devono ricorrere alle linee automobilistiche, poichè non dispongono di un'automobile. E scelgono naturalmente quelle che inseriscono la pubblicità nel loro giornale favorito, il giornale degli uomini attivi, il giornale di fatti per chi ha da fare.

SPETTACOLI

TEATRI

ADRIANO: Riposo. Domani ore 17,30: «Andrea Chenier».
ARTI: Ore 17,30: «Candida», di G. B. Shaw.
ELISEO: Ore 17,30: Comp. Pannani-Nischi: «La canzone del Santissimo Sacramento», di P. Mérimée e «Il candeliere», di A. De Musset.
GALLERIA: Ore 15: «La danza dei milioni», rivista riviste.
MANZONI: Ore 17,30: Comp. Comico di Prosa: «La figlia ballerina».
QUATTRO FONTANE: Ore 17,30: Compagnia di riviste Tofa e Lucy D'Albert con la nuova rivista «Un anno dopo», scritta in coppia di Tofa.
QUIRINO: Ore 17,30: Comp. del Teatro stabile di Aldo Fabrizi: «Tardinona».
SALA UMBERTO: Ore 16: «Le città d'oro», nuova rivista di Crea.
SALONE MARGHERITA: Ore 17,30: Compagnia Peppino De Filippo con Clelia Ma-...
CENTRALE: Nessuno torna indietro.
COLONNA: Il conquistatore dell'India.
CLODIO: Quando si ama.
COLOSSEO: Il vagabondo della steppa.
COLA DI RIENZO: Don nella tempesta.
CRISTALLO: L'incredibile realtà.
DELLE VITTORIE: L'incubo.
EXCELSIOR: L'ispiratrice.
FENICE: L'orma rossa.
FLAMINIO: Cappello a cilindro.
GLORIA: Katia.
GIULIO CESARE: Nana.
IMPERIALE: L'incendio di Chicago.
IOVINELLI: Il cappello da prete e Festival 1945.
IRIS: Il re dei pellirossi.
ITALIA: Sorelle in armi.
MASSIMO: La famiglia Sullivan.
MAZZINI: Sotto i ponti di New York.
MODERNISSIMO: Sala A: Angeli del mare - Sala B: Missione eroica.
NOMENTANO: Il canyon della morte.
NUOVO: Audace avventura.
ODESCALCHI: Amarti senza domani.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Zuccheri Romani 5 %	500 —	—
Pignone 5 %	48 —	—
Credito Edilizio	135 —	—
Credito Fondiario	600 —	—
La Centrale	4450 —	—
Stet	2450 —	—
Meridionali	4650 —	4200
Fondiaria Vita	—	—
Assicuraz. Generali	19,000 —	—
Navigazione	150 —	160
Italcable	1200 —	—
Telti	2850 —	—
Cotoni	2625 —	—
Viscosa	2200 —	—
Siele	1900 —	1975
Amiata	2950 —	3250
Montecatini	660 —	665
Ilva	420 —	—
Terni	760 —	765
Finsider	715 —	710
Metallurgica	— —	—
Pignone	285 —	—
Reggiane	200 —	—
Isotta Fraschini	183 —	—
Breda	710 —	—
Ansaldo	330 —	300
Fiat	2000 —	—
Valdarno	2700 —	2600
Unes	540 —	—
Romana Elettricità	2500 —	2500
ip	1700 —	—
Merid. Elettricità	2200 —	—
Adriatica Elettr.	700 —	700
Edison	2010 —	2000
Mot. Pase. Asc. Pic.	— —	—
Pantanella	510 —	—
Eridania	3600 —	—
Distillati	— —	—
Zuccheri	685 —	—
Anic	155 —	—
Risanamento	6050 —	—
Immobiliari	3400 —	3350
Beni Stabili	1775 —	—
Rustici	1340 —	—
Condotte	600 —	—
Palermo	775 —	—
Serino	1475 —	—
Marcia	2910 —	—
Italgas	81.50	—
Forni	450 —	—
Viannini	650 —	—

Valore e quantità dei titoli trattati nella giornata

TITOLI DI STATO. — Rendita 3,50 per cento 100 mila; Rendita 5 per cento 50 mila; Redimibile 3,50 per cento 750 mila; B. T. 40 200 mila; 49 50 mila; del prima serie 1.500.000; seconda serie 5 milioni 100 mila; del 51 5 per cento 2 milioni 400 mila; 4 per cento 2.450.000.

AZIONARI. — Montecatini 50, Roma Elettricità 50; Terni 125; Breda 50; Valdarno 200; Edison 25.

OBBLIGAZIONI. — Inferno 100, Opere 5 Credito Fondiario 5 per cento 450, Publica Utilità ordinaria 100.

TITOLI TRATTATI COMPLESSIVAMENTE. Di Stato 9.600.000 in grida, 4.050.000 fuori grida, obbligazioni 700 in grida; azionari 400 in grida.

Mercato nero dei generi alimentari

Farina di frumento 75-85; Pasta bianca 160-200; Pasta scura 80-100; Pane bianco 100-120; Pane scuro 80-100; Olio 350-360; Zucchero 700-730; Sale 30-40; Caffè crudo 2100-2300; Riso 140-190; Semolino 180-200; Fagioli 120; Patate 27-30; Lenticchie 120; Uova 24-26; Burro 800; Cipolle 300-320; Pecorino 640; Parmigiano 900-1200; Abbacchio 250-290; Carne con osso 245; Carne senza osso 350.

Fiat	— —
Elettrica del Valdarno	— —
Adriatica di Elettricità	— —
Biondi	— —
Zuccheri	— —
Birra	— —
Pogna	— —
Edilcatrice	— —
Industria Carta	— —
I.R.I. serie Mare	— —
I.R.I. serie Ferro	— —
I.R.I. serie Opitalia	— —

Borsa d...

Quotazioni alla ... giorno 20 corrente. Rendita 5 per cento fine mese 100,70; Id 118; Id 3,50 per cento Redimibile 5 per cento 5 per cento f. m. corso cont. 94,25; Id 94,20; G.I.M. 1480; Assicurazioni Gen. 13.0... 4700; Ferr. Mediterranei 4400; Vanadi... Cantoni 29.000; D... 20.200; Vallicino 2... Angeli 9500; Cucirini... Rossari 9500; Rolo... Coloniere Merid. 9... re 4400; Gavardo 7... Targetti 1700; F.I.S.A... la 3650; Bernasconi... Snia Viscosa 2030; ... e C. 345; Finsider... 1250; Amiata 3200; ... mina 930; Siele 20... 790; Bianchi 710; ... Reggiane 200; Pigno... Franco Tosi 1100; ... 500; Dinamo 2000; ... (posteriore) 2100; ... nia 2050; Caffaro 2... centina 1840; Sarda ... cino 1450; Sesa 86... cina 7100; Sip 210... dionale Elettrica 26... silicino 1450; Roma... 900; Unes 700; M... 1120; Toli (A) 42... 4200; Distillerie 2... lini Cerlese 1265; ... Romana Zuccheri ... 10.000; Italgas 95; ... sigeno 2500; Petr... Aedes 1900; Italia... Rustici 2200; Beni ... Centrale 1160; Sif... Luigi 230; Carlie... Ginori 5900; C.I.... 2750; Pirelli Ital... 4500; Terme Acqui... lo 422; Sicilia (c... Banco Napoli (c... C. R. di Bologna ... Cons. Migl. Agr. ... Naz. Lavoro 4 p... Edil. 5 per cent... 3,50 per cento 1... 1948 5 per cent... cento 99,60; id. ... id. 1950 5 per ce... cento 99,90; id. ... Cogne 6 per cen... cento 630; Cons... per cento 492,50... 518; Elfer 4,50 ... Genova 5 per c... 5 per cento 485; ... cento 515; IRI-M... IRI-Ferro 4,50 p... 530; Prest. Ungh... poli (conv.) 4 p... Bologna (conv.) ... Migl. Agr. 4 per ... Agr. (conv.) 565; ... 4 per cento 55... 4 per cento 600.

PER LA LOTTA C... CONTRO

0948

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Fiat		1480 —
Elettrica del Valdarno		2800 —
Adriatica di Elettricità		800 —
Biondi		700 —
Zuccheri		250 —
Birra		115 —
Pugna		167 —
Edilcatrice		280 —
Industria Carta		795 —
I.R.I serie Mare 4,50 %		794 —
I.R.I serie Ferro 4,50 %		789 —
I.R.I serie Optata 4,50 %		813 —

Borsa di Milano

MILANO, 21.

Quotazioni alla Borsa di Milano del giorno 20 corrente.

Rendita 5 per cento cont. 100,50; Id. fine mese 100,70; Id. 3,50 per cento cont. 118; Id 3,50 per cento fine mese 118,10; Redimibile 5 per cento cont. 101,25; Id. 5 per cento f. m. 101,50; Id. 3,50 per cento cont. 94,25; Id. 3,50 per cento f. m. 94,20; G.I.M. 1480; La Centrale 5900; Assicurazioni Gen. 13.000; Ferr. Nord. (ord.) 6700; Ferr. Mediterranee 2500; Ferr. Meridionali 4409; Venete 1660; Rubattino 188; Cantoni 29.000; Dell'Acqua 2800; Furlan 20.200; Valtellina 2200; Olcese 8100; De Angeli 6500; Cisarini 5350; Lanificio 5800; Rossari 9500; Rotondi 5700; Tessi 2100; Colonniere Merid. 3800; Unione Manifatture 4400; Cavardo 7700; Lane Rossi 13.500; Targetti 1760; F.I.S.A.C. 1320; Cascami Seta 3650; Bemberg 1290; Fibre Tessili 790; Seta Viscosa 2030; Pecchiolli 1620; Scotti e C. 345; Finsider 760; Ilva 450; Metalli 1250; Amiata 3200; Montecatini 730; Dalmine 930; Siele 2800; Ansaldo 405; Breda 790; Bianchi 710; Isotta Fraschini 2700; Reggiane 300; Pignone 375; Silurificio 410; Franco Tosi 1100; Adriatica 1000; Cieli 500; Dinamo 2000; Edison 2200; Edison (posteriore) 2100; Bresciana 2000; Campania 2050; Callaro 2980; Valdarno 4350; Piacentina 1840; Sarda 870; Emiliana 1700; Elettrica 1450; Sesto 800; Pugliese 1100; Comacina 7100; Sip 2100; Vizzola 4450; Meridionale Elettrica 2625; Otobia 2150; Ovestadina 1450; Romana Elettr. 4000; Terni 900; Unes 700; Marelli 650; Turchmasio 1120; Teti (A) 4200; Teti (B) 4300; Siet 4200; Distillerie 2500; Fidania 5720; Molini Certosa 1205; Motta Panettoni 2000; Romane Zuccheri 830; Anic 190; Safla 10.000; Italgas 95; Mira Lanza 1800; Ossigeno 2500; Petroli 90; Rumianca 365; Aedes 1900; Iniziativa Edilizia 460; Fondi Rustici 2200; Beni Stabili 3450; Milano Centrale 1100; Silos Genova 1000; Baroni Luigi 230; Cartiere Burgo 2200; Richard Ginori 5900; C.I.G.A. 1100; Ratrementi 2750; Pirelli Italiana 7000; Pirelli e C. 4500; Terme Acqui 380; Milano 4 per cento 422; Sicilia (conv.) 4 per cento 605; Banco Napoli (conv. 5 per cento 636; C. S. di Bologna (conv.) 4 per cento 610; Cons. Migl. Agr. 4 per cento 552; Banco Naz. Lavoro 4 per cento 550; Ist. Fond. Edil. 5 per cento 606; Prestito Venezia 3,50 per cento 101,50; Buoni Tesoro nov. 1948 5 per cento 99,80; Id. 1949 5 per cento 99,60; Id. 1950 5 per cento 99,80; Id. 1950 5 per cento 99,85; Id. 1951 5 per cento 99,90; Id. 1951 4 per cento 94,30; Cassa 4 per cento 560; Cassa 4,50 per cento 630; Cons. Cred. Opere Pubbl. 5 per cento 492,50; IRI 4,50 per cento 518; Elfer 4,50 per cento 515; Città di Genova 5 per cento 495; Città di Roma 5 per cento 385; Città di Milano 5 per cento 515; IRI Mare 4,50 per cento 824; IRI Ferro 4,50 per cento 815; IRI estate 530; Prest. Ungheresa 267; Banco di Napoli (conv.) 4 per cento 606; C. R. di Bologna (conv.) 5 per cento 575; Cons. Migl. Agr. 4 per cento 540; Cons. Migl. Agr. (conv.) 565; Banco Naz. Lavoro (conv.) 4 per cento 550; Ist. San Paolo Torino 4 per cento 600.

Direttore responsabile

Istituto Grafico Romano «Il Vascello»
Via Mario de Fiori 104 Roma

Dichiarazione di morte presunta

L'avv. ufficioso Angelo Illuzzi di Bruno Giuseppe fu Vito Leonardo con istanza del sei aprile 1945 chiese al sig. Presidente del Tribunale di Bari la dichiarazione di presunta morte di BRUNO ANGELO ANTONIO fu Vito Leonardo; ed il sig. Presidente con provvedimento del 14 maggio 1945 ordinò le pubblicazioni di rito con invito a chiunque abbia notizie dello scomparso di farle pervenire al Tribunale di Bari entro sei mesi dall'ultima pubblicazione.

Bari, 25 maggio 1945.

f.to: Avv. Angelo Illuzzi

I bimbi e la sete

Mammine! Quando i bambini hanno sete, date loro **SUCCUVA FASSATI, il c'assico sciroppo di uva** con cui si prepara la deliziosa bibita senza alcool, vitaminica e dissetante, che **preserva dai pericoli del caldo e normalizza l'intestino.** La migliore **CURA D'UVA** 3 bibite giornaliere. Una bottiglia 20 bibite (1/5 Succuva e 4/5 acqua naturale, minerale o seltz) **Si vende nei migliori negozi.**

Per ordinazioni telef. **39-30-10**

AZIENDE INDUSTRIALI E COMMERCIALI!
Una perfetta organizzazione eseguirà con puntualità e precisione
Paghe e stipendi
del vostro personale
AURA Assistenza Utilitaria Rappresentanze Aziende
Via Etruria n. 40 Telef. 765.264

TRASPORTO MERCI
per **LOMBARDIA, LIGURIA, PIEMONTE, VENETO** e per tutte le altre località dell'**ITALIA CENTRALE e MERIDIONALE**
con automezzi autorizzati di piccola, media e grande portata
AUTOTRASPORTI N.O.A
ROMA Corso Umberto, 50
P. Popolo Telefono **63.988**

Venezia Torino Genova Milano
PISA. LUCCA. MONTECATINI
oggi e domani
Autovetture Torpedoni e Camioncini
ITALICA TRASPORTI
VIA VITTORIA, 35 (Corso Umberto)
Telefono 60-072

CARROZZINA SECCIOLINO - Vendesi per bambini, vendiamo ingresso, ad. tagliole presso abitazione 3200, Vittore Bagnini, Consulta 40 ammezzato

CASA DELL'ORO - Fulgenti gioielleria, orefeceria, rottami compra stretto alto Serpenti 124.

IMCARADIO multigamma 7 valvole 8 gammonda come nuovo. Telefonare 391.213.

Dott. SCARLATA
specialista PELLE SIFILIDE VENEREE - Cure complete con medicine.
Via Firenze 43 (10-13 - 18-19)

Dott. THEODOR LANZ
Venereo Pelle Urinazioni speciali
Accertamenti e cure prematrimoniali
Via Cola di Rienzo 152 Telef. 54.581
(fer ore 8-9) (fest ore 8-13)

CONTINENTAL
TRASPORTI
Via Panetteria, 15 (Tritone)
Telefono 64-408
Causa trasferimento
sospendiamo per pochi giorni la nostra attività.
Per informazioni telefonare al numero
391.455

Spedizioni Merci e Bagagli
eseguiamo e partite intere per qualsiasi destinazione a mezzo Ferrovia e Autocarri
Rivolgersi alle Case di spedizioni:
Gino Azzarri Via del Pozzo, 46 (San Claudio) Tel. 60.565
S. A. Cipolli e Zanetti
V. A. Salaria 46 Tel. 860-800
Servizio speciale per la SARDEGNA
Assicurazioni — Imballaggi

Chiappetta
VIA ROMA 317 NAPOLI

Vende riproduttori coniglietti Angora
Acquista qualsiasi quantità pelo Angora

Roma-Milano
in torpedone L. 4.800
domani 23 giugno, ore 18
PRENOTARSI SUBITO
GENOVA
Torpedone Fiat 635 posti numerati
Partenza oggi 22 giugno, ore 18.
Lancia Artena per
BOLOGNA - GENOVA
comodissimi letti (ribaltini) - meravigliosa, velocissima, partenza oggi 22 giugno ore 18, arrivo in mattinata
Fiat 522: MILANO - BRESCIA
posti con poltrone da vettura tranviarie, partenza oggi 22, ore 18.
Partenze giornaliere per: **TORINO, FERRARA, ANCONA, BARI, FIRENZE, PADOVA, S. REMO, VENEZIA.**

La GUIDA MONACI
fornisce qualsiasi informazione
con diligente rapidità
Via Francesco Crispi, 10 (Largo Tritone). Telef. 45.765, 43.958

TRASPORTI MERCI CON LE
FERROVIE DELLO STATO
FIRENZE, ANCONA, NAPOLI, BARI, R. CALABRIA, CATANIA, PALERMO, in partenza sotto carico vagoni completi scortati.
Prezzi minimi — Rapidità — Sicurezza
Diretta concessionaria:
Antica Casa Svizzera di Spedizioni
ROBERTO GOELDLIN
Via Sistina 149-150 - Piazza Tuscolo
Telefono 760.398

SERVIZIO REGOLARE DI LINEA
STAJ
BARI TORPEDONE 23-24 corr. ore 18
FIRENZE 23 corr. ore 19
TORINO autovett. 24 corr. prelievo a domic.
Prenotazioni:
ROMA - Via Regina Elena, n. 21 Telefono 42.165
Via Tevere 21 (P.za Fiume), telefoni 853.030 e 81.292
Via IV Fontane 20 bis - Telef. 464.429
BARI - Via R. da Bari 98 - Tel. 12.473

MILANO
In autopullman da gran turismo - Partenza 25 giugno, ore 14
In torpedone posti numerati - Partenza 24 giugno, ore 15.
Vetture ed automezzi celeri, partenze giornaliere.
FIRENZE
In autopullman da gran turismo - Partenza 23 e 30 giugno, ore 19.
BOLOGNA, FERRARA, ROVIGO, PADOVA, in torpedone - Partenza 23 giugno, ore 20.
NAPOLI
In torpedone a posti numerati - Partenza giornaliera ore 7, arrivo circa ore 14,30.
Autovetture per tutte le destinazioni
Per spedizioni merci piccole e grandi partite telefonare 44.336
Prenotazioni:

LA LOTTA CONTRO l'oidio della vite

0949

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

resti e non riconoscendo quindi loro il diritto alla proroga dei contratti attualmente in corso di esecuzione, disposto dall'art. 4 lettera *a)* del D.L.L. 5 aprile 1945 n. 157.

Il Ministero dell'Agricoltura ha esplicitamente chiarito che l'atteggiamento di resistenza degli affittuari alle pretese dei proprietari e pertanto legittima, in quanto essi non possono venire considerati morosi e il loro diritto alla proroga dei contratti non può essere messo in dubbio. Il D.M. 26 luglio 1944 è valido ed efficace e non può avere che piena ed incondizionata applicazione, nonostante l'opinione dei tre tribunali i quali hanno ritenuto che il Ministero dell'Agricoltura, nell'emanarlo abbia oltrepassato i limiti della delega contenuta nel R.D.L. 10 maggio 1943 n. 397 autorizzante il Ministero stesso a fissare il prezzo dei cereali e dei legumi soggetti al vincolo.

Se è valido il D.M. 30 giugno 1944, che fissa il prezzo del grano e — secondo il Ministero — valido pure il successivo D.M. del 26 luglio 1944 che stabilisce che tale prezzo consistere in due quote (prezzo reale e sussidio di coltivazione).

Materiali del Nord per il napoletano

NAPOLI, 21.

E' ritornata dal nord la missione dei tecnici organizzata dal Public Utility Service per riallacciare i rapporti con le principali case fornitrici di Bologna, Milano e Torino.

La Commissione ha visitato le principali fabbriche ottenendo buoni risultati per quanto concerne l'acquisto di materiali che favoriranno la messa a punto dei servizi pubblici della nostra città.

I tecnici delle funicolari, ad esempio, hanno potuto acquistare nuovi cavi, senza i quali il servizio sarebbe stato prossimamente sospeso; quelli del gas hanno comperato contatori e materiali per i cassametri; i rappresentanti delle tranvie hanno acquistato filo bus, pezzi di ricambio, freni automatici e lampadine notturne quanto serve al graduale miglioramento del servizio urbano. Gli ingegneri dei telefoni hanno ottenuto alcuni cavi mercè i quali si potrà fra breve attivare una nuova centrale automatica che sarà stabilita nei pressi della nuova Borsa.

La missione ha constatato che la industria del nord è in grado di rifornire le aziende napoletane di altri materiali.

Equini e solfati per Frosinone

Trecentocinquanta muli al prezzo di L. 35.000 a capo, sono stati distribuiti a Frosinone, dall'Associazione Provinciale dei Coltivatori Diretti. I muli erano stati messi a disposizione degli agricoltori maggiormente colpiti da la guerra e con proprietà aziendale non arrivano sufficienti ad assicurare il raccolto.

Prezzi dei bovini nell'Anconetano

Riportiamo qui di seguito i prezzi relativi alle contrattazioni del bestiame da vita effettuate nei mercati della provincia di Ancona, in questi ultimi giorni: buoi lire 120 il kg.; vacche gravide lire 110 il kg.; vacche da latte lire 100 il kg.; vitelloni lire 120-130 il kg.; manzini lire 100 il kg.; suini magroni lire 170 il kg.; lattonzoli lire 300 il kg.

Fortissima è l'offerta di capi, a causa del persistere della siccità; discreta la richiesta, data anche la presenza di acquirenti di altre regioni.

In confronto ai mercati dell'Umbria (vedi «Globo» n. 110 del 13 giugno u. s.) si registrano in provincia di Ancona quotazioni leggermente superiori per i vitelloni e quotazioni nettamente inferiori per le vacche da latte ed i suini magroni.

Comunque negli ambienti agricoli è diffusa l'opinione che, se dovesse cadere qualche benefica pioggia, i prezzi del bestiame risalirebbero rapidamente.

La provincia di Ancona, il cui patrimonio zootecnico non ha subito che lievi danni, ha tuttora una consistenza di bestiame bovino valutato in circa 110.000 capi.

è necessario

La percentuale di lettori del «GLOBO» che questa mattina scorre le colonne del proprio giornale alla ricerca della linea automobilistica più comoda per andare al Nord, al Sud, all'Est e all'Ovest, è impressionante e più alta di quella di qualsiasi altro giornale.

Perchè i lettori del «GLOBO» sono indiavolati viaggiatori. Fa parte della loro natura. Essi devono vendere ad Avellino, fare una perizia a Grosseto, comperare una causa a Napoli, prendere accordi a Milano, rivedere antichi clienti a Genova, comprare materie prime a Ferrara curare un fallimento a Parma, esigere crediti a Firenze, depositare un testamento a Siena, firmare un atto a Savona. Dopo gli uomini politici, i lettori del «GLOBO» sono quelli che viaggiano di più.

Molto spesso devono ricorrere alle linee automobilistiche, poichè non dispongono di un'automobile. E scelgono naturalmente quelle che inseriscono la pubblicità nel loro giornale favorito, il giornale degli uomini attivi, il giornale di fatti per chi ha da fare.

SPETTACOLI

TEATRI

ADRIANO: Riposo. Domani ore 17,30: «Andrea Chenier».
ARTI: Ore 17,30: «Candido», di G. B. Shaw.
ELISEO: Ore 17,30: Comp. Pagnani-Nichelì: «La carezza del Santissimo Sacramento», di P. Mérimée e «Il candeliere», di A. De Musset.
GALLERIA: Ore 15: «La danza dei milioni», rivista.
MANZONI: Ore 17,30: Comp. Comica di Prosa: «La follia ballerina».
QUATTRO FONTANE: Ore 17,30: Compagnia di rivista Tolo «Lucy D'Albert con la nuova rivista «Un anno dopo». Serata in onore di Tolo.
QUIRINO: Ore 17,30: Comp. del Teatro nuovo di Aldo Fabrizi: «Tordienna».
SALA UMBERTO: Ore 16: «La città d'oro», nuova rivista di Crela.
SALONE MARGHERITA: Ore 17,30: Compagnia Peppino De Filippo con Clelia Matania: «Non sei mai stato così bello», rivista di Nelli e Mangini.
SPLENDORE: Ore 18: «Carlachiaro n. 2».
TEATRO DELL'OPERA: Ore 17,30: «Rigoletto».
TEATRO DEI BAMBINI della Compagnia Goldoni: Domenica 24, ore 10,30 al teatro Rex (Corso Trieste): «Cenerentola», fiaba-operetta.
VALLE: Riposo. Prossimamente: «Le stelle stanno a», con Isa Miranda.
VICO DI ROMA: Te cancano - Teatro dei piccoli.

CINEMATOGRAFI

ACQUARIO: L'uppercamp.
ALFIERI: Tutto tranne all'alba.
AMBASCIATORI: L'ispiratrice.
ARENA APPIO: Il feroce Saladino.
ARENA ESEDRA-MODERNO: Amanti senza domani.
ARISTON: Il fidanzato di mia moglie.
ASTRA: Tempi moderni.
AUGUSTUS: Il fiore sotto gli occhi.
AUSONIA: Naufraghi.
BERNINI: Sotto la maschera.
BRANCACCIO: Sette ragazze innamorate.
CAPRANICA: L'incendio di Chicago.
CENTRALE: Nessuno torna indietro.
COLONNA: Il conquistatore dell'India.
CLODIO: Quando si ama.
COLOSSEO: Il vagabondo della steppa.
COLA DI RIENZO: Due nella tempesta.
CRISTALLO: L'incredibile realtà.
DELLE VITTORIE: L'incubo.
EXCELSIOR: L'ispiratrice.
FENICE: L'orma rossa.
FLAMINIO: Cappello a cilindro.
GLORIA: Kalia.
GIULIO CESARE: Nanà.
IMPERIALE: L'incendio di Chicago.
IOVINELLI: Il cappello da prete e Festival 1945.
IRIS: Il re dei pellirossi.
ITALIA: Sorelle in armi.
MASSIMO: La famiglia Sullivan.
MAZZINI: Sotto i ponti di New York.
MODERNISSIMO: Sala A: Angeli del mare - Sala B: Missione eroica.
NOMENTANO: Il canyon della morte.
NUOVO: Audace avventura.
ODESCALCHI: Amanti senza domani.
OLIMPIA: Amanti senza domani.
OTTAVIANO: Katia.
ORFEO: Arriva il campione.
PALESTRINA: Rosa di sangue.
PARIOLI: Tom Edison giovane.
PLANETARIO: Il vagabondo.
PRINCIPE: In campagna è caduta una stella - Compagnia riviste.
QUIRINALE: La grande imperatrice.
QUIRINETTA: Ore 10,45, 17, 19, 21: Il giuramento del quadrio con Loretta Young e Richard Greene.
REALE: Paradiso e comp. rivista.
REGINA: La città dalle mille luci.
REX: Il treno fantasma.
ROSA: Terrore del West.
SALARIO: L'ultima nemica.
SAVOIA: Tigre del mare.
TUSCOLO: La famiglia Sullivan.
TRIESTE: Scrivimi fermo posta.
VOLTURNO: Tempi moderni.
XXI APRILE: Eroi senza gloria.

"IL GLOBO"
è il giornale di chi lavora

Ilva	420	—	
Terni	760	—	765
Finsider	715	—	730
Metallurgica	—	—	
Pignone	315	—	
Reggiane	240	—	
Isotta Fraschini	185	—	
Breda	770	—	
Ansaldo	350	—	
Fiat	2000	—	
Valdarno	2700	—	
Unes	540	—	
Romana Elettricità	2540	—	
Iip	1700	—	
Merid. Elettricità	2200	—	
Adriatica Elettr.	780	—	
Edison	2010	—	
Mol. Pass. Ass. Pic.	—	—	
Pantanella	510	—	
Eridania	3600	—	
Distillati	—	—	
Zuccheri	685	—	
Anic	155	—	
Risanamento	4050	—	
Immobiliari	3100	—	
Beni Stabili	1775	—	
Rustici	1340	—	
Condotte	600	—	
Palermo	775	—	
Serino	1475	—	
Marcia	2910	—	
Italgas	81,30		
Forni	450		
Viannini	630	—	

Valore e quantità dei titoli trattati nella giornata

TITOLI DI STATO. — Rendita 3,50 per cento 100 mila; Rendita 5 per cento 50 mila, Redimibile 3,50 per cento 750 mila; B. T. 48 200 mila; 49 50 mila; del prima serie 1.500.000; seconda serie milioni 100 mila; del 51 5 per cento 2 milioni 400 mila; 4 per cento 2.450.000.

AZIONARI. — Montecatini 50, Romana Elettricità 50; Terni 125; Breda 50; Viadano 200; Edison 25.

OBBLIGAZIONI. — Inferro 100, Opere Credito Fondiario 5 per cento 450, Pubblica Utilità ordinaria 100.

TITOLI TRATTATI COMPLESSIVAMENTE. — Di Stato 9.600.000 in grida, 4.050.000 fuori grida; obbligazioni 700 in grida; azionari 400 in grida.

Mercato nero dei generi alimentari

Farina di frumento 75-85; Pasta bianca 160-200; Pasta scura 80-100; Pane bianco 100-120; Pane scuro 80-100, Olio 350-360; Zucchero 700-730; Sale 30-40; Carne cruda 2100-2300; Riso 140-190; Semolino 160-200; Fagioli 120; Patate 27-30; Lenticchie 120; Uova 24-26; Burro 600; Ricciolla 300-320; Pecorino 640; Parmigiano 900-1200; Abbacchio 250-290; Carne con osso 245; Carne senza osso 350.

Rendita 5 per			
fine mese 100,70;			
116; id 3,50 per			
Redimibile 5 per			
5 per cento f. m.			
cento cont. 94,25;			
94,20; G.I.M. 1400			
ilicrazioni Gen.			
4700; Ferr. Medite-			
dionali 4400; Vene-			
Canloni 29.000;			
20.200; Valtellina			
Angeli 9500; Cucir			
Rossari 9500; Rot			
Coloniere Merid.			
re 4400; Cavardo			
Targetti 1700; F.I.S.			
la 3650; Bernasconi			
Snia Viscosa 2030;			
e C. 345; Finsider			
1250; Amiata 3200;			
mine 930; Siole 26			
790; Bianchi 710;			
Reggiane 700; Pigna			
Franco Tosi 1130;			
500; Dinamo 2000;			
(postergate) 2100;			
nio 2050; Caffaro 2			
centina 1860; Sarda			
cino 1450; Seso 800			
cina 7100; Sip 210			
dionale Elettrica 26			
sticino 1450; Roma			
900; Unes 700; M			
1120; Tali (A) 420			
4200; Distillerie 25			
lini Certosa 1265;			
Romana Zuccheri			
10.000; Italgas 95;			
sidene 2500; Petro			
Andes 1900; Iniziati			
Rustici 2200; Beni			
Centrale 1160; Silo			
Luigi 230; Carlsea			
Ginori 5900; C.I.G.			
2750; Pirelli Italia			
4500; Terme Acqui			
lo 422; Sicilia (co			
Banco Napoli (co			
C. R. di Bologna (co			
Cons. Migl. Agr. 4			
Naz. Lavoro 4 per			
Edil. 5 per cento			
3,50 per cento 101			
1948 5 per cento			
cento 99,80; id. 19			
id 1950 5 per cento			
cento 99,90; id. 19			
Cosne 6 per cento			
cento 630; Cons. C			
per cento 492,50;			
518; Eller 4,50 per			
Genova 5 per cento			
5 per cento 465; C			
cento 515; IRI Mare			
IRI-Ferro 4,50 per			
530; Prest. Ungherese			
poli (conv.) 4 per			
Bologna (conv.) 5			
Migl. Agr. 4 per			
Agr. (conv.) 565; Be			
4 per cento 550;			
4 per cento 600.			

PER LA LOTTA CONTRO

ZOLFOID

Zolfo attivo 40%

E' UN PRODOTTO

Per consigli tecnici e p

MONTECATINI Società Ge

:: R O

0950

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

	420	—
	760	765
	715	710
	—	—
	215	—
	200	—
	185	—
	770	—
	330	300
	2000	—
	2700	2800
	340	—
	2500	2500
	1700	—
	2200	—
	700	700
	2010	2000
Pio.	—	—
	510	—
	3600	—
	—	—
	635	—
	155	—
	6050	—
	3400	3350
	1775	—
	1540	—
	600	—
	775	—
	1475	—
	2910	—
	81,50	—
	450	—
	630	—

...mantità dei titoli ...nella giornata

...0. — Rendita 3,50 per ...endita 5 per cento 50 mi...,50 per cento 750 mila, ...illa, 49 50 mila; dal ...00.000; seconda serie ...del 51 5 per cento 2 mi... 4 per cento 2.450.000. ...Montecatini 50, Rome... ...ni 125; Breda 50; V... ...n 25.

... — Iriforo 100, Opere ...0, ... 5 per cento 450, P... ...maria 100.

... COMPLESSIVAMENTE — ...0 in grida, 4.050.000 ... ...zioni 700 in grida; ...

...rcato nero ...eri alimentari

...ento 75-85; Pasta bianca ...cura 80-100; Pane bianco ...scuro 80-100; Olio 350-...00-710, Sale 30-42; Caffè ... Riso 140-190, Semolino ... 120, Patate 27-30; Le... ...a 24-26, Burro 800; C... Pecorino 640; Parmigiano ...chio 250-290; Carne con ...senza osso 350.

Rendita 5 per cento cont. 100,50; Id. fine mese 100,70; Id. 3,50 per cento cont. 118; Id. 3,50 per cento fine mese 118,10; Redimibile 5 per cento cont. 101,25; Id. 5 per cento f. m. 101,50; Id. 3,50 per cento cont. 94,75; Id. 3,50 per cento f. m. 94,70; G.I.M. 1480; La Centrale 5900; Assicurazioni Gen. 13.000; Ferr. Nord (ord.) 4700; Ferr. Mediterranee 2500; Ferr. Meridionali 4400; Vanela 1650; Rubattino 188; Cantoni 29.000; Dell'Acqua 2800; Furlan 20.200; Vallicino 2200; Cicese 8100; De Angeli 9500; Cucirini 5350; Lanificio 5000; Rossari 9500; Rotondi 5700; Tosi 2100; Colonnese Merid. 3800; Unione Manifatture 4400; Gavardo 7700; Lane Rossi 13.500; Targetti 1700; F.I.S.A.C. 1320; Cascami Seta 3650; Bernasconi 1290; Fibre Tessili 790; Snia Viscosa 2030; Pacchetti 1620; Scotti e C. 345; Finsider 760; Ilva 450; Metalli 1250; Amiata 3200; Montecatini 730; Dalmine 930; Siele 2800; Ansaldo 405; Breda 790; Bianchi 710; Isotta Fraschini 2700; Reggiane 200; Piaggione 375; Siluriflcio 410; Franco Tosi 1100; Adriatica 1000; Cieli 500; Dinamo 2000; Edison 2200; Edison (postergate) 2100; Bresciana 2000; Campania 2050; Caltaro 2900; Valdarno 4350; Piacentina 1860; Sarda 870; Emiliana 1700; Esercino 1450; Sele 800; Pugliese 1100; Comacina 7100; Sip 2100; Vizzola 4450; Meridionale Elettrica 2625; Orobia 2150; Ovesticino 1450; Romana Elettr. 4000; Terni 900; Unes 700; Marelli 650; Tecnomasio 1120; Teti (A) 4200; Teti (B) 4300; Siet 4200; Distillerie 2500; Fidania 5720; Molini Certosa 1265; Molle Panettoni 2000; Romana Zuccheri 830; Anic 190; Safla 10.000; Italgas 95; Mira Lanza 1800; Chisigano 2500; Petroli 90; Rumianca 365; Aedes 1900; Iniziativa Edilizia 460; Fondi Rustici 2200; Beni Stabili 3450; Milano Centrale 1100; Silos Genova 1000; Baroni Luigi 230; Cartiere Burgo 2700; Richard Ginori 5900; C.I.G.A. 1100; Italcementi 2750; Pirelli Italiana 7000; Pirelli e C. 4500; Terme Acqui 380; Milano 4 per cento 422; Sicilia (conv.) 4 per cento 605; Banco Napoli (conv. 5 per cento 636; C. R. di Bologna (conv.) 4 per cento 610; Cons. Migl. Agr. 4 per cento 552; Banco Naz. Lavoro 4 per cento 550; Ist. Fond. Edil. 5 per cento 604; Prestito Venezia 3,50 per cento 101,50; Buoni Tesoro nov. 1948 5 per cento 99,80; id. 1949 5 per cento 99,60; id. 1950 5 per cento 99,80; id. 1950 5 per cento 99,85; id. 1951 5 per cento 99,90; id. 1951 4 per cento 94,30; Coone 6 per cento 580; Coone 6,50 per cento 630; Cons. Cred. Opere Pubbl. 5 per cento 492,50; I.R.I. 4,50 per cento 518; Efim 4,50 per cento 515; Città di Genova 5 per cento 495; Città di Roma 5 per cento 485; Città di Milano 5 per cento 515; IRI-Mare 4,50 per cento 824; IRI-Ferro 4,50 per cento 815; IRI opinio 530; Prest. Ungherese 267; Banco di Napoli (conv.) 4 per cento 606; C. R. di Bologna (conv.) 5 per cento 575; Cons. Migl. Agr. 4 per cento 580; Cons. Migl. Agr. (conv.) 565; Banco Naz. Lavoro (conv.) 4 per cento 550; Ist. San Paolo Torino 4 per cento 600

dello scomparso di farle pervenire al Tribunale di Bari entro sei mesi dall'ultima pubblicazione.

Bari, 25 maggio 1946.

F.to: Avv. Angelo Iliuzzi

I bimbi e la sete

Mammine! Quando i bambini hanno sete, date loro **SUCCUVA FASSATI, il c'assico sciroppo di uva** con cui si prepara la deliziosa bibita senza alcool, vitaminica e dissetante, che **preserva dai pericoli del caldo e normalizza l'intestino.** La migliore **CURA D'UVA** 3 bibite giornaliere. Una bottiglia 20 bibite (1/5 Succuva e 4/5 acqua naturale, numerale o seltz). **Si vende nei migliori negozi.**

Per ordinazioni telef. **39-30-10**

AZIENDE INDUSTRIALI E COMMERCIALI!
Una perfetta organizzazione eseguo con puntualità e precisione
Paghe e stipendi
del vostro personale
ADRA Assistenza Utilitaria
Rappresentanze Aziende
Via Etruria n. 40 Telef. 765-261

TRASPORTO MERCI
per **LOMBARDIA, LIGURIA, PIEMONTE, VENETO** e per tutte le altre località dell'**ITALIA CENTRALE e MERIDIONALE**
con automezzi autorizzati di piccola, media e grande portata
AUTOTRASPORTI N.O.A
ROMA Corso Umberto, 58
P. Popolo Telefono **63.968**

Venezia Torino Genova Milano
PISA, LUCCA, MONTECATINI
oggi e domani
Autovetture Torpedoni e Camioncini
ITALICA TRASPORTI
VIA VITTORIA, 35 (Corso Umberto)
Telefono **85.572**

TRASLOCHI
Via Panetteria, 15 (Tritone)
Telefono 64-808
Causa trasferimento
sospendiamo per pochi giorni la nostra attività.
Per informazioni telefonare al numero
391.455

Spedizioni Merci e Bagagli
collettame e partite intere per qualsiasi destinazione a mezzo Ferrovia e Autocarri
Rivolgersi alla Casa di spedizioni:
Gino Azzarri Via del Pozzo, 46 (San Claudio)
Tel. 60.586

S. A. Cipolli e Zanetti
V. A. Salandra 24 Tel. 480-500
Servizio speciale per la SARDEGNA
Assicurazioni — Imballaggi

Roma-Milano
in torpedone L. 4.800
domani 23 giugno, ore 18
PRENOTARSI SUBITO

GENOVA
Torpedone Fiat 635 posti numerati.
Partenza oggi 22 giugno, ore 18.
Lancia Artena per
BOLOGNA - GENOVA
comodissimi posti imbottiti - modernissima, velocissima, partenza oggi 22 giugno ore 18, arrivo in mattinata
Fiat 522: MILANO - BRESCIA
posti con poltrone da vettura numerati, partenza oggi 22, ore 18.
Partenze giornaliere per: TORINO, FERRARA, ANCONA, BARI, FIRENZE, PADOVA, S. REMO, VENEZIA.
PRENOTAZIONI:
O. T. I. L. VIA VENETO, 96 **Tel. 44.146**
MILANO: Via Durini, 1 - Tel. 72.425.
GENOVA: V. XX Sett. 3-9 - Tel. 58.475

fornisce qualsiasi informazione con diligente rapidità
Via Francesco Crispi, 10 (Largo Tritone) Telef. 45.766, 43.996

TRASPORTI MERCI CON LE
FERROVIE DELLO STATO
FIRENZE, ANCONA, NAPOLI, BARI, R. CALABRIA, CATANIA, PALERMO, in partenza sotto carico vagoni completi scortati.
Prezzi minimi — Rapidità — Sicurezza
Diretta concessionaria:
Antica Casa Svizzera di Spedizioni
ROBERTO COELDLIN
Via Solana 16-18-50 - Piazza Tuscolo
Telefono 760.383

SERVIZIO REGOLARE DI LINEA
STAS
BARI TORPEDONE 22-23 corr. ore 16
FIRENZE 23 corr. ore 19
TORINO autosalt. 24 corr. prelievo a domic.
Prenotazioni:
ROMA — Via Regina Elena, n. 21 Telefono 42.165
Via Tevere 23 (P.za Fiume), telefoni 853.040 e 84.276
Via IV Fontane 20-bis Telef. 464.429
BARI - Via R. da Bari 98 - Tel. 12.473

MILANO
In autopullman da gran turismo - Partenza 23 giugno, ore 14
In torpedone posti numerati - Partenza 24 giugno, ore 15.
Vetture ed automezzi celeri, partenze giornaliere.

FIRENZE
In autopullman da gran turismo - Partenza 23 e 26 giugno, ore 19.
BOLOGNA, FERRARA, ROVIGO, PADOVA, in torpedone - Partenza 22 giugno, ore 20.

NAPOLI
In torpedone a posti numerati - Partenze giornaliere ore 7, arrivo circa ore 14,30.
Autovetture per tutte le destinazioni
Per spedizioni merci piccole e grandi partite telefonare 44.338
Prenotazioni:
S. A. PIER BUSSETI - Piazza San Claudio 166, telef. 62-240, 60-863, Via Tritone 75, tel. 41-429, 40-548 presso «VELOTUR», Via Regina Elena 24, telef. 485-115, 44 338, e presso «S.I.P.» Corso Umberto 335, telefono 683.511.

RADIO ARGENTINA
Via Torre Argentina, 47 — Tel. 65-585
Avverte la sua clientela
che dispone di un vasto assortimento di
MATERIALI E VALVOLE
arrivato dal Nord a prezzi ribassati.
Attrezzato Laboratorio diretto dal Capotecnico
di Falco Antonio
PRIMA DI FARE ACQUISTI INTERPELLATECI!

LA LOTTA CONTRO **l'oidio della vite**
OLFOID
...o attivo 40%
UN PRODOTTO MONTECATINI
...r consigli tecnici e per acquisti rivolgersi alla
...TECATINI Società Generale per l'Ind. mineraria e chimica
:: ROMA - Via Antonio Salandra, 13

0951

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tel: 220

MHT/hl

540/56/TN 1

SUBJECT: Tire Repairs

27 June 1945

TO : Acting Vice President.
Economic Section

1. Reference is made to Transportation Sub-Commission's 540/48/TN 1. 13 June 1945; also attached for your information is copy of letter of Industry Sub-Commission. AC/5721/IND. of 23 June 1945.

2. The rapid deterioration of tires of load-carrying civilian vehicles cannot be emphasized too strongly.

3. Tire repair materials were originally requested to keep on the road all vehicles transporting essential civilian supplies.

4. The over-all program for tires and tire repair materials was prepared by Transportation Sub-Commission in cooperation with Industry Sub-Commission.

5. It is strongly recommended that the subject of tires and tire repair materials be given consideration at the highest possible level.

MERRITT H. TAYLOR.
Director.

1 encl: ltr. IND S/C 23 Jun

Noah
Feb 1911
Brooklyn

0952

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

Tel. 599 RBB/fl

Ref. AC/5721/IND 23 June 1945

SUBJECT : Tire Repairing and Retreading.-

TO : Director Transportation Sub-Commission
(Attn.: Mr. Taylor).

FROM : Industry Sub-Commission

1. Reference letter 540/48/Th 1, dated 13 June 1945.

2. As previously explained, the tire repair materials now released to AC are not a complete stock. Some necessary items still have not been made available. As soon as this stock is complete, tire retreading and repairing will begin.

3. By direction of Brig. Anderson the operational supervision of the tire repair shops was turned over to Pirelli, Rome. They are experiencing numerous difficulties in securing and transporting the released materials from the various Army depots to Rome. Further, their only suitable storage warehouse is still requisitioned by MEXE, therefore supplies can only be moved as storage space is located.

4. Brig. Anderson has also directed that this material be used only for AC military and requisitioned vehicles, therefore ex-AC will not be included.

5. I have recommended on several occasions that a special group be established for this operation. This group should operate under the issuing agency which is the transport group maintenance units or the garages. This was refused.

R.B. BULLOCK, Captain
for W.J. MAHONEY
Lt. Colonel,
Acting Director,
Industry Sub-Commission

Copy to:
Economic Section
(Attn.: Brig. D.L. Anderson)

0 9 5 31

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tel: 220

MHT/hl

540/55/TN 1

His Excellency La Malfa,
Minister of Transport,
Rome.

27 June 1945

Dear Mr. Minister:

I enclose for your information letter of Petrol Section, AFHQ, dated 25 June 1945. This letter emphasises the serious waste of benzine and other petroleum products to the detriment of road transport which is under the control of your Ministry.

I am also enclosing for your information copy of the minutes of meeting held 19 June on the subject of Petrol.

Yours very truly,

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

2 encl. ltr. 25 Jun - AFHQ
Minutes of Meeting, 19 Jun 45

0954

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

QUARTIER GENERALE DELLA COMMISSIONE ALLEATA
APO 394
SOTTO-COMMISSIONE TRASPORTI

Tel: 220

MITT/hl

540/55/TN. 1

A: S.E. La Malfa,
Ministro dei Trasporti
ROMA

27 Giugno 1945

Caro Signor Ministro:

Le accludo per conoscenz una lettera del 25 Giugno 1945 della "Petrol Section", AFHQ. Questa lettera fa rilevare il grave sperpero di benzina ed di altri prodotti petroliferi, e tutto detrimento dei trasporti stadali, che sono sotto il controllo del suo Ministero.

Le allego anche per conoscenze una copia del verbale della riunione tenuta il 19 Giugno e avente per oggetto la benzina.

Sinceramente,

MERRITT H. TAYLOR,
Direttore.

Allegati 2 - lettera 25 Giugno dell'AFHQ
verbale della riunione del 19 Giugno

0 9 5 5

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Doc to 540/537/2

C O P Y

C O P Y

AFHQ PETROLEUM SECTION

ROME AREA ALLIED COMMAND

Tel:- ROME 478875

PET 30/A/10

25 June 45

SUBJECT: Misuse of Transport and POL.

Hq. A.C., Commerce Sub-Commission
HQ. A.C., Transportation Sub-Commission
HQ. A.C., Public Safety Sub-Commission

1. The flagrant abuse of civilian transport and POL in Italy continues. On 24 June 45, a very large number of civilian vehicles, including heavy trucks, Camionette, and private cars, proceeded to the sea-coast carrying pleasure parties. At Fregene, it is necessary for civilian vehicles to pass a check point, operated presumably by the owner of the property. At this point the cars and stopped and a toll extorted.

2. It would seem possible for the Italian Government, if they wish to do so, to takethe registration numbersnand owners' names of all vehicles, and to confiscate vehicles flagrantly disobeying orders. There appears to be no willingness on the part of the Italian Government to tkae the necessary drastic action.

3. In North Italy, Petroleum Section's officers have already had occasion to call the attention of Headquarters A.M.G., Lombardia Region, to the gross misuse of POL already taking place. Included among the complaints made in writing is one where the afternoon of 17 June 45, between the hours of 1430 and 1600, one Officer of this Section counted 53 private motor cars, containing mixed parties of men, women, and in some cases, children, on the Milan-Como road.

4. A.M.G. is already well aware of the grave difficulties of supplying even restricted quantities of petroleum into North Italy. If the Italians are thus going grossly to misuse thequantities transported, this Section will have no alternative but to reduce the quantities made available.

5. A new six months' license is due to be issued on 1 July 45, throughdut Italy. It is suggested that a strongly worded message should be sent to all licensing authorities, again stressing that licenses and coupons are only to be issued to private cars for very strictly essential business purposes, and requesting that effective checks be put on the road and that car flagrantly being used for the purposes not covered by their licenses be confiscated.

/sgd/ H.B. EYLES
Colonel
Petroleum Section

copy to: AFHQ Pet. Sec. (N.I.)
c/o Sub-Area, C.M.F. (60)

1337

_ T R A N S L A T I O N _ /Ed

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Transportation Sub-Commission

20 June 1945

DAILY DIGEST OF ROME PRESS

1) Condition of the Aurelia Route from la Spezia to Ventimiglia.

Genoa 18.

The most interesting and characteristic part of the Via Aurelia, which is the one which extends from La Spezia to the French Border, has suffered serious damages, owing to the destruction [redacted] by Germans.

Outside La Spezia, just before the ascent of the Bracco the road has been interrupted near Borghetto Vara, owing to the interruption of a bridge. Other two interruptions, on the way to Genoa, are located at Corrodano and Boagli.

A road tunnel has been blown up at Ruta, while the great bridge of Sori, thirty kilometers before Genoa, has been seriously damaged by air attacks. Temporary passages have been placed where these interruptions are located.

The section of the Via Aurelia on the Western Riviera has suffered of more serious damages, because the Germans during their retreat have blown up the road in many places as well as the tunnels located in the most important points of transit.

The bridge on the Portigliolo torrent has fallen in owing to explosions caused by mines and has provoked a long interruption of the road. Other interruptions have been operated by the Germans near Savona, Celle Ligure and Capo Albissola owing to landslides; at the Km. 570, for the destruction of the bridge on the Rio Termini; at Pia di Finale for the cave-in of a road tunnel; at Borghetto S.Spirito, at Vadino, at Capo S. Croce at Capo Mele, at Capo Cervo, owing to landslides.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

The most interesting and characteristic part of the Via Aurelia, which is the one which extends from La Spezia to the French Border, has suffered serious damages, owing to the destructions [redacted] by Germans.

Outside La Spezia, just before the ascent of the Bracco the road has been interrupted near Borghetto Vara, owing to the interruption of a bridge. Other two interruptions, on the way to Genoa, are located at Corrodano and Zoagli.

A road tunnel has been blown up at Ruta, while the great bridge of Sori, thirty kilometers before Genoa, has been seriously damaged by air attacks. Temporary passages have been placed where these interruptions are located.

The section of the Via Aurelia on the Western Riviera has suffered of more serious damages, because the Germans during their retreat have blown up the road in many places as well as the tunnels located in the most important points of transit.

The bridge on the Portigliolo torrent has fallen in owing to explosions caused by mines and has provoked a long interruption of the road. Other interruptions have been operated by the Germans near Savona, Celle Ligure and Capo Albissola owing to landslides; at the Km. 870, for the destruction of the bridge on the Rio Termini; at Pia di Finale for the cave-in of a road tunnel; at Borghetto S.Spirito, at Vadino, at Capo S. Croce, at Capo Mele, at Capo Cervo, owing to landslides.

Beyond Imperia, to Ventimiglia there are seven other interruptions, one of which has been provoked by the cave-in of the road tunnel of Arma ti Taggia, preventing the transit of vehicles.

The traffic has been reoperated nearly everywhere with detours and tempirary bridges, but many difficulties are encountered to clear away the landslides and to reconstruct bridges owing to shortage of adequate means of haulage and tools, necessary to rehabilitate the road and the permanent installations.

(from the "Globo")

540/54

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0958

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

TRANSLATION /fd

"New ferry-boats for the Strait of Messina"

According to the Ansa agency the ferry service in the Strait of Messina will remarkably improve the movement of items and passengers about the end of this year.

Of the six ferry-Boats the only one which was saved is the Messina.

The State Railways Department has warehoused in the yards of Riva Trigoso all the blades and the materials to build two other ferry-boats which will operate with the motors allocated for the "Cariddi" and which have been saved from German pillage.

(from the "Globo")

1935

Lo stato della Via Aurelia dalla Spezia a Ventimiglia

GENOVA, 18.

La parte più bella e pittoresca della Via Aurelia, quella che da La Spezia, conduce al confine francese attraverso le più ridenti località della Riviera Ligure, ha sofferto danni gravissimi, soprattutto a causa delle distruzioni operate dai tedeschi.

Uscendo da La Spezia, poco prima della salita del Bracco, vi è una prima interruzione in prossimità di Borghetto Vara, per la distruzione di un ponte. Altre due interruzioni, anch'esse dovute a distruzione di ponti, si incontrano, procedendo per Genova, a Corrodano ed a Zoagli. A Ruta è stata fatta saltare la galleria stradale, mentre, ad una trentina di chilometri da Genova, il grande ponte di Sori è stato gravemente danneggiato dai bombardamenti aerei. Passaggi provvisori sono stati arrivati in corrispondenza di queste interruzioni.

Il tratto della Via Aurelia che si snoda lungo la Riviera di Ponente ha sofferto danni anche maggiori, perchè i tedeschi, ritirandosi, hanno fatto saltare sistematicamente tratti stradali e gallerie nei punti più delicati per il transito.

Il ponte sul torrente Portigliolo è crollato per esplosione di mine, causando una estesa interruzione stradale. Altre interruzioni sono state effettuate dai tedeschi presso Savona, a Celle Ligure ed a Capo Albissola, per frane, al chilometro 570, per la distruzione del ponte sul Rio Termini, a Pia di Finale, per crollo di una galleria stradale, a Borghetto S. Spirito, a Vadino, a Capo S. Croce, a Capo Mele e Capo Cervo, per frane.

Oltre Imperia, fino a Ventimiglia, altre sette interruzioni, una delle quali dovuta al crollo della galleria stradale di Arma di Taggia, ostacolano il passaggio dei veicoli.

Il traffico è stato quasi ovunque ristabilito con deviazioni e ponti di fortuna, ma le difficoltà esistenti per la riparazione della sede stradale, dei ponti e per lo sgombero delle frane e delle costruzioni sono molto gravi perchè mancano adeguati mezzi di lavoro e di trasporto, oltre al cemento ed agli altri materiali occorrenti per la sistemazione della strada e delle opere d'arte.

Nuovi ferry-boats per lo Stretto

Secondo quanto apprende il «bollettino economico» dell'agenzia «Ansa», per la fine dell'anno corrente il traffico mediante i *ferry-boats* nello stretto di Messina sarà notevolmente intensificato, con grandi vantaggi non solo per il servizio viaggiatori, ma anche per quello delle merci.

Dele sei navi-traghetto unico a salvarsi è stato il *Messina*.

La direzione delle Ferrovie dello Stato ha frattanto accantonato, nei cantieri di Riva Trigoso le lamiere e gran parte del materiale per poter mettere rapidamente in armamento altri due *ferry-boats*, ai quali saranno applicati i motori che dovevano sostituire quelli del *Cariddi* e che le Ferrovie dello Stato sono riuscite a sottrarre alle razzie naziste.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

0960

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

RESTRICTED

RHF/lja

TN. 51c (Supp)

HEADQUARTERS
MEDITERRANEAN THEATER OF OPERATIONS
UNITED STATES ARMY
APO 512

AG 400/786 D-O 11 June 1945

SUBJECT: Adjustment of Non-Military and Semi-Military Organizations within MTOUSA to Local Sources of Supply

TO: All Concerned

1. Many non-military or semi-military organizations within MTOUSA are presently calling upon US military sources for facilities, supply and maintenance assistance, and in the case of common pool stocks such as Petroleum, from other Allied sources. Such organizations are: United Nations Rehabilitation Relief Association, Allied Commission, Foreign Service Offices of the Department of State, American Red Cross and other organizations not herein specified which contemplate activities after the departure of US military personnel.

2. The purpose of this letter is to insure that such organizations be prepared for eventual supply from their own sources. As par of the redeployment to the Pacific and the United States, the Army must gradually withdraw from its activities in this theater.

3. It is requested that organizations affected by this publication take action to explore and develop their own sources of supply and be able to be self-supporting upon reduction of US Army supply installations.

BY COMMAND OF GENERAL MCNARNEY:

circulated + action by Rhodes Dun

EDMUND R. SHUGART
Colonel, AGD
Asst Adjutant General

DISTRIBUTION:

5 - 15th Army Gp
5 - Fifth Army
5 - AAF/MTO
5 - ...FSC/MTO
5 - FSS
5 - ADC
5 - Hq Comd, AF
5 - NAB
5 - OWI
5 - G-5
5 - NSA
5 - MMIA
5 - JICA
5 - MEA
5 - DEERS

3 - TPM (A)
3 - AFS
2 - G-1
2 - G-2
20 - Theater Director, ARC
20 - UNRRA
20 - ALCOM
20 - US FOLAD
10 - Rome Area MTOUSA
10 - Hq Balkan Mission
10 - G-4
5 - ACC Roumania
5 - ACC Bulgaria
5 - ACC Hungary

5 - QM (A)
3 - ORD (A)
3 - Engr (A)
3 - Sig (A)
3 - Surg (A)
3 - Pet Sect, AF
3 - TMC
2 - G-3 903
3 - Fis Dir
2 - AG Records

54 TN

RESTRICTED (53)

0961

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

E/5265
JUNE 161230B
ROUTINE

JUNE NFT

I.N.T. ANGELO SALINI FROM PALERMO
ADMIRAL STONE CHIEF COMMISSIONER OF ALLIED COMMISSION ROME

IN CLEAR

In the occasion of the transfer to the Italian Govt by the Allied Commission of the Sicilian C.M.T. organization (Italian Motor-Transport Organization) I beg to express, in the name of all employees and myself, our gratitude to you and all the officers that have been working for us, we thank you for everything the ALLIED COMMISSION, through its officers, has done for the foundation of this great organization of transport that, by the will and help of the A.C. has been strengthened to the benefit of the Island and its people. I beg your excellency to accept our best regards.

Dist

Action - Tn SC 2
Info - Chief Commissioner
Econ Sec
P R Br
File 2
Float

(52)
HEADQUARTERS
16 JUN 1945
1302
540/TNI
File

0962

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

ALLIED [redacted] COMMISSION

INTER-OFFICE MEMORANDUM

SUBJECT: Sale of W.D. Vehicles to Italian Govt. FILE No.

TO : Director, Transportation Sub-Commission 16 June 1945

Forwarded for your information.

G. E. Gross Jr.

G. E. GROSS Jr.

1901

0 9 6 3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

GGG/ep

16 June 1945.

Ref: AC/34/9/Tn5

SUBJECT: Sale of W.D. Vehicles to Italian Government.

TO : G-4 British.

c 1. Reference conversation between Major Haslam and Mr. Gross (Roads Division) 14 June 1945.

2. Attached is letter from A.F.H.Q., G-5. Your attention is directed to para. 1 (iii) with reference to procedure and para. 3 with reference to vehicles ex U.K. stocks.

3. It would be appreciated if you could expedite the delivery from 38 Vehicle Coy RASC of the debit vouchers necessary for the completion of transfer of these vehicles to the Italian Government. An Allied Officer, accompanied by 2 Italian Government representatives are scheduled to leave on 18 June for Campobasso to commence the transfer of these vehicles.

For the Director:

G. G. GROSS Jr.
Chief,
Roads Division.

Encl.-
Cpy ltr dd 22 May 1945

57 5401 TN 1 1909

0964

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

WGP/la

Tel: 407

AG/343/5/TM 5

SUBJECT: Transfer of 8-10 Ton Fiats to Italian Government.

14 June 1945

TO : C-5 Section, Allied Force Headquarters.
APO 512.

1. The Allied Commission has at present 46 Fiat Trucks, 8 and 10 Ton Capacity, operating in pools in Italian Governmental Territory.

2. These vehicles are on loan to AC from British Ordnance and are captured enemy vehicles which were assigned W.D. numbers and placed in operation.

3. In order to clear all truck pool vehicles completely and release Allied supervisory personnel, may AC be given the authority to transfer these to the Italian Government concurrently with the 550 American and 550 British W.D. trucks and the 200 1½ ton Midseat Chevrolets for which transfer permission has already been granted?

For the Chief Commissioner:

E.B. McKINLEY,
Brigadier General, U.S.A.
Acting Vice President.

540930

0 9 6 5

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 220

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MTT/eh

Phone 489081

13 June 1945

20h/1h/Tn 1

Director, MOTOR
Via d'Ascanio No. 11
Rome

Dear Sir:

Thank you very much for your letter of 23 May 1945. I have been very much interested in reading the copies of your newspaper which you forwarded to me.

We will keep in mind your request for information.

Yours very truly,

MERRITT H. TAYLOR
Director

1698
(47)

0 9 6 61

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

T_R_A_N_S_L_A_T_I_O_N /fd

MOTOR
Weekly newspaper of
Motorization and transport

Rome, 23nd May 1945
Via d'Ascanio N°11
Tele : 561379

To : Colonel Taylor
Chief Transportation Sub-Commission
Allied Commission - Rome

We send you some copies of our newspaper concerning transportation problems. We would be pleased to be informed of all the instructions issued by your office and published by the press.

We would like to inform all motortransporters and drivers, which read "Motor" of all your orders.

Many thanks,

Faithfully

The Director
(sgd.illegible)

0 9 6 7

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

Motor

SETTIMANALE DI TECNICA MECCANICA
MOTORIZZAZIONE E TRASPORTI

Roma, li 22 maggio 1945
Via d'Aracoeli n. 11
Telefono 561.379

On.
Colonnello TAYLOR
Capo della Commissione Trasporti
della Commissione Alleata
Roma

Nell'accompagnarVi alcune copie del nostro Giornale che si occupa di trasporti, Vi preghiamo di volerci far tenere le disposizioni che vengono emanate dal vostro Ufficio e diramate a mezzo della stampa.

Desideriamo con ciò offrirvi il modo di far conoscere le Vostre direttive ai trasportatori ed agli automobilisti, di cui "MOTOR" è il Giornale di categoria.

Ringraziandovi, distintamente v i salutiamo.

IL DIRETTORE

1296

0968

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 220 HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION mmf/eb
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

540/46/In 1 13 June 1945

SUBJECT: Tire Repairs

TO : Acting Vice President, Economic Section

1. In the past month considerable tire repair materials have been made available to Industry Sub-Commission for the purpose of repairing tires used on vehicles carrying civilian supplies, whether operated directly by AC or whether operated under the control of ICC.

2. So far, no tires have been repaired, and the situation is becoming critical.

3. It is recommended that at the earliest possible date tire repairing be made available for all vehicles operated by AC or by Italian owners operating under the ICC decree.

MERRITT H. TAYLOR
Director

cc: Industry Sub-Commission
Road Division, In S/C
Movements Division, Road Branch, In S/C
Deputy Director, In S/C

0 9 6 9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Transportation Sub-Commission

6 June 1945

AC/22/14/TN.5

Lt.Col.H.P.Croom-Johnson
G-5 A.F.H.Q.

Dear

I received your letter of 18 May on my return from a tour of the North on 1 June, hence the delay in reply. Mr. Cross, Chief Roads Division, states that in my absence he explained to Major Goodspeed the present employment of our inspection teams and requested him to inform you.

One team is at present touring the North on maintenance investigation while the second is in Sicily with Italian Govt enquiries conducting the handover of the I.N.T. organization to the Italian Govt.

It is anticipated that both teams will now be employed for a fortnight or 3 weeks on the transfer of all AC/AMG Truck Pools to the Italian Govt.

On the completions of this work I will inform you when arrangements can be made for another series of visits in the North in order that your three officers can accompany our teams.

Yours

G. FERRYHOUGH,
Lt.Colonel,R.A.

Copy to:
Deputy Director Tpt.S/C ✓

1084

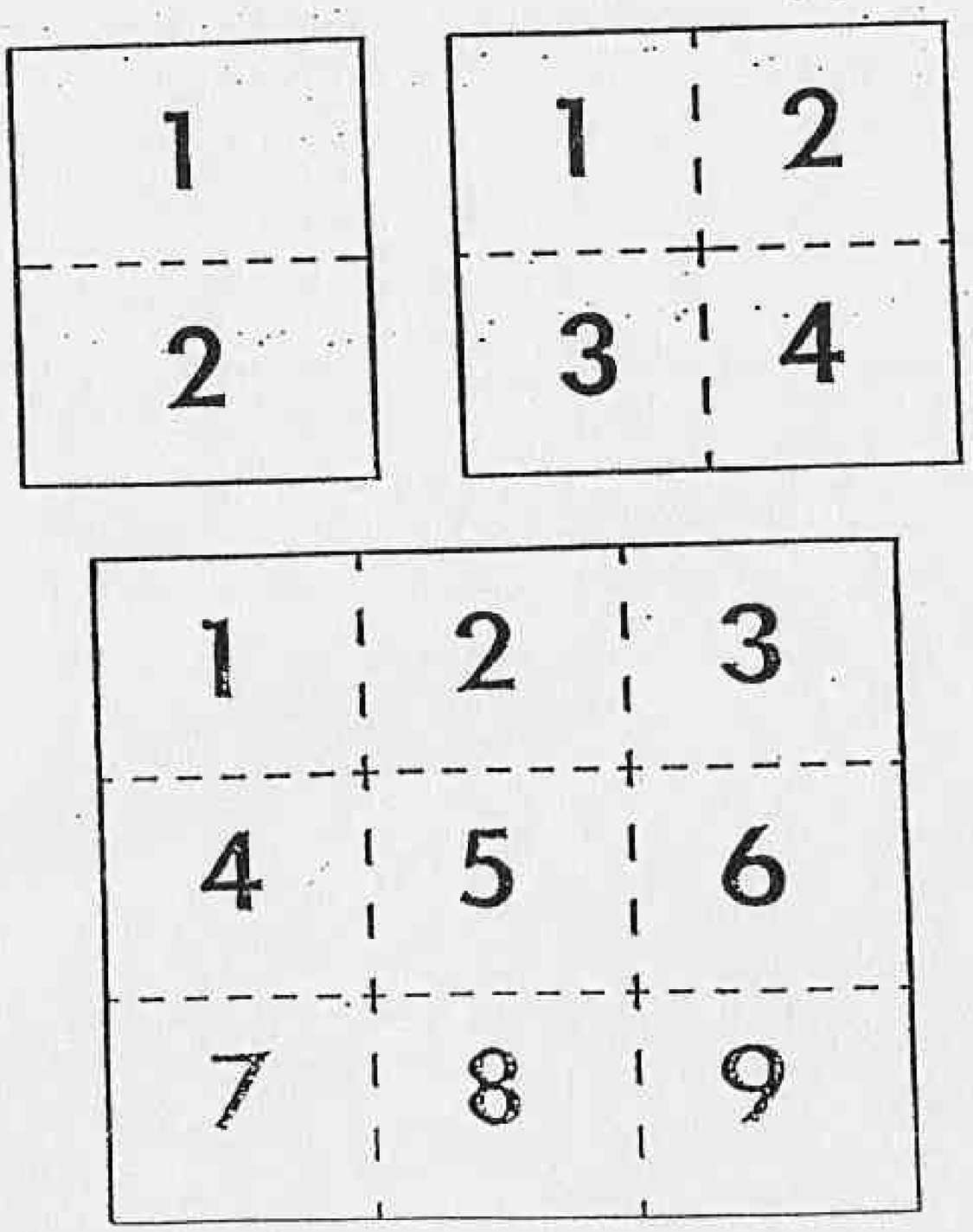
540/47

0970

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

MAPS AND CHARTS TOO LARGE TO FILM
ON ONE EXPOSURE ARE FILMED CLOCKWISE
BEGINNING IN THE UPPER LEFT CORNER,
LEFT TO RIGHT, AND TOP TO BOTTOM.

SEE DIAGRAMS BELOW.



0971

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

MOTO

Settimanale di Tecnica Meccanica Motorizzazione e Trasporti

Roma, 11 marzo 1945 — Si pubblica la Domenica — Anno

DIREZIONE, REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE: VIA D'ASCANIO, 11 — TELEFONO 561-370 — UNA COPIA L. 3 (FUORI DI ROMA L. 4) — A
ANNO L. 80 — SEMESTRE L. 210 — PUBBLICITA': G. BRESCHI - VIA DEL TRITONE, 102 TELEFONO 44-313 — TARIFFE COMMERCIALI
ZIONALE L. 25 (MILLIMETRI DI ALTEZZA SU UNA COLONNA) — SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

Lettera aperta a S.E. Cerabo

Ministro dei Trasporti in Italia

ECCELLENZA!

Secondo un quotidiano finanziario, Ella avrebbe recentemente affermato di voler fare dell'Italia una delle Nazioni all'avanguardia del movimento automobilistico del mondo.

A un simile nobilissimo, magnifico proponimento nessun italiano potrebbe esimersi dall'aderire col massimo entusiasmo, specie in questo tristissimo momento che vede l'attività dei trasporti semiparalizzata dalla scarsità delle macchine, dalla mancanza delle gomme e dalla deficienza del carburante.

Se Ella ha potuto realmente dire ciò che si è riferito, mai una più consolante enunciazione avrà allietato il nostro sventurato Paese, poichè ciò significherebbe che Ella abbia trovato il modo di sopperire a tutto quel che ci manca. Non solo, ma vorrebbe anche dire che Ella abbia precordinati i mezzi appropriati a che l'impiego delle nostre risorse avvenga nella maniera più utile e razionale.

Non ci voglia tacciare d'indiscreti se, fautori come siamo al tempo stesso della ricostruzione e dei metodi democratici, ci permettiamo richiederLe — anche per togliere d'ansia gli innumerevoli interessati — di un'esauriente illustrazione di quei fatti e di quei programmi dei quali non conosciamo ancora nulla.

Salvo l'E.N.A.C., ma questo non è una cosa nuova sì

Data l'importanza del provvedimento, non è certo pensabile che esso sia sfuggito all'attenzione di uno stanco finale di seduta, nella « zona » dei provvedimenti da spolverare della più piatta « routine » interna d'ogni dicastero. E non è comprensibile che non si sia ritenuto consigliabile un pubblico dibattito, avanti la pubblicazione.

Forse due giornali avrebbero taciuto ugualmente, l'uno per essere il più vicino al Ministro proponente, l'altro per lo spirito di accentramento e di controllo dell'attività privata cui s'informa l'Ente e per la concordanza

sportatore libero è indotto naturalmente a lavorare nel modo più razionale e redditizio dal suo proprio tornaconto, che però qui si accorda e si confonde con il pubblico interesse.

Perciò l'iniziativa privata dev'essere qui appoggiata e non coartata. E quand'anche superiori necessità eccezionali, transitorie o particolari, richiedano la sicurezza di una prestazione obbligata, il limitarla nel tempo o nello spazio, affiancandola alla libera attività senza soffocarla, rende la coazione ragionevole e per ciò stesso accettabile senza renitenze o difficoltà.

Soprattutto, sia pure allettante quanto vuole il solo pattuito per un carico di merce da portare o da ritirare, egli non mancherà mai di utilizzare per sè la direzione « vuota » del viaggio caricando altre merci o masserizie od anche dei profughi di ritorno al loro paese. Si adatterà a percepire un compenso modesto, modestissimo, ma non viaggerà a vuoto. E se dovrà proprio rassegnarvisi, vorrà dire che in quel luogo non vi era da caricare proprio nulla, quel nulla cui nessun comma di decreto può dare consistenza materiale. Non perderà tempo, perchè vorrebbe dire lavoro e guadagno perdu-

po occorrente a
lità pubblica o
ad esigenze parti

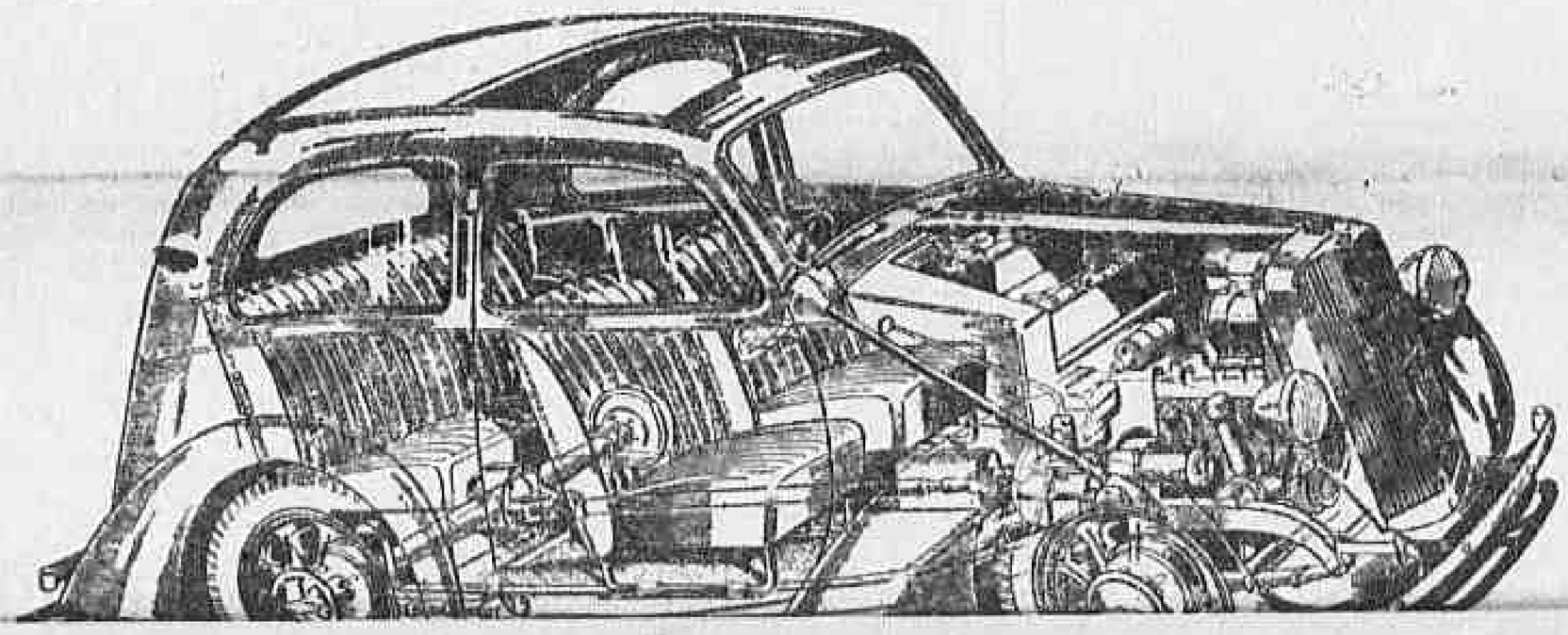
Solo a prece
consentito l'inizio
tività libera, men
verebbero sanzio
nali quali il ri
non anche la re

Con tale siste
sostanzialmente
nel lavoro degli
trebbero fors'anc
inferiori a quell
grava sensibilm
merci povere.
infatti,
accetto
riffa r
quando
solto il
attende
riodo

E
mente
ri co
E.N.A.
compi
loro d
decimo
afflitt
missar
dello
dei fle
pieridi

E'
loro p
riffa n
dei ge
difficil
sappia
sua p
ai te

LA VETTURETTA DEL DOMANI



0972

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 18521

1950

Settimanale di Tecnica Meccanica Motorizzazione e Trasporti

Si pubblica la Domenica

Anno I — Numero 6

DIREZIONE, AMMINISTRAZIONE: VIA D'ASCANIO, 11 TELEFONO 561-379 — UNA COPIA L. 8 (FUORI DI ROMA L. 9) — ABBONAMENTI: TRIMESTRE L. 250 — PUBBLICITA': G. BRESCHI - VIA DEL TRITONE, 102 TELEFONO 44-313 — TARIFFE COMMERCIALI L. 30; REDAZIONALE L. 35 (MILLIMETRI DI ALTEZZA SU UNA COLONNA) — SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

...era aperta a S.E. Cerabona

...Ministro dei Trasporti in Italia

...anziario.
...fermato
...le Na-
...vimento

...agnifico
...potrebbe
...no en-
...issimo
...el tra-
...ecessità
...a delle
...carbu-

...o dire

Data l'importanza del provvedimento, non è certo pensabile che esso sia sfuggito all'attenzione di uno stanco finale di seduta, nella « zona » dei provvedimenti da spolvero della più piatta « routine » interna d'ogni dicastero. E non è comprensibile che non si sia ritenuto consigliabile un pubblico dibattito, avanti la pubblicazione.

Forse due giornali avrebbero taciuto ugualmente, l'uno per essere il più vicino al Ministro proponente, l'altro per lo spirito di accentramento e di controllo dell'attività privata cui s'informa l'Ente e per la concordanza sportatore libero è indotto naturalmente a lavorare nel modo più razionale e redditizio dal suo proprio tornaconto, che però qui si accorda e si confonde con il pubblico interesse.

Perciò l'iniziativa privata dev'essere qui appoggiata e non coartata. E quand'anche superiori necessità eccezionali, transitorie o particolari, richiedano la sicurezza di una prestazione obbligata, il limitarla nel tempo o nello spazio, affiancandola alla libera attività senza soffocarla, rende la coazione ragionevole e per ciò stesso accettabile senza renitenze e difficoltà.

Soprattutto, sia pure allettante quanto vuole il nolo pattuito per un carico di merce da portare o da ritirare, egli non mancherà mai di utilizzare per sè la direzione « vuota » del viaggio caricando altre merci e masserizie od anche dei profughi di ritorno al loro paese. Si adatterà a percepire un compenso modesto, modestissimo, ma non viaggerà a vuoto. E se dovrà proprio rassegnarvisi, vorrà dire che in quel luogo non vi era da caricare proprio nulla, quel nulla cui nessun comma di decreto può dare consistenza materiale. Non perderà tempo, perchè vorrebbe dire lavoro e guadagno perduto occorrente a quei trasporti di utilità pubblica o comunque rispondenti ad esigenze particolari.

Solo a progetto adempiuto verrebbe consentito l'inizio o la ripresa dell'attività libera, mentre sui renitenti graverebbero sanzioni materiali e personali quali il ritiro delle licenze se non anche la requisizione del mezzo.

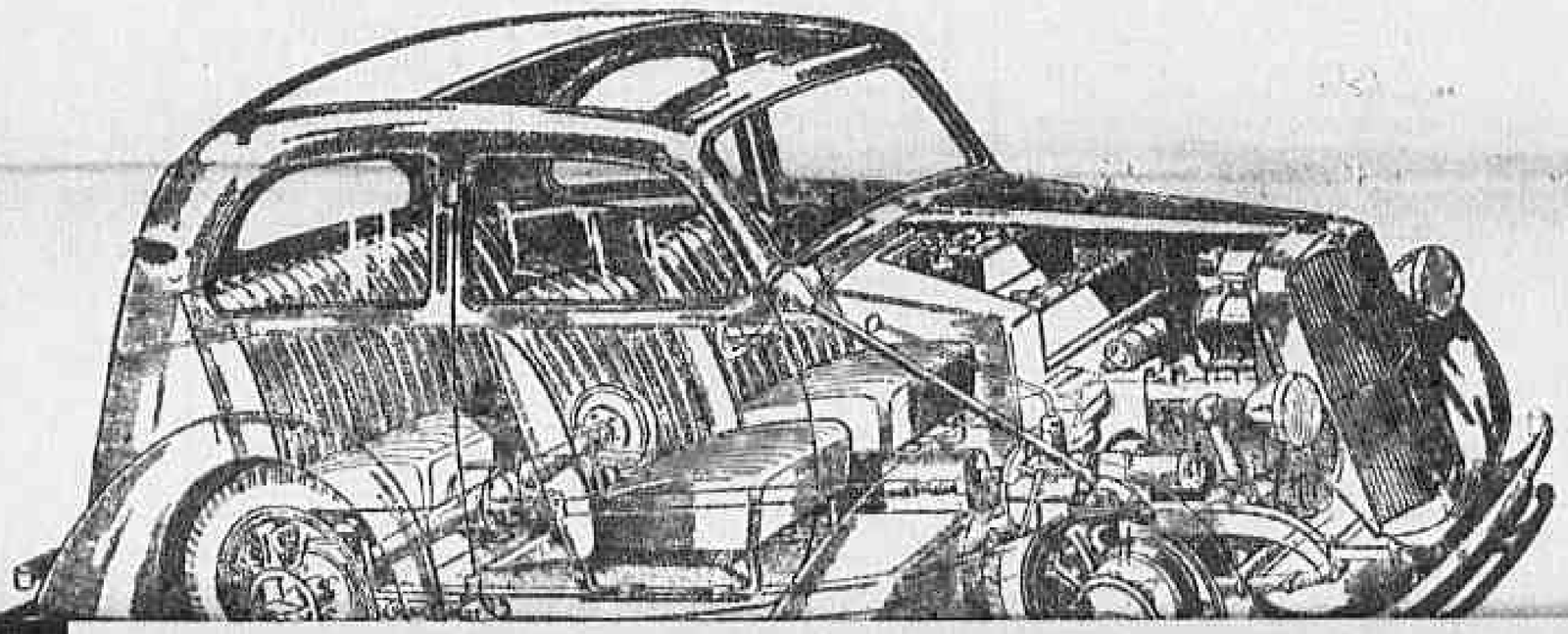
Con tale sistema — del resto già sostanzialmente adottato con successo nel lavoro degli ammassi — si potrebbero fors'anche applicare tariffe inferiori a quelle dell'E.N.A.C., che grava sensibilmente sul costo delle merci povere. Non è da escludersi, infatti, che i trasportatori accetterebbero anche una tariffa ridotta per tali merci, quando sapessero che — assolto il loro impegno — li attenderebbe un congruo periodo di lavoro libero.

E qui cade necessariamente un rilievo sugli errori concettuali della tariffa E.N.A.C.; bastano pochi esempi: anzitutto il trasportatore deve portare alla medesima tariffa tanto degli sfollati per conto del Commissariato Profughi, come dello stoffe della Toscana o dei fichi secchi delle regioni meridionali.

E' chiaro che il trasportatore potrà accedere alla tariffa nel caso degli sfollati e dei generi razionati, ma ben difficilmente lo farà quando sappia di procurare con la sua prestazione ingenti lucri ai terzi.

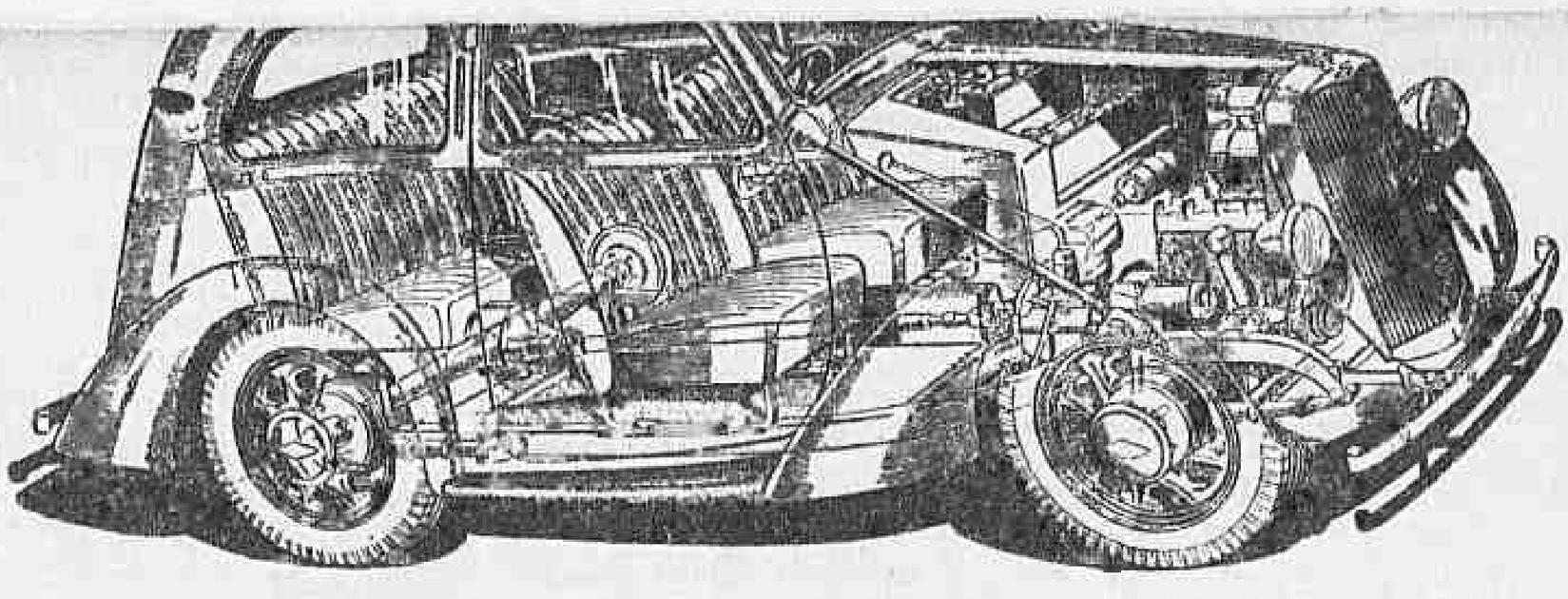
Altro errore l'universalità di

LA VETTURETTA DEL DOMANI



0973

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185c 21



E' chiaro che per un lungo periodo del dopoguerra il problema base che si presenterà alla superstite industria automobilistica europea sarà quello del costo relativamente alto della benzina (e forse il suo razionamento in molti paesi) e della limitata disponibilità di materie prime ferrose.

Tutto questo in conseguenza della crisi dei trasporti sia terrestri che marittimi che non sarà tanto presto superata. Il che lascia prevedere che l'industria europea si orienterà verso una produzione unificata e ristrettissima nei tipi. Si costruiranno soprattutto autocarri (con portate dai 40 ai 50 quintali e vetturette ultraeconomiche.

Il pubblico del dopoguerra non avrà infatti grandi pretese e i costruttori cercheranno di conseguire una economia globale, totalitaria. Quindi non solo si tenderà al risparmio del carburante, ma anche dei lubrificanti, dei pneumatici nonchè nel costo d'acquisto del veicolo stesso.

La figura sopra riprodotta rappresenta in vista ed in sezione parziale quella che con tutta probabilità sarà la vetturetta tipo prodotta in Europa: carrozzeria berlina a quattro posti, due porte, motore con cilindrata dai 600 ai 700 cmc., potenza oscillante dai 18 ai 20 CV.

E' dubbio ancora se i tecnici si orienteranno verso la trazione anteriore o verso la soluzione del motore posteriore. Noi però pensiamo che la prima ripresa dell'industria sarà caratterizzata da una produzione in massa di autovetture con la disposizione ortodossa del motore anteriore e delle ruote posteriori motrici.

Certo la piccola berlina a quattro posti è la macchina che è attesa da decine di migliaia di automobilisti vecchi e nuovi e da tutti coloro che auspicano la ripresa dell'industria motoristica nazionale, dal passato così glorioso.

TIM

---

se avvenga nella maniera più utile e razionale.

Non ci voglia tacciare d'indiscreti se, fautori come siamo al tempo stesso della ricostruzione e dei metodi democratici, ci permettiamo richiederLa — anche per togliere d'ansia gli innumerevoli interessati — di un'esauriente illustrazione di quei fatti e di quei programmi dei quali non conosciamo ancora nulla.

Salvo l'E.N.A.C., ma questo non è una cosa nuova nè capace di sanare le strettezze del nostro traffico automobilistico. Tanto che, se ci accingiamo a parlarne, non è già perchè l'argomento non sia stato ripetutamente trattato dalla stampa, ma bensì perchè lo è stato frammentariamente, diluendo l'esame nel tempo e portandolo sugli aspetti più appariscenti o fermandolo alla superficie, limitando a fugaci accenni le proposte ed i suggerimenti e talvolta svalutandoli per la trasparente intonazione a spirito di parte.

Ecco perchè — in regime di libertà — ci riteniamo in diritto e in dovere di esprimere nella forma più completa possibile il nostro parere su quell'Ente in cui finora si concreta l'unica e fondamentale misura da Lei ideata, e adottata, per ravvivare e coordinare il traffico automobilistico nazionale.

In via preliminare ci consenta, Eccellenza, di osservare che l'E.N.A.C. ha un primo bilancio, quello della stampa, dei trasportatori e della pubblica opinione, nettamente sfavorevole.

Dei sei quotidiani, organi dei partiti al Governo quando venne varato il decreto, quattro espressero un giudizio negativo e due si astennero. Ora, se è vero che quei giornali rispecchiano le opinioni dei rispettivi partiti o ne sono i portavoce, vien fatto di chiedersi — a puro fil di logica — come mai il Consiglio dei Ministri abbia potuto approvare « toto corde » le norme costitutive dell'E.N.A.C.

di tali caratteri con la propria concezione della struttura economica dello Stato.

Ma altre voci si sarebbero levate, ad affermare e dimostrare che la linea seguita per l'E.N.A.C. è un ibrido, che annulla in pratica i vantaggi ricavabili tanto da una soluzione liberista quanto da una vincolistica, anche se la formula può sembrare « sulla carta » non poco attraente ed efficace panacea in uno stato di eccezione come l'attuale.

Creda, Eccellenza, non lo diciamo per partito preso.

Gli è che l'esperienza fatta, a prima della guerra e durante la ultima fase della vita italiana nel conflitto, ci ha convinto di questa verità fondamentale: **nel nostro campo** il trasporto non è che un mezzo per raggiungere un fine. Ed il fine è la produzione, la quale, a sua volta, è in funzione del consumo.

In sostanza, quali sono i fini ultimi dell'E.N.A.C.? Evitare che anche un sol chilometro di viaggio venga sprecato; assicurare il trasporto delle merci povere.

Vedremo poi se, come e perchè il sistema E.N.A.C. possa o non possa garantire questi risultati. Ora vediamo come si potrebbe conseguirli senza la pesante macchina dell'Ente.

A prescindere da ogni romantica « vocazione » di mestiere, il trasportatore è spinto dal suo personale interesse — come dicevamo poc'anzi — a sfruttare razionalmente il proprio mezzo per trarne il massimo reddito possibile. Egli ha pertanto una vera fobia per i viaggi a vuoto, per le inutili deviazioni di percorso e per le soste non necessarie.

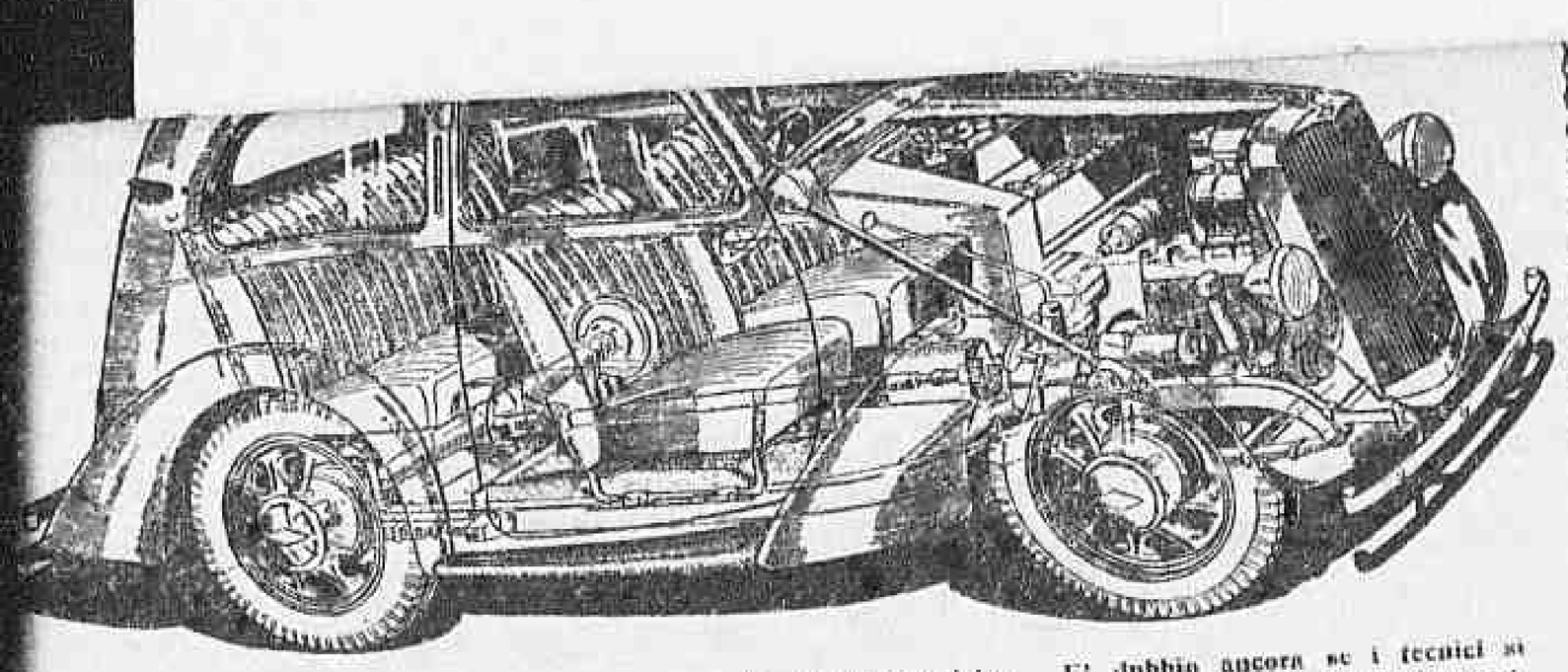
Ed è vero che l'attrazione dei noli più lucrosi ottenibili con merci ricche tende a far orientare verso tali trasporti, ma l'afflusso medesimo — ervando la concorrenza — esercita una funzione calmieratrice e provoca il ritorno dei mezzi di trasporto alle merci momentaneamente trascurate.

Ciò, anche senza voler per mente alla selezione naturale imposta dal tipo dell'automezzo, dalla sua portata e velocità, dallo stato di conservazione, dal carburante usato, dall'attitudine ai vari percorsi, tutti elementi decisivi di per sè stessi ai fini dell'assunzione dei trasporti.

Quanto alle cosiddette merci povere. Il loro trasporto sarebbe senza dubbio e meglio garantito preettando periodicamente gli automezzi per il tem-

0974

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021



E' chiaro che per un lungo periodo del dopoguerra il problema base che si presenterà alla superstite industria automobilistica europea sarà quello del costo relativamente alto della benzina (e forse il suo razionamento in molti paesi) e della limitata disponibilità di materie prime ferrose.

Tutto questo in conseguenza della crisi dei trasporti sia terrestri che marittimi che non sarà tanto presto superata. Il che lascia prevedere che l'industria europea si orienterà verso una produzione unificata e ristrettissima nei tipi. Si costruiranno soprattutto autocarri (con portate dai 40 ai 50 quintali e vetturette ultraeconomiche.

Il pubblico del dopoguerra non avrà infatti grandi pretese e i costruttori cercheranno di conseguire una economia globale, totalitaria. Quindi non solo si tenderà al risparmio del carburante, ma anche dei lubrificanti, dei pneumatici nonchè nel costo d'acquisto del veicolo stesso.

La figura sopra riprodotta rappresenta in vista ed in sezione parziale quella che con tutta probabilità sarà la vetturetta tipo prodotta in Europa: carrozzeria berlina a quattro posti, due porte, motore con cilindrata dai 600 ai 700 cmc., potenza oscillante dai 18 ai 20 CV.

E' dubbio ancora se i tecnici si orienteranno verso la trazione anteriore o verso la soluzione del motore posteriore. Noi però pensiamo che la prima ripresa dell'industria sarà caratterizzata da una produzione in massa di autovetture con la disposizione ortodossa del motore anteriore e delle ruote posteriori motrici.

Certo la piccola berlina a quattro posti è la macchina che è attesa da decine di migliaia di automobilisti vecchi e nuovi e da tutti coloro che auspicano la ripresa dell'industria motoristica nazionale, dal passato così glorioso.

TIM

---

di tali caratteri con la propria concezione della struttura economica dello Stato.

Ma altre voci si sarebbero levate, ad affermare e dimostrare che la linea seguita per l'E.N.A.C. è un ibrido, che annulla in pratica i vantaggi ricavabili tanto da una soluzione liberista quanto da una vincolistica, anche se la formula può sembrare « sulla carta » non poco attraente ed efficace parrecca in uno stato di eccezione come l'attuale.

Credo, Eccellenza, non sia da dirlo per partito preso.

Gli è che l'esperienza fatta, e prima della guerra e durante lo ultime fasi della vita italiana nel conflitto, ci ha convinto di questa verità fondamentale: nel nostro campo il trasporto deve portare alla medesima tariffa tanto degli stallati per conto del Commissariato Profughi, come delle stoffe della Toscana o dei fichi secchi delle regioni meridionali.

E' chiaro che il trasportatore potrà scendere sulla tariffa nel caso degli stallati o dei generi razionati, ma ben difficilmente lo farà quando sappia di procurare con la sua prestazione ingenti lucri ai terzi.

Altro errore l'universalità di una tariffa nazionale, laddove è notorio che il costo degli automezzi, dei ricambi, dei pneumatici e delle paghe al personale varia sensibilmente da regione a regione.

Inoltre la tariffa unica — sia pure con lievi ritocchi — può essere logicamente applicata tanto a Roma, per una massa di circa 8000 automezzi come in una cittadina che disponga di una diecina di autocarri? Pure, è ben noto che le situazioni locali variano fortemente da regione a regione, da provincia a provincia.

Ma forse l'Ente unico avrebbe il vantaggio rispetto agli Uffici Trasporti presistenti ed ancora funzionanti nelle isole e nelle zone soggette alle Autorità Militari alleate, di snellire la procedura e gli organici? In base all'esperienza quotidiana, che non conferma il parere ottimistico dei massimi dirigenti dell'ENAC, bisogna convenire che l'organizzazione nazionale non è soltanto più complessa e la superficie « ma anche più complicata e gravosa.

E' intuitivo infatti che un controllo nazionale centralizzato non può prescindere da formule più complesse e degli inconvenienti che ne conseguono: interventi delle Direzioni provinciali e generali, carteggi, perditempo, dilatazione di organici e così via per arrivare ad un'organizzazione grandiosa, che tuttavia non potrebbe evidentemente, che tuttavia non potrebbe evidentemente

MOTOR

(continua in quarta pagina)

In sostanza, quali sono i fini ultimi dell'E.N.A.C.? Evitare che anche un sol chilometro di viaggio venga sprecato; assicurare il trasporto delle merci povere.

Vedremo poi se, come e perchè il sistema E.N.A.C. possa o non possa garantire questi risultati. Ora vediamo come si potrebbe conseguirli senza la pesante macchina dell'Ente.

A prescindere da ogni romantica « vocazione » di mestiere, il trasportatore è spinto dal suo personale interesse — come dicevamo poc'anzi — a sfruttare razionalmente il proprio mezzo per trarne il massimo reddito possibile. Egli ha pertanto una vera fobia per i viaggi a vuoto, per le inutili deviazioni di percorso e per le soste non necessarie.

Il noleggio diventa così la sua preoccupazione costante. Ed è vero che l'attrazione dei noli più lucrosi stimolabili con mezzi ricerche tende a far orientare verso tali trasporti, ma l'afflusso medesimo — creando la concorrenza — esercita una funzione calmieratrice e provoca il ritorno dei mezzi di trasporto alle merci momentaneamente trascurate.

Ciò, anche senza voler per questo alla selezione naturale imposta dal tipo dell'automezzo, dalla sua portata e velocità, dallo stato di conservazione, dal carburante usato, dall'attitudine ai vari percorsi, tutti elementi decisivi di per sè stessi ai fini dell'assunzione dei trasporti.

Quanto alle cosiddette merci povere. Il loro trasporto sarebbe senza dubbio e meglio garantito precettando periodicamente gli automezzi per il tem-

0975

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

ESAMINARE E PROVARE
LA VETTURA PRIMA DI ACQUISTARLA

(Continuazione del num. prec.)

La domanda circa la ragione della vendita dell'autovettura può evidentemente apparire indiscreta, ne essa comporta sempre informazioni esatte per l'acquirente. Altrettanto può dirsi per il prezzo a cui venne acquistata la macchina. Ciò non toglie che in qualche caso si possa trovare qualche onesta e poco furba venditore che finisca per fare preziose rivelazioni al compratore intelligente e pratico del mestiere...

Quali sono i consumi e la velocità massima della macchina? I dati forniti dal venditore, posti a confronto con quelli della casa costruttrice per la macchina nuova, possono denunciare lo stato generale di quest'ultima, talvolta la malafede del venditore e le eventuali trasformazioni subite dalla macchina, anche non dichiarate né trascritte sul libretto di circolazione. I dati sulla velocità e sui consumi, collegati con quelli riguardanti le riparazioni e trasformazioni eseguite all'autovettura, col nominativo delle ditte che le effettuarono sono quanto mai interessanti per un tecnico. Sia la velocità massima che i consumi di una vettura usata possono essere minori o maggiori di quelli della macchina nuova. Ovviamente se i consumi sono maggiori, tenuto costante poi la velocità, ciò denuncia generalmente un peggioramento, un logorio dell'autovettura, fatto che la deprezzano in maggiore o minor misura. Ma anche un accrescimento di velocità senza aumento di consumo (pur non richiedendo diminuzione di tara né di portata) non è detto che costituisca, in ogni caso, un pregio della macchina in vendita. L'autovettura può infatti avere subito trasformazioni, per esempio del rapporto al ponte, del cambio, delle ruote, del rapporto di compressione, impiegare carburanti speciali, avere avute modifiche della carrozzeria, ecc. Persino il minor consumo, a pari velocità, e un aumento del carico utile possono risultare ragioni di deprezzamento della macchina (ad esempio quando i fenomeni sono dovuti a inopportuni alleggerimenti della tara del veicolo). Ora solo un tecnico molto provetto — e questo — soprattutto un calcolatore, un progettista di automezzi è in grado di giudicare se la risultante dei benefici e dei danni comportati dalla trasformazione del veicolo è vantaggiosa oppure no per le prestazioni ed il costo d'esercizio di esso, quindi per il suo valore di vendita. Occorre considerare che prima di fatturare in commercio una nuova autovettura le case costruttrici compiono studi e prove innumerevoli. La durata in efficienza di una macchina, il suo costo, le sue prestazioni complessive, sono elementi collegati tra loro. E' ben difficile che persone estranee alla casa costruttrice del richiamano l'attenzione dell'esperto sui difetti o sul deprezzamento della macchina stessa.

Per ultimo, le ragioni delle domande se la macchina può circolare e del perchè non è stata requisita sono ovvie, mentre le domande di cui al numero 10 si propongono di evitare l'acquisto di macchine di irregolare provenienza, di cercare d'intuire le più probabili effettive ragioni di vendita dell'autovettura, come questa è stata presumibilmente trattata, con una certa approssimazione, durante la sua vita, come pure di calcolare quale media giornaliera chilometrica può avere percorso con una certa verosimiglianza. La onestà del proprietario e la sua attività sociale possono anche far indovinare se la macchina fu acquistata dal proprietario con uno sconto più o meno elevato sul prezzo di listino o addirittura l'ebbe in omaggio...

Abbiamo così indicate le operazioni che possiamo definire preliminari per compiere prove ed esami razionali della macchina.

Terminiamo, per ora, consigliando di cercare di sapere quali azioni di pubblicità ha svolte il venditore per ricercare gli acquirenti al fine di intuire la sua capacità commerciale; di evitare il deprezzamento sistematico della vettura, di non mercanteggiare prematuramente, di parlare poco e far parlare il venditore molto, di non toccare la sua suscettibilità, di non discutere, di cercare di capire la psicologia del venditore, di prender nota delle risposte per tenerne conto al momento opportuno.

Nei prossimi numeri diremo delle prove e degli esami in dettaglio a cui sottoporre la macchina e cioè dell'esame generale, di quello meccanico dell'autovettura a riposo, dell'esame e delle prove del motore in moto a vettura ferma, infine delle prove su strada dell'autoveicolo.

Ing. **LEOPOLDO DE TOMMASO**

Pozzi di petrolio di Ripi rimessi in efficienza

A cura dell'attuale amministrazione dell'AGIP e con l'interessamento del C.I.P. sono stati rimessi in efficienza gli impianti di pompaggio di alcuni pozzi petroliferi del campo di Ripi.

Poichè i danni riportati dai tedeschi alle preesistenti istallazioni sono stati di notevole entità, è stato necessario procedere al rinnovo di buona parte del macchinario.

Il prodotto verrà per ora utilizzato nei vicini stabilimenti della B. P. D.

Salutiamo con vivo piacere questa ripresa della nostra sia pur modesta risorsa petrolifera nazionale, e diamo atto della buona volontà e della fattiva opera dei dirigenti dell'A. G. I. P. e del C. I. P. Ai quali vorremo soltanto raccomandare di non rinchiudersi — come i loro predecessori — in una torre d'avorio. Non abbiamo nulla da chiedere, se non quel tanto che occorra per far conoscere al pubblico quel che avviene nel campo delle attività petrolifere in Italia di cui l'A. G. I. P. è il massimo esponente.

ALL'E.N.A.C.

Rimborsare le spese ai trasportatori

Contro gli autotrasportatori v'è una specie di vento di fronda. La opinione pubblica, alimentata da una parte della stampa la meno odotta e la meno esperta, li considera vampiri, profittatori, esosi... Si grida contro i grossi guadagni, si parla di speculazioni, si punta l'indice contro la speculazione portata al più parrossistico livello: e non si conoscono le parti fondamentali della organizzazione, degli oneri, dei sacrifici, della dura vita — spesso eroica — che gli autoautotrasportatori debbono affrontare

Diremo in seguito, e più specificatamente della vita dei camionisti, dei loro disagi e della loro veramente fattiva collaborazione all'alimentazione e alla ricostruzione del Paese, a differenza di quanti, tranquillamente al caldo di un ufficio burocratico, dispongono e legiferano e mandano.

Per questa volta ci limiteremo a richiamare l'attenzione del Ministro dei Trasporti sulla necessità di rimborsare gli autotrasportatori delle ingenti somme che hanno anticipato per i trasporti effettuati nello spazio di un mese e che non riescono ancora a recuperare. Somme ingenti che non si riesce ancora a sapere da chi o da quale ente debbono essere pagate... Si tratta di milioni, di parecchi milioni, che non sono il guadagno o, peggio, il superguadagno di una impresa, ma il capitale impiegato per far «camminare» un determinato numero di autocarri in un determinato spazio di tempo.

Curiosi fenomeni si riscontrano nella vita, che periodicamente si rinnovano e si ripetono. Questi fenomeni si ripetono oggi anche nel disagiato campo dei trasporti.

Quando i trasporti passarono dall'A.S.A. alle dipendenze dell'Ufficio Trasporti, i trasportatori che avevano impiegato, anticipandole, ingenti somme, dovettero far capriole in terra e accender moccoli ai santi in cielo per tornare in possesso di quel che era loro dovuto. Adesso che la gestione, il controllo, la disciplina, eccetera, eccetera degli autotrasportatori di cose è passato alle dipendenze dell'E.N.A.C., il fenomeno si ripete (una specie di miracolo periodico del sangue di S. Gennaro!)... L'Ufficio Trasporti non ha più quattrini per rimborsare; l'E.N.A.C. non ne ha ancora, o meglio non riconosce i debiti dell'U. T.... Si tratta di milioni che gli autotrasportatori hanno anticipato.

Che curiosa FUSIONE DI PROGRAMMI!! Che curiosa UNIFICAZIONE DI SERVIZI!! Che curioso modo di intendere gli interessi e stimolare il rendimento di una categoria di lavoratori che lo stesso Ministro dei Trasporti, in uno slancio di prodigalità ha definito BENEMERITA!!

L'Ufficio Trasporti è scomparso, e non paga; l'E.N.A.C. non paga... Chi pagherà?

Ora noi diciamo: al disorientamento che definiremo di carattere tecnico-organizzativo che si è determinato nel campo dei trasporti con automezzi, si aggiunge ora anche quello di carattere amministrativo...

Insomma, che cosa si vorrà di più dagli autotrasportatori?

Il Ministro dei Trasporti ci dicono essere una persona piena di buona volontà: non è egli anche il Presidente dell'E.N.A.C. per statuto e per decreto luogotenenziale?

M.

Contr
di a

Un'argut
Quotidiano
lo. «Provvi
richiama l'
Prefetto sul
applicare il
zione sul p
veicoli, giov
ai ladri (c
con l'auto
si munita di
circolazione)
ricati di vi
no degli au
timi, infatti
re a controll
nesso, non
dri possano
munirsi di
semplicemen
qualche per
provvidenzia
tizza pone
no specialm
so pubblich

E' chiaro
debbono es
circolazione
cumenti de
applicazione
ralezza re
e giova sol

Mentre ci
nistro Cera
zione è d
sporti e no
già senz'a
conveniente
riamo un
praticament
lazione di

1) Ridu
circolate n
applicarsi
zione.

2) Obbl
spiccare la
bro della D
ce all'auto
La stessa
debba esse
chiarazione
veicolo, e
di esso, d
che abitual

Aggiung
rano sem
bollicin
al quarto
golazione,
ne del lib
numero de
dentità d
i proprieta
no di
dalle auto
giamo anc
disporre
gnali inco
di immobi
te di ban
pi che cor
cile, infatt
su una st
anche in
tenticità
fermi o i
revolverate

Precis

0976

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...ARE E PROVARE ...PRIMA DI ACQUISTARLA

...richiamare l'attenzione dell'esper... sui difetti o sul deprezzamento ...lla macchina stessa.

Per ultimo, le ragioni delle de...mande se la macchina può circo...re e del perchè non è stata re...visita sono ovvie, mentre le do...mande di cui al numero 10 si pro...pongono di evitare l'acquisto di ...macchine di irregolare provenien...za, di cercare d'intuire le più pro...babili effettive ragioni di vendita ...dell'autovettura, come questa è ...stata prosumibilmente trattata ...con una certa approssimazione ...durante la sua vita, come pure ...di calcolare quale media giorna...liera chilometrica può avere per...corsa con una certa verosimiglian...za. La serietà del proprietario ...e la sua attività sociale possono ...anche far indovinare se la mac...china fu guidata dal proprietario ...con uno scopo più o meno e...levato sul prezzo di listino o ad...dirittura l'ebbe in omaggio...

Abbiamo così indicate le opera...zioni che possiamo definire preli...minari per compiere prove ed e...sami razionali della macchina.

Terminiamo per ora, consiglian...do di cercare di sapere quali a...zioni di pubblicità ha svolte il ven...ditore per ricercare gli acquirenti ...al fine di intuire la sua capacità ...commerciale; di evitare il dena...turamento sistematico della vettu...ra, di non mercanteggiare prema...turamente, di parlare poco e far ...parlare il venditore molto, di non ...toccare la sua suscettibilità, di ...non discutere, di cercare di capi...re la psicologia del venditore, di ...prender nota delle risposte per te...nerne conto al momento oppor...tuno.

Nei prossimi numeri diremo del...le prove e degli esami in dettaglio ...a cui sottoporre la macchina e ...cioè dell'esame generale di quello ...meccanico dell'autovettura a ripo...so, dell'esame e delle prove del ...motore in moto a vettura ferma, ...infine delle prove su strada del...l'autoveicolo.

Ing. LEOPOLDO DE TOMMASO

Pozzi di petrolio di Ripi rimessi in efficienza

A cura dell'attuale amministrazione dell'AGIP e con l'interessamento del C.I.P. sono stati rimessi in efficienza gli impianti di pompaggio di alcuni pozzi petroliferi del campo di Ripi.

Poichè i danni apportati dai tedeschi alle preesistenti installazioni sono stati di notevole entità, è stato necessario procedere al rinnovo di buona parte del macchinario.

Il prodotto verrà per ora utilizzato nei vicini stabilimenti della B. P. D.

Salutiamo con vivo piacere questa ripresa della nostra sia pur modesta risorsa petrolifera nazionale, e diamo atto della buona volontà e della fattiva opera dei dirigenti dell'A. G. I. P. e del C. I. P. Ai quali porremo soltanto raccomandare di non rinchiudersi — come i loro predecessori — in una torre d'avorio. Non abbiamo nulla da chiedere, se non quel tanto che occorra per far conoscere al pubblico quel che avviene nel campo delle attività petrolifere in Italia, di cui l'A. G. I. P. è il massimo esponente.

Contro i furti di automezzi

Un'arguta nota di cronaca de *Il Quotidiano* del 3 marzo, dal titolo «Provvidenza per... i ladri», richiama l'attenzione di S. E. il Prefetto sul fatto che l'obbligo di applicare il permesso di circolazione sul parabrezza degli autoveicoli, giova, in definitiva, più ai ladri (che possono circolare con l'autoveicolo indisturbati, anzichè muniti di regolare permesso di circolazione) che agli agenti incaricati di vigilare sulla circolazione degli autoveicoli. Se questi ultimi, infatti, si dovessero limitare a controllare da lontano il permesso, noi non crediamo che i ladri possano trovare difficoltà a munirsi di permessi falsi o più semplicemente ad appropriarsi di qualche permesso autentico che la provvidenziale disposizione prefettizia pone loro a portata di mano specialmente nelle autorimesse pubbliche.

E' chiaro quindi che gli agenti debbano controllare i permessi di circolazione insieme agli altri documenti dell'autoveicolo e che la applicazione del permesso sul parabrezza rende comodi i controlli e giova solo ai ladri.

Mentre ci auguriamo che il Ministro Ceraolo (poichè la disposizione è del ministero dei Trasporti e non della Prefettura) voglia senz'altro revocare la poco conveniente disposizione, suggeriamo un sistema che renderebbe praticamente impossibile la circolazione di macchine rubate:

1) Ridurre l'autorizzazione a circolare ad una annotazione da applicarsi sul libretto di circolazione.

2) Obbligo agli interessati di apporre la propria firma, o timbro della Ditta, Ente, ecc. in calce all'autorizzazione a circolare. La stessa firma o contrassegno dovrà essere ripetuta su una dichiarazione che il titolare dell'autoveicolo, se non si trovi a bordo di esso, deve rilasciare a colui che abitualmente usa la macchina.

Aggiungiamo che i controlli saranno sempre graditissimi agli automobilisti, purchè non si limitino ad un'occhiata al permesso di circolazione, ma si spingano all'esame del libretto, al controllo del numero del motore e magari alla identità dei vinggintori: solo così i proprietari di automezzi saprannno di essere veramente difesi dalle autorità. A queste aggiungiamo anche la viva preghiera di discorrere le verifiche usando segnali inconfondibili e soprattutto di impossibile imitazione da parte di banditi travestiti. Conosciamo i guai che succedono e estremamente facile infatti che un autoveicolista su una strada deserta e di notte anche in città, dubitando dell'autenticità degli agenti o con ai fermi o li prenda addirittura a revolverate.

F. L.

ALL'E.N.A.C.

Rimborsare le spese ai trasportatori

Contro gli autotrasportatori v'è una specie di vento di fronda. La opinione pubblica, alimentata da una parte della stampa la meno edotta e la meno esperta, li considera vampiri, profittatori, esosi... Si grida contro i grossi guadagni, si parla di speculazioni, si punta l'indice contro la speculazione portata al più parossistico livello: e non si conoscono le parti fondamentali della organizzazione, degli oneri, dei sacrifici, della dura vita — spesso eroica — che gli autoautotrasportatori debbono affrontare

Diremo in seguito, e più specificatamente della vita dei camionisti, dei loro disagi e della loro veramente fattiva collaborazione all'alimentazione ed alla ricostruzione del Paese, a differenza di quanti, tranquillamente al caldo di un ufficio burocratico, dispongono e legiferano e mandano.

Per questa volta ci limiteremo a richiamare l'attenzione del Ministro dei Trasporti sulla necessità di rimborsare gli autotrasportatori delle ingenti somme che hanno anticipato per i trasporti effettuati nello spazio di un mese e che non riescono ancora a recuperare. Somme ingenti che non si riesce ancora a sapere da chi o da quale ente debbono essere pagate... Si tratta di milioni, di parecchi milioni, che non sono il guadagno o, peggio, il superguadagno di una impresa, ma il capitale impiegato per far «camminare» un determinato numero di autocarri in un determinato spazio di tempo.

Curiosi fenomeni si riscontrano nella vita, che periodicamente si rinnovano e si ripetono. Questi fenomeni si ripetono oggi anche nel disagiato campo dei trasporti.

Quando i trasporti passarono dall'A.S.A. alle dipendenze dell'Ufficio Trasporti, i trasportatori che avevano impiegato, anticipandole, ingenti somme, dovettero far capriole in terra e accender moccoli ai santi in cielo per tornare in possesso di quel che era loro dovuto. Adesso che la gestione, il controllo, la disciplina, eccetera, eccetera degli autotrasportatori di cose è passato alle dipendenze dell'E.N.A.C., il fenomeno si ripete (una specie di miracolo periodico del sangue di S. Gennaro!)... L'Ufficio Trasporti non ha più quattrini per rimborsare; l'E.N.A.C. non ne ha ancora, o meglio non riconosce i debiti dell'U. T.... Si tratta di milioni che gli autotrasportatori hanno anticipato.

Che curiosa FUSIONE DI PROGRAMMI!! Che curiosa UNIFICAZIONE DI SERVIZI!! Che curioso modo di intendere gli interessi e stimolare il rendimento di una categoria di lavoratori che lo stesso Ministro dei Trasporti, in uno stanco di prodigalità ha definito BENEMERITA!!

L'Ufficio Trasporti è scomparso, e non paga; l'E.N.A.C. non paga... Chi pagherà?

Ora noi diciamo: al disorientamento che definiremo di carattere tecnico-organizzativo che si è determinato nel campo dei trasporti con automezzi, si aggiunge ora anche quello di carattere amministrativo...

Insomma, che cosa si vorrà di più dagli autotrasportatori?

Il Ministro dei Trasporti ci dicono essere una persona piena di buona volontà: non è così anche il Presidente dell'E.N.A.C. per statuto e per decreto luogotenenziale?

M.

Precisazioni imprecise

0977

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

di guidare ne in risultante dei benefici e dei danni comportati dalla trasformazione del veicolo è vantaggiosa oppur no per le prestazioni ed il costo d'esercizio di esso, quindi per il suo valore di vendita. Occorre considerare che prima di lanciare in commercio una nuova autovettura le case costruttrici compiono studi e prove innumerevoli. La durata in efficienza di una macchina, il suo consumo, le sue prestazioni complessive sono elementi collegati tra loro. E' ben difficile che persone estranee alla casa costruttrice della macchina, siano in grado, ad esempio di misurare la velocità di questa senza accrescerne il costo d'esercizio per uno o più fattori, volendo escludere l'aumento del consumo. Per la più certi aumenti di velocità o di portata comportano l'accorciamento della vita del veicolo, aumenti di spese per riparazioni, ecc.

Molto utile può riuscire all'acquirente esaminare le fatture delle riparazioni o trasformazioni eseguite all'autovettura. Un esperto può desumere da esse molte cose sullo stato dell'autovettura e prevederne anche fino a un certo punto le inefficienze future. La competenza dell'onestà commerciale e della capacità tecnica della ditta che ha emesse le fatture è pure molto istruttiva. Il leggere sulle fatture, per esempio, che al motore sono state sostituite tutte le valvole o tutte le molle di scarico o tutti i segmenti del motore significa, quasi sempre, che la macchina ha superati i 50.000 chilometri. L'attenta lettura dei documenti può anche rivelare se una riparazione è stata più o meno razionalmente eseguita, se sono stati adoperati ricambi originali, se la trasformazione comporta l'uno o l'altro inconveniente alla macchina, e via dicendo. Altre riparazioni rivelano pure gravi incidenti automobilistici, le cui dannose conseguenze per la macchina possono non essere state tutte e completamente eliminate.

E' scopo della richiesta di sapere quali eventuali incidenti automobilistici sono capitati alla macchina e di conoscere in qualche caso il grado di abilità alla conduttà dell'autovettura da parte del guidatore, conseguentemente del logorio ad esa prodotto, così pure — possibilmente — quali parti della macchina hanno subito guasti e sono state riparate o sostituite, cose tutte importanti e che

ricostruzione del Paese, a differenza di quanti, tranquillamente al caldo di un ufficio burocratico, dispongono e legiferano e mandano.

Per questa volta ci limiteremo a richiamare l'attenzione del Ministro dei Trasporti sulla necessità di rimbersare gli autotrasportatori delle ingenti somme che hanno anticipato per i trasporti effettuati nello spazio di

avevano impiegato, anticipandole, ingenti somme, dovettero far capriole in terra e accender moccoli ai santi in cielo per tornare in possesso di quel che era loro dovuto. Adesso che la gestione, il controllo, la disciplina, eccetera, eccetera degli autotrasportatori di cose è passato alle dipendenze dell'E.N.A.C., il fenomeno si ripete (una specie di miracolo periodico del sangue di S. Gennaro?)... L'Uf-

determinato nel campo dei trasporti con automezzi, si aggiunge ora anche quello di carattere amministrativo...

Insomma, che cosa si vorrà di più dagli autotrasportatori?

Il Ministro dei Trasporti ci dicono essere una persona piena di buona volontà: non è egli anche il Presidente dell'E.N.A.C. per statuto e per decreto luogotenenziale?

M.

Automobilisti - Trasportatori - Garagisti

"MOTOR"

è il vostro giornale

Consultatelo - Abbonatevi - Diffondetelo

CURIOSITÀ TECNICHE

IN GRAN BRETAGNA

L'impiego dei metalli leggeri nel dopoguerra

Negli ambienti inglesi interessati viene sin da ora impostato il problema dell'impiego dei metalli leggeri nell'immediato dopoguerra.

Si assicura a tal uopo in quei circoli che l'Asse aveva all'inizio della guerra una netta superiorità nella produzione dell'alluminio e del magnesio, ma le Nazioni Unite sono riuscite dal 943 a mutare la situazione.

Nel 1943 l'Inghilterra ha prodotto 560.000 tonn. di alluminio e 23.000 di magnesio, cioè il 125 per cento e il 360 per cento rispettivamente delle cifre raggiunte nel 1939.

Si sono verificati anche grandi progressi nella tecnica e sono state superate molte difficoltà che limitavano l'impiego dell'alluminio e del magnesio, cosicchè la loro utilizzazione nell'industria civile si tradurrà in definitiva in trasformazioni di grande portata nell'industria del metallo e della meccanica.

Il problema cruciale del dopoguerra sarà trovare e sviluppare nuovi impieghi dei metalli leggeri, ora prevalentemente usati per l'aviazione militare. La industria inglese di lavorazione di questi metalli, che è la maggiore del mondo all'infuori degli Stati Uniti, può risentire molto della inevitabile riduzione della lavorazione per scopi militari e per essa è vitale ottenere le materie prime allo stesso prezzo dei paesi concorrenti.

L'attuale prezzo contrattato del magnesio in Inghilterra che va da 1 sc. e 6 pence, a 2 sc. e 6 pence la libbra, a seconda della quantità, ed è così press'a poco dall'inizio della guerra e quello dell'alluminio è dal novembre 1939 di 110 sterline la tonn. Negli Stati Uniti, che sono il concorrente più temibile, il prezzo del magnesio è stato invece gradualmente ridotto dal 1939 da 30 cents a 20,50 e quello dell'alluminio da 20 cents a 15 la lb. pari a 63 sterline e 10 sc. la tonn.

I prezzi del magnesio e dell'alluminio sono quindi in America rispettivamente di un terzo e di un quarto inferiori a quelli inglesi.

Prima della guerra i prezzi mondiali dei metalli leggeri erano parificati da un controllo privato internazionale, che si esercitava a traverso un cartello per l'alluminio e accordi di patente e di licenza (a *Patent and license agreements*) per il magnesio, ma una situazione del genere non è da prevedersi per il dopoguerra. Negli S. U. che sono al primo posto nella produzione, il governo è proprietario di circa metà degli impianti di alluminio e dei nove decimi dei mezzi per produrre il magnesio e tiene quindi a far sì che i prezzi scendano al livello più basso possibile per ragioni di concorrenza.

In mancanza di cartelli internazionali che permettano di livellare i prezzi, i produttori inglesi a più alto costo fanno naturalmente assegnamento sull'aiuto del governo, sostenendo che l'importanza strategica dei due metalli consiglia di mantenere una certa produzione all'interno e che la capacità produttiva è stata aumentata nel periodo bellico, per ordine del governo e nell'interesse dell'economia bellica.

0978

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

ricostruzione del Paese, a differenza di quanti, tranquillamente al caldo di un ufficio burocratico, dispongono e legiferano e mandano.

Per questa volta ci limiteremo a richiamare l'attenzione del Ministro dei Trasporti sulla necessità di rimborsare gli autotrasportatori delle ingenti somme che hanno anticipato per i trasporti effettuati nello spazio di

avevano impiegato, anticipandole, ingenti somme, dovettero far capriole in terra e acconder moccoli si canti in cielo per tornare in possesso di quel che era loro dovuto. Adesso che la gestione, il controllo, la disciplina, eccetera, eccetera degli autotrasportatori di cose è passato alle dipendenze dell'E.N.A.C., il fenomeno si ripete (una specie di miracolo periodico del sangue di S. Gennaro!)... L'Ufe[illegible]-organizzativo che si è determinato nel campo dei trasporti con automezzi, si aggiunge ora anche quello di carattere amministrativo...

Insomma, che cosa si vorrà di più dagli autotrasportatori?

Il Ministro dei Trasporti ci dicono essere una persona piena di buona volontà: non è egli anche il Presidente dell'E.N.A.C. per statuto e per decreto luogotenenziale?

M.

dalle autorità. A queste [illegible] piamo anche la viva preghiera di disporre le verifiche penale semali inconvocabili e soprattutto di impossibile imitazione da parte di banditi travestiti. Col tempo che corrono è estremamente facile, infatti, che un automobilista su una strada deserta, e di notte anche in città, dubitando dell'autenticità degli agenti, o con ragione o la prenda addirittura a revolverate.

F. L.

Automobilisti - Trasportatori - Garagisti

"MOTOR"

è il vostro giornale

Consultatelo - Abbonatevi - Diffondetelo

CURIOSITÀ TECNICHE

IN GRAN BRETAGNA

L'impiego dei metalli leggeri nel dopoguerra

Negli ambienti inglesi interessati viene sin da ora impostato il problema dell'impiego dei metalli leggeri nell'immediato dopoguerra.

Si assicura a tal uopo in quei circoli che l'Asse aveva all'inizio della guerra una netta superiorità nella produzione dell'alluminio e del magnesio, ma le Nazioni Unite sono riuscite dal 1943 a mutare la situazione.

Nel 1943 l'Inghilterra ha prodotto 560.000 tonn di alluminio e 23.000 di magnesio, cioè il 125 per cento e il 360 per cento rispettivamente delle cifre raggiunte nel 1939.

Si sono verificati anche grandi progressi nella tecnica e sono state superate molte difficoltà che limitavano l'impiego dell'alluminio e del magnesio, cosicchè la loro utilizzazione nell'industria civile si tradurrà in definitiva in trasformazioni di grande portata nell'industria del metallo e della meccanica.

Il problema cruciale del dopoguerra sarà trovare e sviluppare nuovi impieghi dei metalli leggeri, ora prevalentemente usati per l'aviazione militare. La industria inglese di lavorazione di questi metalli, che è la maggiore del mondo all'infuori degli Stati Uniti, può risentire molto della inevitabile riduzione della lavorazione per scopi militari e per essa è vitale ottenere le materie prime allo stesso prezzo dei paesi concorrenti.

L'attuale prezzo controllato del magnesio in Inghilterra che va da 1 sc. e 6 pence, a 2 sc. e 6 pence la libbra, a seconda della quantità, ed è così press'a poco dall'inizio della guerra e quello dell'alluminio è dal novembre 1939 di 110 sterline la tonn. Negli Stati Uniti, che sono il concorrente più temibile, il prezzo del magnesio è stato invece gradatamente ridotto dal 1939 da 30 cents a 20,50 e quello dell'alluminio da 20 cents a 15 la lb pari a 83 sterline e 10 sc. la tonn.

I prezzi del magnesio e dell'alluminio sono quindi in America rispettivamente di un terzo e di un quarto inferiori a quelli inglesi.

Prima della guerra i prezzi mondiali dei metalli leggeri erano parificati da un controllo privato internazionale, che si esercitava attraverso un cartello per l'alluminio e accordi di patente e di licenza (*Patent and license agreements*) per il magnesio, ma una situazione del genere non è da prevedersi per il dopoguerra. Negli S. U. che sono al primo posto nella produzione, il governo è proprietario di circa metà degli impianti di alluminio e dei nove decimi dei mezzi per produrre il magnesio e tiene quindi a far sì che i prezzi scendano al livello più basso possibile per ragioni di concorrenza.

In mancanza di cartelli internazionali che permettano di livellare i prezzi, i produttori inglesi a più alto costo fanno naturalmente assegnamento sull'aiuto del governo, sostenendo che l'impiego strategico dei due metalli consiglia di mantenere una certa produzione all'interno e che la capacità produttiva è stata aumentata nel periodo bellico, per ordine del governo e nell'interesse dell'economia bellica.

Precisazioni imprecise

(a proposito di tariffe per autotrasporti)

Sotto il titolo «Prestazione in tema di trasporti» il «Secolo XX» del 2 corr. pubblica la seguente nota, di evidente ispirazione ufficiosa:

Un giornale del mattino, del 9 febbraio, pubblicava che mentre per il trasporto di 66 q.li e per un percorso complessivo di 600 km. il committente pagava a l'U. T. R. un diritto fisso di L. 750, per ugual trasporto in peso e distanza l'E. N. A. C. e per lei la stazione di servizio dei mercati generali, ha riscosso il 4 febbraio 1945 la somma di L. 2765. Dagli accertamenti sulla scritturazione contabile della stazione dell'E.N.A.C. ai mercati generali del 4 febbraio c. a. non risulta che quel giorno sia stata eseguita per nessun trasporto la somma di L. 2765, cifra che invece risulta esatta due volte da quella stazione il 1. febbraio c. a. ma per trasporti ciascuno di q.li 75 per complessivi km. 590.

Dal canto nostro dobbiamo notare:

1) che per un trasporto di 60 quintali su un percorso di 600 km. l'U.T.R. percepiva un diritto fisso di L. 750;

2) che per un simile trasporto l'E.N.A.C. percepirebbe ora un diritto fisso di L. 2.160 (che diventano L. 2655 se i q.li sono 75 ed i km. 590);

3) che il divario tra le due tassazioni si deve unicamente al fatto che l'E.N.A.C. richiede il 6 per cento sull'imponibile costituito dal numero dei quintali moltiplicato per il numero dei km., mentre l'UTR aggiungeva il 2 per cento sull'imponibile che era già ridotto dal fattore di tariffa pari a L. 0.60 per q.le/km.

Con che, ci sembra, le cose sono ormai chiarite.

0 9 7 9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

PER LA RICOSTRUZIONE

N. 5: LE REQUISIZIONI

Quanto più progredisce l'usura dei mezzi di trasporto e si accentua la conseguente diminuzione del numero dei disponibili, tanto più viene ad essere risentito il fattore negativo costituito dalle requisizioni.

Nella catena delle concause questo fattore — che poteva essere di scarsa importanza nel '40 ed anche nelle condizioni anormali del '41-'42 — può assumere invece ora un ruolo determinante della disastrosa situazione in cui versa il nostro patrimonio automobilistico.

Non è affatto azzardato l'asserire che la retrocessione ai proprietari degli automezzi requisiti potrebbe risolvere ottimamente il problema, quanto meno per il periodo di tempo ancora necessario affinchè la riattivazione delle officine interessanti il ramo trasporti sia un fatto compiuto e cominci a dar frutti.

D'altro canto, è chiaro che una soluzione così semplice non può attuarsi senz'altro data la stretta connessione delle requisizioni con le necessità belliche propriamente dette e con quelle di svariata natura che accompagnano lo sviluppo di una guerra moderna.

E tuttavia est modus in rebus. Come in ogni cosa, anche e sopratutto la facile arma della requisizione dovrebbe essere maneggiata col massimo discernimento, non tanto per un rigido criterio di rispetto delle ragioni private, quanto per la considerazione che in guerre come l'attuale, non è agevole distinguere l'attività bellica dall'attività civile, laddove esse si incrociano e si svolgono, per così dire, l'una in funzione dell'altra. E d'altra parte, se si arriva a paralizzare un corpo, non si vede come sia poi possibile richiederlo di un qualsiasi sforzo. Il che è più che mai evidente per l'Italia, viste le disastrose condizioni in cui è venuta a trovarsi, specie per l'arresto completo di ogni produzione nella zona liberata.

Perciò si rende necessario invocare dalle autorità militari e da tutte quelle che fanno ricorso ai mezzi privati, che vogliano riesaminare le loro occorrenze con criteri della massima moderazione. Il vantaggio che ne deriverà alla popolazione finirà poi, in ultima analisi, per ridondare a favore dello sforzo bellico del Paese. Non bisogna dimenticare, infine, che ogni facilitazione recata ai trasporti si risolve in un vigoroso colpo inferto alla base della speculazione e in primis della «borsa nera».

SAPER CIRCOLARE

COME PREVENIRE

GL' INCIDENTI STRADALI

I.

Esaminate nel loro insieme, le norme predisposte per la prevenzione degli incidenti stradali, non si sono dimostrate adeguate allo scopo prefisso. Evidentemente tale constatazione dimostra che esse, pur nella ipotesi che siano state scrupolosamente applicate, non posseggono quel necessario grado di efficacia per poter validamente combattere il male alla radice e ciò per il semplice motivo che si è trascurato di porre la dovuta attenzione su tutto ciò che è considerato normale, mentre invece costituisce la causa fondamentale del verificarsi della maggior parte degli incidenti.

A prima vista la prevenzione di essi potrebbe apparire impossibile data la molteplicità e diversità delle circostanze nelle quali si determinano, ma analizzandone le cause è facile rendersi conto come queste possano classificarsi nei tre seguenti principali gruppi:

1) inosservanza di norme sulla circolazione;

2) atti d'imprudenza (educazione morale);

3) scarsa conoscenza dei principi elementari di fisica, le cui leggi, come è noto, regolano il movimento dei veicoli (educazione tecnica).

Per quanto riguarda le infrazioni al Codice della Strada, è innanzi tutto evidente come sia necessario divulgare periodicamente fra tutti gli utenti le principali norme sulla circolazione, avvalendosi per la propaganda di efficaci mezzi figurativi, in quanto questi non solo ne facilitano la comprensione e la interpretazione, certo superiore alle semplici enunciazioni scritte.

In altri settori tecnici, esempio, quello della navigazione aerea, dove l'errore umano può avere conseguenze gravissime, si è ricorso a questo mezzo con ottimi risultati.

Per quanto riguarda gli atti di imprudenza non è difficile scorgere come esso possano combattersi sviluppando, fra gli utenti, un maggior senso di responsabilità e di quel dovere sociale al quale nessuno deve sottrarsi: è questa quindi una questione d'ordine preminentemente psicologico, una questione di educazione morale.

Restano infine le cause dell'ultimo gruppo, ossia l'insufficiente educazione tecnica di molti conducenti di autoveicoli.

Infatti gli allievi dopo una serie di brevi lezioni, superati gli esami prescritti, sono abilitati alla guida, ma ciò non può certo autorizzarli a credere che per essi sia esaurito il periodo di pratica che invece deve protrarsi sino al giorno in cui padronanza, capacità e perizia non saranno divenute doti normali.

Circolare correttamente vuol dire sapere adattare la velocità del proprio veicolo alle varie circostanze, vuol dire saper regolare in modo da conservare sempre in avanti un sufficiente spazio allo scopo di permettere, in presenza di un ostacolo, il pronto arresto del veicolo.

Saper circolare vuol dire dunque soprattutto sapersi fermare! E questo è un problema squisitamente d'ordine tecnico. Ma per sapersi arrestare al momento opportuno, occorre tener conto di quei diversi fattori che intervengono nella esecuzione della manovra. Se come è evidente, non si può pretendere che ogni conducente sia un matematico, si deve pretendere esigere da lui la conoscenza di qualche elementare principio relativo al movimento del suo veicolo, *perchè le cause della maggior parte degli incidenti stradali traggono origine appunto dalla scarsa conoscenza di alcune fondamentali nozioni sul*

Ed ecco la ragione.

Durante la marcia ogni automobile immagazzina una certa forza viva, proporzionale alla sua massa ed al quadrato della velocità; perciò più la macchina è pesante e più elevata è la sua andatura, maggiormente tale forza viva — che si trasforma in forza distruttiva nei casi d'incidenti — aumenterà. Ora se durante tale marcia il

Un concorso di "MOTOR"

« Motor » pubblicherà settimanalmente un problema riguardante la meccanica, l'automobilismo ecc. Saranno trattati anche argomenti riguardanti la tecnica d'officina, ma nel complesso riusciranno interessanti per tutti i lettori sia tecnici che non tecnici.

Il concorso avrà inizio a partire dal prossimo numero e fra tutti i lettori che invieranno la soluzione esatta sarà sorteggiato in premio un abbonamento semestrale a « Motor ».

LA
DELLA
BIC
SENZA

Osservare l
plina stradale
sentare il pri
dino. Sai esse
tociclista, ciel
le pedone. Do
dovere verso
è una neces
nelle diventa
bligo. Quando
lumina strade
più facile d
pria o dall'
Non così di
mentano in
luce solare. O
splende la pe
cie, price di
zione, sembra
brose e spess
nali degli au
tratti, accen
spettacolo si
prendono un
smagnico. Ma
pria. E i cic
colare ne sar
re di sera n
che tempo n
di coraggio
richiamarci a
gesta di alc
tenuti. Il pe
nare a casa
tosto infuoc
rigida temp
al un auster
meno al una
economia de
non è dove
elasta corre
più bello un
preferibilme
lativo razzo
scomparsa d
Amica fedele
quanto mai,
formabili in
un tratta
pressione
ta da band
sino masch
non è tutto

0 9 8 01

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185c 21

ZIONE

ZIONI

l'usura
l accen-
inuzione
ll, tanto
entito il
o dalle

use que-
l essere
'40 ed
normali
e invece
le della
ui versa
omobili-

Tasseri-
proprie-
ali po-
ente il
r il pe-
cessario
elle of-
no tra-
o e co-

he una
on può
stralla-
oni con
riamen-
periata
lo scol-
derna.
rebus.
e so-
lla re-
nanegi-
mento.
ero di
priate.
me che
non è
là bel-
addove
olgono.
nzione
se si
o, non
le ri-
zzo. Il
to per
condi-
ocarsi,
feto di
a libe-

invo-
e da
rso al
riesa-
e cri-
zione.
à alla
ultima
avore
. Non
, che
tra-
roso
n spe-
borsa

SAPER CIRCOLARE

COME PREVENIRE

GL' INCIDENTI STRADALI

I.

Esaminate nel loro insieme, le norme predisposte per la prevenzione degli incidenti stradali, non si sono dimostrate adeguate allo scopo prefisso. Evidentemente tale constatazione dimostra che esse, pur nella ipotesi che siano state scrupolosamente applicate, non posseggono quel necessario grado di efficacia per poter validamente combattere il male alla radice e ciò per il semplice motivo che *si è trascurato di porre la dovuta attenzione su tutto ciò che è considerato normale, mentre invece costituisce la causa fondamentale del verificarsi della maggior parte degli incidenti.*

A prima vista la prevenzione di essi potrebbe apparire impossibile data la molteplicità e diversità delle circostanze nelle quali si determinano, ma analizzandone le cause è facile rendersi conto come queste possano classificarsi nei tre seguenti principali gruppi:

1) inosservanza di norme sulla circolazione;

2) atti d'imprudenza (educazione morale);

3) scarsa conoscenza dei principi elementari di fisica, le cui leggi, come è noto, regolano il movimento dei veicoli (educazione tecnica).

Per quanto riguarda le infrazioni al Codice della Strada, è innanzi tutto evidente come sia necessario divulgare periodicamente fra tutti gli utenti le principali norme sulla circolazione, avvalendosi per la propaganda di efficaci mezzi figurativi, in quanto questi non solo ne facilitano la comprensione e la interpretazione, certo superiore alle semplici enunciazioni scritte.

In altri settori (scuole, caserme, imprudenza) non è difficile scorgere come esse possano combattersi sviluppando, fra gli utenti, un maggior senso di responsabilità e di quel dovere sociale al quale nessuno deve sottrarsi: è questa quindi una questione d'ordine preminentemente psicologico, una questione di educazione morale.

Restano infine le cause dell'ultimo gruppo, ossia l'insufficiente educazione tecnica di molti conducenti di autoveicoli.

Infatti gli allievi dopo una serie di brevi lezioni, superati gli esami prescritti, sono abilitati alla guida, ma ciò non può certo autorizzarli a credere che per essi sia esaurito il periodo di pratica che invece deve protrarsi sino al giorno in cui padronanza, capacità e perizia non saranno divenute doti normali.

Circolare correttamente vuol dire sapere adattare la velocità del proprio veicolo alle varie circostanze, vuol dire saperla regolare in modo da conservare sempre in avanti un sufficiente spazio allo scopo di permettere, in presenza di un ostacolo, il pronto arresto del veicolo.

Saper circolare può dire dunque soprattutto saperSi fermare! E questo è un problema squisitamente d'ordine tecnico. Ma per sapersi arrestare al momento opportuno, occorre tener conto di quei diversi fattori che intervengono nella esecuzione della manovra. Se come è evidente, non si può pretendere che ogni conducente sia un matematico, si deve peraltro esigere da lui la conoscenza di qualche elementare principio relativo al movimento del suo veicolo, *perchè le cause della maggior parte degli incidenti stradali traggono origine appunto dalla scarsa conoscenza di alcune fondamentali nozioni sul-*

Ed eccone la ragione.

Durante la marcia ogni automobile immagazzina una certa forza viva, proporzionale alla sua massa ed al quadrato della velocità: perciò più la macchina è pesante e più elevata è la sua andatura, maggiormente tale forza viva — che si trasforma in forza distruttiva nei casi d'incidenti — aumenterà. Ora se durante tale marcia il conducente viene a trovarsi nella

LA VOCE DELLA STRADA

BICICLETTE SENZA FANALI

Osservare le norme della disciplina stradale dovrebbe rappresentare il primo dovere del cittadino. Sia esso automobilista, motociclista, ciclista o semplicemente pedone. Dovere verso se stessi, dovere verso gli altri. Di giorno è una necessità indispensabile, di notte diventa decisamente un obbligo. Quando infatti la luce illumina strade, persone e cose è più facile difendersi dalla propria o dall'altrui disattenzione. Non così di notte. I pericoli aumentano in ragione inversa della luce solare. Quando nel cielo non splende la provvidenziale luna le vie, prive di qualsiasi illuminazione, sembrano tuffarsi di tenebrose e spesse bende nere. I fanali degli autoveicoli gettano, a tratti, accecanti fasci di luce, lo spettacolo si rovescia e le strade prendono un aspetto quasi fantasmagorico. Ma dopo è peggio che prima. E i ciclisti in modo particolare ne sanno qualcosa. Circolare di sera rappresenta da qualche tempo un atto di audacia e di coraggio non comuni tali da richiamarci alla mente le valorose gesta di alcuni nostri eroici antenati. Il pedone rischia di tornare a casa in un costume piuttosto balneare non adatto nè alla rigida temperatura invernale, nè ad un austero decoro, nè tanto meno ad una già troppo provata economia domestica. Tutto ciò non è davvero piacevole. Il ciclista corre l'alea di ricevere sul più bello un preciso e duro colpo, preferibilmente sul capo, con relativo ruzzolone e conseguente scomparsa della sua bicicletta. Amica fedele ed indispensabile e quanto mai... preziosa! Agli automobilisti in genere è riservato un trattamento d'eccezione: l'aggressione in grande stile compiuta da bande armate ed anche persino mascherate. Alta classe. Ma non è tutto qui. A tanti pericoli

Un concorso di "MOTOR,,

« Motor » pubblicherà settimanalmente un problema riguardante la meccanica, l'automobilismo ecc. Saranno trattati anche argomenti riguardanti la tecnica d'officina, ma nel complesso riusciranno interessanti per tutti i lettori sia tecnici che non tecnici.

Il concorso avrà inizio a partire dal prossimo numero e fra tutti i lettori che invieranno la soluzione esatta sarà sorteggiato in premio un abbonamento semestrale a « Motor ».

0 9 8 11

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

dello sforzo bellico del Paese. Non bisogna dimenticare, infine, che ogni facilitazione recata ai trasporti si risolve in un vigoroso colpo inferto alla base della speculazione e in primis de'la «borsa nera».

A tale proposito, casi, merita una particolare attenzione l'invio di autocarri effettuato dagli Stati Uniti, cui ci riporta la notizia dell'arrivo di un secondo scaglione co quale si raggiungono già le 31 unità sulle 1706 promesse.

Corre voce, infatti, che di fronte a questa splendida prospettiva ed al suo graduale realizzarsi, si vada compiendo un'abile manovra speculativa mediante la costituzione di gruppi e di consorzi che mirano ad accaparrarsi i nuovi ed eccellenti mezzi di trasporto, destinati invece al benessere collettivo.

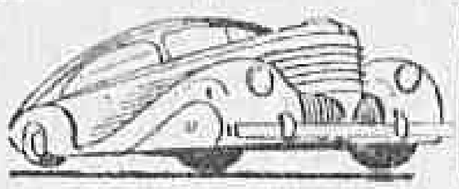
Per sventare la manovra sarebbe consigliabile l'intervento del Ministero dei Trasporti, basato sul concetto di assegnare gli automezzi americani a quegli enti che ne abbiano indiscutibile necessità e che possano per converso lasciar liberi — ritornandoli ai proprietari — un corrispondente numero di automezzi requisiti.

Una tale misura, ispirandosi a motivi di evidente giustizia, non solo non priverebbe gli enti interessati dei mezzi occorrenti per l'esplicazione delle loro funzioni di interesse pubblico, ma darebbe anche modo ai proprietari degli automezzi retrocessi di esimersi finalmente da uno stato di minorazione economica nei confronti di coloro che hanno potuto fin qui gestire con profitto i propri mezzi lasciati liberi dalle requisizioni.

ERRELLE

- PERIZIE INFORTUNI STRADALI
- STIME DANNI AD AUTOVEICOLI PER CAUSE INCENDIO, INVESTIMENTI, SCONTRI, FATTI DI GUERRA, ECC.
- PERIZIE RELATTI.

Rivolgersi «MOTOR» Via D'Ancona, 11



la circonstanze, avvalendosi per la propaganda di efficaci mezzi figurativi, in quanto questi non solo ne facilitano la comprensione e la interpretazione, certo superiore alle semplici enunciazioni scritte.

In altri settori (scuole, caserme, ecc.) si potrebbe introdurre un graduale studio del Codice Stradale perchè a differenza di quanti molti ritengono, la esatta conoscenza delle sue norme si impone a tutti indistintamente — grandi e piccoli — conducenti e pedoni, perchè appunto tutti siamo, in un modo o nell'altro, protagonisti attivi del traffico.

Per quanto invece riguarda le cause del secondo gruppo (atti di da lui la conoscenza di qualche elementare principio relativo al movimento del suo veicolo, perchè le cause della maggior parte degli incidenti stradali traggono origine appunto dalla scarsa conoscenza di alcune fondamentali nozioni sulla velocità, sulla forza viva ed i loro effetti, sulla distanza necessaria all'arresto del veicolo, sul grado di aderenza fra le ruote e la carreggiata ed infine sulla loro interdipendenza.

Un pedone nel momento in cui si accinge ad attraversare una strada scorge provenire dalla sua sinistra ed alla distanza di circa 50 metri un'automobile. Può egli eseguire l'attraversamento stesso senza in- ed in quanto alla velocità; perciò più la macchina è pesante e più elevata è la sua andatura, maggiormente tale forza viva — che si trasforma in forza distruttiva nei casi d'incidenti — aumenterà. Ora se durante tale marcia il conducente venga a trovarsi nella necessità di dover arrestare la sua macchina, è evidente che i freni impiegheranno un certo tempo per disimpegnare la loro azione, determinando una fase critica o di pericolo.

Per questo motivo è bene che i pedoni non temerino quanto in un prossimo articolo diremo per gli automobilisti.

MARIO CALAMANTE

CAPITALI ED ENERGIE NEGLI AUTOTRASPORTI

Scuole per gli allievi

ed esami per aspiranti guidatori

Cominciamo dalle scuole: queste sono tenute da privati speculatori. In locali più o meno attrezzati, degli insegnanti che si sono auto-abilitati, impartiscono delle lezioni teoriche sul funzionamento degli autoveicoli, lezioni che vengono completate da istruzioni pratiche di guida. Gli allievi per fruire di tali lezioni, pagano delle tariffe piuttosto elevanti, specie per la guida, che data la scarsità di carburante, dei cari gonimi, ecc., sono ridotte al minimo. Conseguenze? Gli allievi che aspirano al conseguimento della patente di abilitazione alla guida di automobili, vanno incontro ad una forte spesa, ma non hanno nessuna garanzia di spendere bene il loro danaro.

A noi, che gli allievi spendano e che gli speculatori incassino, poco importa; quello che importa è che per l'avvenire degli autotrasporti e per il loro sviluppo, così necessario alla rinascita del nostro paese, non abbiamo a mancare i conducenti esperti di oggi e di domani. E per ottenere ciò, principalmente nei confronti dei giovani, occorre che la preparazione teorica sia fatta dallo Stato negli Istituti Industriali, dai Comuni nelle Scuole di Arti e Mestieri, lasciando alla scuola privata il compito della guida, fatta con serietà di intenti onde raggiungere adeguati risultati.

Raggiunto lo scopo di vedere gli aspiranti seriamente preparati, si dovrebbe raggiungere l'altro scopo, che è quello che una maggiore severità nel sottoporsi all'esame fosse norma costante degli Ispettorati Provinciali della Motorizzazione. Ora, le cose non vanno precisamente bene, e quando un aspirante conducente esibisce in prova della sua capacità la patente di guida, vede spuntare sulle labbra dell'esaminatore un sorrisetto incredulo e si vede quasi sempre respinto.

Il titolo, per il modo come è conseguito, non ispira fiducia. Ed i posti disponibili sono monopolizzati dagli elementi usciti a suo tempo dalle fabbriche, preparati dai corsi dei corpi armati per i propri bisogni, tutti elementi che si vanno rarefacendo e che non bastano a soddisfare le richieste, per cui molti automezzi sono immobilizzati.

Ripetiamo: è maggiormente apprezzato un certificato di buonservito che non una patente. Intanto, una maggiore severità nel rilasciare questo documento, potrebbe già essere un progresso ed alleviare la condizione di molti disoccupati in cerca di lavoro, ponendoli nella condizione di ispirare fiducia in coloro dai quali possono essere assunti.

A questo proposito, narreremo ai nostri lettori un aneddoto.

Siamo capitati un giorno in Via Martini, presso piazza Verdi, località dove gli ingegneri dell'Ispettorato sottopongono gli allievi agli esami. Nella sala destinata allo scopo un esaminatore domandava ad un aspirante:

— Come fu
a scoppio del
— Non lo s
nato.

L'ingegnere
contrariato,
intenzione di
dolo, l'allievo,
— Perchè
tomobile si
tempi?

E l'esamine
— Non lo
— Ma, allor
se ancora l'es
secolo dalla
do l'esaminat
disse:
— Ma lo so
Ogni comm

0982

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185c 21

la circolazione, avvalendosi per la propaganda di efficaci mezzi figurativi, in quanto questi non solo ne facilitano la comprensione e la interpretazione, certo superiore alle semplici enunciazioni scritte.

In altri settori (scuole, caserme, ecc.) si potrebbe introdurre un graduale studio del Codice Stradale perché a differenza di quanti malauguratamente ritengono, la esatta conoscenza delle sue norme si impone a tutti indistintamente — grandi e piccoli — conducenti e pedoni, perchè appunto tutti siamo, in un modo o nell'altro, protagonisti attivi del traffico.

Per quanto invece riguarda le cause del secondo gruppo (atti di [illegible] da lui la conoscenza di qualche elementare principio relativo al movimento del suo veicolo, *perché le cause della maggior parte degli incidenti stradali traggono origine appunto dalla scarsa conoscenza di alcune fondamentali nozioni sulla velocità, sulla forza viva* ed i loro effetti, sulla distanza necessaria all'arresto del veicolo, sul grado di aderenza fra le ruote e la carreggiata ed infine sulla loro interdipendenza.

Un pedone nel momento in cui si accinge ad attraversare una strada scorge provenire dalla sua sinistra ed alla distanza di circa 50 metri un'automobile. Può egli eseguire l'attraversamento stesso senza in[illegible] di un quarto della velocità; perciò più la macchina è pesante e più elevata è la sua andatura, maggiormente tale forza viva — che si trasforma in forza distruttiva nei casi d'incidenti — aumenterà. Ora se durante tale marcia il conducente venga a trovarsi nella necessità di dover arrestare la sua macchina, è evidente che i freni impiegheranno un certo tempo per disimpegnare la loro azione, determinando una fase critica o di pericolo.

Per questo motivo è bene che i pedoni non tengano quanto in un prossimo articolo diremo per gli automobilisti.

MARIO CALAMANTE

CAPITALI ED ENERGIE NEGLI AUTOTRASPORTI

Scuole per gli allievi
ed esami per aspiranti guidatori

Cominciamo dalle scuole: queste sono tenute da privati speculatori. In locali più o meno attrezzati, degli insegnanti che si sono auto-abilitati, impartiscono delle lezioni teoriche sul funzionamento degli autoveicoli, lezioni che vengono completate da istruzioni pratiche di guida. Gli allievi per fruire di tali lezioni, pagano delle tariffe piuttosto elevanti, specie per la guida, che data la scarsità di carburante, del caro gomme, ecc., sono ridotte al minimo. Conseguenze? Gli allievi che aspirano al conseguimento della patente di abilitazione alla guida di automobili, vanno incontro ad una forte spesa, ma non hanno nessuna garanzia di spendere bene il loro danaro.

A noi, che gli allievi spendano e che gli speculatori incassino, poco importa; quello che importa è che per l'avvenire degli autotrasporti e per il loro sviluppo, così necessario alla rinascita del nostro paese, non abbiano a mancare i conducenti esperti di oggi e di domani. E per ottenere ciò, principalmente nei confronti dei giovani, occorre che la preparazione teorica sia fatta dallo Stato negli Istituti Industriali, dai Comuni nelle Scuole di Arti e Mestieri, lasciando alla scuola privata il compito della guida, fatta con serietà di intenti onde raggiungere adeguati risultati.

Raggiunto lo scopo di vedere gli aspiranti seriamente preparati, si dovrebbe raggiungere l'altro scopo, che è quello che una maggiore severità nel sottoporli all'esame fosse norma costante degli Ispettorati Provinciali della Motorizzazione. Ora, le cose non vanno precisamente bene, e quando un aspirante conducente esibisce in prova della sua capacità la patente di guida, vede spuntare sulle labbra dell'esaminatore un sorrisetto incredulo e si vede quasi sempre respinto.

Il titolo, per il modo come è conseguito, non ispira fiducia. Ed i posti disponibili sono monopolizzati dagli elementi usciti a suo tempo dalle fabbriche, preparati dai corsi dei corpi armati per i propri bisogni, tutti elementi che si vanno rarefacendo e che non bastano a soddisfare le richieste, per cui molti automezzi sono immobilizzati.

Ripetiamo: è maggiormente apprezzato un certificato di buonservito che non una patente. Intanto, una maggiore severità nel rilasciare questo documento, potrebbe già essere un progresso ed alleviare la condizione di molti disoccupati in cerca di lavoro, ponendoli nella condizione di ispirare fiducia in coloro dai quali possono essere assunti.

A questo proposito, narreremo ai nostri lettori un aneddoto.

Siamo capitati un giorno in Via Martini, presso piazza Verdi, località dove gli ingegneri dell'Ispettorato sottopongono gli allievi agli esami. Nella sala destinata allo scopo un esaminatore domandava ad un aspirante:

— Come funziona il motore a scoppio delle automobili?

— Non lo so, rispose l'esaminato.

L'ingegnere rimase un po' contrariato, ma nell'evidente intenzione di favorire, aiutandolo, l'allievo, domandò ancora:

— Perchè il motore dell'automobile si chiama a quattro tempi?

E l'esaminato:

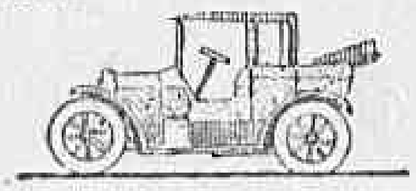
— Non lo so.

— Ma, allora, che sai — chiese ancora l'esaminatore. E trascolò dalla sorpresa, quando l'esaminato, candidamente, disse:

— Ma io sono raccomandato.

Ogni commento guasterebbe.

ROMOLO TIRASSA



tomobilisti in genere è riservato un trattamento d'eccezione: l'aggressione in grande stile compiuta da bande armate ed anche perfino mascherate. Alla classe. Ma non è tutto qui. A tanti pericoli bisogna aggiungerne un altro che maggiormente cospera in quanto più facilmente evitabile. Il ciclista a fari spenti. Spesso poi non è solo il fanale che gli manca ma anche e sopratutto quel poco di buon senso indispensabile a stabilire quella naturale differenza tra l'uomo e la bestia. Egli è in difetto ma non ne è affatto convinto. Corre disinvolto e spensierato senza neppure curarsi di suonare l'apposito campanello ed a un tratto te lo trovi addosso come un bolide (e purtroppo... non casca lui solo!). La vita insegna spesso che per solito le prende di più chi meno le merita.

La libertà è un'ottima cosa, ma quando si eccede anche la virtù diventa difetto!

IL CICLOPODISTA

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

BEST COPY POSSIBLE

0 9 8 41

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Lettera aperta a S. E. Cerabona

(continuazione dalla prima pagina)

minare le difficoltà insite nella natura delle cose.

All'atto pratico, l'ENAC non riesce ad assicurare l'allineamento dei viaggi di andata e quelli di ritorno perchè le circostanze favorevoli non si determinano « ope legis ». Cosicchè non si evitano i viaggi a vuoto mentre si ne impongono in città per il necessario adempimento delle formalità d'ufficio che vanno dall'esame fiscale dei documenti in appoggio alla richiesta d'autorizzazione ai viaggi, al foglio di versamento dei diritti fissi, alla lettera di vettura ed al foglio di via, che assorbono una metà delle giornate lavorative riducendo di altrettanto il tempo dedicato al viaggio.

Inoltre l'assegnazione degli automezzi alle diverse « Stazioni » competenti per qualità di merci e di committenti irrigidisce il sistema in compartimenti stagni e non esclude il parziale mancato utilizzo giornaliero dei mezzi assegnati ad ogni stazione.

La perdita dei contatti diretti fra il vettore ed il committente porta fatalmente a dei malintesi sull'esecuzione dei servizi, a perditempi e difficoltà che solo l'interesse privato potrebbe porre ingegnosamente riparo, mentre oggi provocano solo la ricerca di una « pezza di appoggio » per giustificare l'imperfetta o mancata esecuzione dell'incarico.

La molteplicità e l'irrigidimento dei controlli, necessari per vigilare l'esatto adempimento della disciplina ENAC, la fa apparire vessatoria agli occhi del pubblico mentre favorisce le manovre speculative dei « furbi » ed in ultima analisi finisce per incidere sul costo delle merci. Sul quale gravano pure e l'aumentata indiscriminata tariffa dei noli e il più che raddoppiato diritto fisso.

Quest'ultimo aumento potrebbe forse essere giustificato come un premio di assicurazione per la responsabilità delle cose trasportate, che il noto art. 28 accolla all'ENAC? D'altra parte sembra che quella responsabilità risulti troppo onerosa e che debba essere uno dei primi argomenti in discussione nel previsto studio di riforma.

Quanto alla necessità di riforma che già si profila all'orizzonte, essa non fa che confermare quanto sia azzardato [illegible] sistema rigido (forse meglio appetente in tempi normali) una situazione fluida come quella attuale dei trasporti.

Ciò che si è pensato nell'agosto 1944 non poteva contemplare i nuovi orientamenti e gli sviluppi successivi di una situazione totalmente nuova nè poteva fissare un metro unico e costante per tutte le regioni nelle diverse fasi di vita connesse alla liberazione ed allo stato di guerra.

Ragione di più, quindi, almeno per sopprimere e limitarsi a funzioni di superiore coordinamento e di tutela [illegible]

Sarà subito alle regioni nuove liberate, con tutti gli adattamenti del caso, ma senza periodi d'interregno.

Ci voglia scusare, Eccellenza, se malgrado il proposito della massima stringatezza, l'ampiezza della materia ci ha costretti a dilungarci di tanto.

Fin qui, come dicevamo all'inizio, abbiamo potuto occuparci soltanto dell'ENAC; ma se dovessimo dedurne un indirizzo da raccomandare agli altri ventilati allineamenti riguardo alla prelazione del Ministero negli acquisti di automezzi, ai propositi di requisizione contro i trasportatori riluttanti alle norme dell'Ente (e perchè no, invece, all'avocazione degli autocarri americani quale massa di manovra per impellenti necessità di ordine superiore?) o via via fino all'immatricolazione dei pneumatici, dovremmo concludere che ben poche speranze si profilano di poter conseguire non diciamo un primato, ma neppure un posto decoroso nel movimento automobilistico mondiale.

Se Ella vorrà meglio illuminarci sulle Sue intenzioni ne saremo profondamente grati.

E in questa fiduciosa attesa, Le porgiamo il nostro deferente saluto.

MOTOR

Il comm. De Cupis Dir. Gen. dell'Ispettorato Mot. Civile

Il Consiglio dei Ministri ha approvato la nomina del dottor Torquato De Cupis a direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il nostro saluto beneaugurante al comm. Torquato De Cupis. Siamo certi che egli porterà nell'Ispettorato della motorizzazione, che ne ha tanto bisogno, un'aria nuova.

In questo numero del nostro giornale un nostro collaboratore si occupa del sistema con cui gli aspiranti sostengono gli esami di abilitazione alla guida di automobili, sistema che offre pochissime garanzie. Questa ed altre critiche troveranno posto nelle nostre colonne unicamente per portare un contributo alla soluzione dei problemi imposti dalla necessità di migliorare il funzionamento degli Ispettorati compartimentali.

C'è il campo della revisione degli autoveicoli che in questa ora delicata, va fatta con criteri diversi da quelli seguiti fino ad ora, per non dare a veicoli di dubbia provenienza il crisma della legalità. E' un argomento, questo sul quale ci riserviamo di ritornare, per svilupparlo maggiormente.

Il problema delle gomme risolto?

A proposito di gomme il «Secolo XX» in data 3 corrente.

Oggi è venuto il momento di garantire il traffico stradale agli automezzi con la adozione non ruote elastiche *ma di dispositivi semplici che permettano di mantenere inalterata la ossatura attuale delle ruote, sostituendo ai cerchione di gomma elastico o cerchione di legno compensato, rivestito di lamiera di ferro, o introdotto a settori e poi incatramato in un anello di ghisa; legno, ferro, catrame e ghisa si possono trovare se la speculazione non ci si mette di mezzo.*

Le nuove ruote non sono elastiche ma rigide e quindi trasmettono tutte le scosse alle molle degli assi motori, ed il rotolamento alla strada; ma sia pure con una velocità ridotta automezzi così attrezzati potranno compiere la loro benefica funzione. Ogni tipo di ruota, ci ha detto un tecnico della materia, può avere il corrispondente nel rivestimento non di gomma, di poco costo e di maggiore durata e che non teme le forature.

La soluzione superautarchica prospettata dal «Secolo XX» ci sembra eccessivamente semplicistica. Infatti se nell'immediato anteguerra comparvero numerosi brevetti di ruote elastiche prive di pneumatici, queste, pur essendo state prodotte con l'ausilio di tutta una industria in efficienza, diedero all'atto pratico dei risultati molto meschini.

Attualmente con i mezzi a disposizione nell'Italia liberata sarebbe possibile costruire in un certo quantitativo, come dice appunto il «Secolo», solo delle volgarissime ruote di legno cerchiate in ferro. Ma quale velocità consentirebbero? Quale la sicurezza per il traffico? Quale sarebbe la durata dei semiassi, dei giunti, degli altri organi in genere?

Ora non crediamo che ci sia nessun autotrasportatore disposto a volare a sicura distruzione un capitale di alcuni milioni (tale è il valore di un autocarro anche sgommato) per mantenere in una ulteriore ipotetica attività di qualche mese il proprio veicolo.

Il fatto che si vedano talvolta in città, a rimorchio per brevi tratti, delle autovetture che marciano sui cerchioni di ferro, non può dar certo motivo per generalizzare!

Riunirsi in un solo organismo!

Il mondo dei trasporti è in fermento, non soltanto per ragioni tecniche, ma anche per l'organizzazione della categoria.

Ad imitazione dell'ambiente politico, anche quello dei trasporti minaccia la germinazione di gruppi e gruppetti che andrebbero ad aggiungersi alle organizzazioni già esistenti.

Ora la pluralità degli organismi è senz'altro da considerarsi nociva ed anche in questo campo costituirebbe un fattore di debolezza, sia riguardo all'osservanza di una disciplina uniforme, sia per la considerazione che gli interessi di categoria intendono ottenere da parte delle com[illegible]serietà. Più numeroso il coro, più robusto e [illegible] e più uniforme la nota.

Perciò noi vogliamo dire agli autotrasportatori: invece di disperdere, frazionandole, le vostre utilissime energie, unitevi tutti per appoggiare vicendevolmente le diverse e giuste finalità dei vostri programmi.

Esiste già un'associazione a carattere nazionale, che riassomma i minori enti regionali ed è retta da persone onestamente sollecite dei vostri interessi. Accorrete ad ingrossarne le file ed a farne il vostro gigantesco portavoce. Se pure, in dannata ipotesi, doveste trovarvi di che ridire il peso della vostra compatta partecipazione potrebbe sempre darvi il modo — con una riforma degli organi direttivi mediante un'elezione sulla base più vasta — di farne lo specchio diretto e sincero delle vostre aspirazioni. —

Dividersi, significa subire; unirsi vuol dire camminare con passo sicuro sulla giusta via, fino alla meta.

Le tariffe dell' E.N.A.C. per gli autotrasportatori

Portata	Quota fissa di trasporto	Quota chilometrica	Portata	Quota fissa di trasporto	Quota chilometrica lire per q.le

0985

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...perta a S. E. Cerabona

...ntinuazione dalla prima pagina

...lusito nella na- ...sero subito alle regioni nuove libe-
...ENAC non ...rate, con tutti gli adattamenti del ca-
...mento dei viag- ...so, ma senza periodi d'interregno.
...a di ritorno per- ...Ci voglia scusare, Eccellenza, se
...favorevoli non si ...salgutado il proposito della massima
...ris ». Cosicchè non ...stringatezza, l'ampiezza della materia
...a vasto mercato ...ci ha costretti a dilungarci di tanto.
...città per il ne- ...Fin qui, come dicevamo all'inizio,
...o delle formalità ...abbiamo potuto occuparci soltanto del-
...dall'esame fisca- ...l'ENAC; ma se dovessimo dedurne un
...appoggio alla ri- ...indirizzo da scomunicare agli altri ven-
...no ai viaggi, al ...tilati ultimamente riguardo alla pre-
...dei diritti fissi, ...lazione del Ministero negli acquisti
...ura ed al foglio ...di automezzi, ai propositi di requisizione
...una netta delle ...contro i trasportatori riluttanti alle
...riduzione di al- ...norme dell'Ente (e perchè no, invece,
...dicato al viaggio. ...all'avocazione degli autocarri america-
...ne degli automezzi ...ni quale massa di manovra per im-
...i « competenti per ...pellenti necessità di ordine superiore?)
...di committenti ir- ...e via via fino all'immatricolazione dei
...in compartimenti ...pneumatici, dovremmo concludere che
...il parziale mas- ...ben poche speranze si profilano di po-
...ero dei mezzi as- ...ter conseguire non diciamo un pri-
...one. ...mato, ma neppure un posto decoroso
...ntatti diretti fra ...nel movimento automobilistico mon-
...mmittente porta ...diale.
...alinesi sull'esecu- ...Se Ella vorrà meglio illuminarci
...perdilempo e dif- ...sulle Sue intenzioni ne saremo pro-
...rese privato pe- ...fondamente grati.
...nsamente ripara- ...E in questa fiduciosa attesa. Le por-
...o solo la ricer- ...giamo il nostro deferente saluto.
...l appoggio » per ...**MOTOR**
...n o mancata ese-

...l'irrigidimento dei ...e vigilare l'esat- ...disciplino ENAC, ...ateria agli occhi ...favorisce le ma- ...i « furbi » ed in ...per ineidere sui ...al quale gravano ...indiscriminata te- ...che raddoppiato

...to potrebbe forse ...ne un premio di ...responsabilità del- ...e il noto art. 28 ...altra parte sem- ...ensabilità risulti ...debba essere uno ...a discussione nel ...erna.

...età di riforma ...l'orizzonte, esso ...quanto sia az- ...

...egli apprezzare ...ituazione fluis- ...e dei trasporti ...ato nell'agreto ...mplare i nuovi ...ruppi necessari ...almente nuova ...metro unico e ...dosi nelle diver- ...alla liberazione ...

...odi, almeno per ...a funzioni di ...o e di tutela ...

Il comm. De Cupis Dir. Gen. dell'Ispettorato Mot. Civile

Il Consiglio dei Ministri ha approvato la nomina del dottor Torquato De Cupis a direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il nostro saluto beneaugurante al comm. Torquato De Cupis. Siamo certi che egli porterà nell'Ispettorato della motorizzazione, che ne ha tanto bisogno, un'aria nuova.

In questo numero del nostro giornale un nostro collaboratore si occupa del sistema con cui gli aspiranti sostengono gli esami di abilitazione alla guida di automobili, sistema che offre pochissime garanzie. Questa ed altre critiche troveranno posto nelle nostre colonne unicamente per portare un contributo alla soluzione dei problemi imposti dalla necessità di migliorare il funzionamento degli Ispettorati compartimentali.

C'è il campo della revisione degli autoveicoli che, in questa ora delicata, va fatta con criteri diversi da quelli seguiti fino ad ora, per non dare a veicoli di dubbia provenienza il crisma della legalità. E' un argomento, questo sul quale ci riserviamo di ritornare, per svilupparlo maggiormente.

Il problema delle gomme risolto?

A proposito di gomme il «Secolo XX» in data 3 corr. scrive:

Oggi è venuto il momento di garantire il traffico stradale agli automezzi con la adozione non ruote elastiche ma di dispositivi semplici che permettano di mantenere inalterata la ossatura attuale delle ruote, sostituendo ai cerchione di gomma elastico o cerchione di legno compensato, rivestito di lamiera di ferro, e introdotto a settori e poi incatenato in un anello di ghisa; legno, ferro, catrame e ghisa si possono trovare se la speculazione non ci ...mette di mezzo.

Le nuove ruote non sono elastiche ma rigide e quindi trasmettono tutte le scosse alle molle degli assi motori, ed il logoramento alla strada; ma sia pure con una velocità ridotta automezzi con attrezzati potranno compiere la loro benefica funzione. Ogni tipo di ruota, ci ha detto un tecnico della materia, può avere il corrispondente nel rivestimento non di gomma, di poco costo e di maggiore durata e che non teme le forature.

La soluzione super-autarchica prospettata dal «Secolo XX» ci sembra eccessivamente semplicistica. Infatti se nell'immediato anteguerra comparvero numerosi brevetti di ruote elastiche prive di pneumatici, queste, pur essendo state prodotte con l'ausilio di tutta una industria in efficienza, dicdero all'atto pratico dei risultati molto meschini.

Al ...almeno con i mezzi a disposizione nell'Italia liberata sarebbe possibile costruire in un certo quantitativo, come dice appunto il «Secolo», solo delle vorgarissime ruote di legno cerchiate in ferro. Ma quale velocità consentirebbero? Quale la sicurezza per il traffico? Quale sarebbe la durata dei semiassi, dei giunti, degli altri organi in genere?

Ora non crediamo che ci sia nessun autotrasportatore disposto a votare a sicura distruzione un capitale di alcuni milioni (tale è il valore di un autocarro anche sommario) per mantenere in una ulteriore ipotetica attività di qualche mese il proprio veicolo.

Il fatto che si vedano talvolta in città, a rimorchio per brevi tratti, delle autovetture che marciano sui cerchioni di ferro, non può dar certo motivo per generalizzare!

AUTOSERVIZI PASSEGGERI E MERCI

Questa sembra essere l'ora della ripresa di autoservizi per passeggeri e merci da Roma per le varie località, e da queste a Roma.

Sorgono ogni giorno nuove « Firme » commerciali, le quali segnalano « urbi et orbi » la costituzione della nuova azienda, e chiamano i passeggeri ad accorrere intorno a questa nuova organizzazione la quale — sembra di leggere fra le righe dei numerosi avvisi pubblicitari — assicura nei confronti della concorrenza il più bel viaggio in questo paradiso terrestre.

Le colonne pubblicitarie dei quotidiani formicolano di questi avvisi di aziende di trasporto passeggeri; alle quali di nuovo se ne aggiungono ogni giorno. Si che presto vedremo, anche in questo campo, non una saturazione, chè le esigenze della ripresa e la carenza dei mezzi sono tanti; ma una certa necessità di provvedere a riordinare secondo un determinato criterio che sia rispondente alle possibilità attuali, alle esigenze dei trasportatori, alle tasche dei viaggiatori.

Ed a questo proposito è lecito richiamarsi a quanto praticano alcune imprese le quali dispongono di una sola e completa attrezzatura e dimostrano un sistema che non si può non lodare, quale quello della tariffa già stabilita per ogni itinerario e che rendono di pubblica ragione. Abbiamo alluso alla C.I.T.

Alcune altre invece seguono ancora un sistema che definiremo eufemisticamente empirico, sia per quanto riguarda l'attrezzatura e la organizzazione dei viaggi — che molti di essi compiono con gli automezzi di cui non dispongono — e sia per quanto si riferisce ai prezzi, i quali oscillano — mantenendosi sempre ad un livello molto elevato — da azienda ad azienda, anche se trattasi di un brevissimo percorso.

Sarà un bene, sarà un male disciplinare anche questa categoria di trasportatori privilegiati, come sono state disciplinate le altre categorie di trasportatori, altrettanto benemeriti nel campo dei traffici e degli scambi?

O.

Riunirsi in un solo organismo!

Il mondo dei trasporti è in fermento, non soltanto per ragioni tecniche, ma anche per l'organizzazione della categoria.

Ad imitazione dell'ambiente politico, anche quello dei trasporti minaccia la germinazione di gruppi e gruppetti che andrebbero ad aggiungersi alle organizzazioni già esistenti.

Ora la pluralità degli organismi è senz'altro da considerarsi nociva ed anche in questo campo costituirebbe un fattore di debolezza, sia riguardo all'osservanza di una disciplina uniforme, sia per la considerazione che gli interessi di categoria intendono ottenere da parte delle competenti autorità. Più numeroso il coro, più romanza e più canti e più uniforme la nota.

Perciò noi vogliamo dire agli autotrasportatori: invece di disperdere, frazionandole, le vostre utilissime energie, unitevi tutti per appoggiare vicendevolmente le diverse e giuste finalità dei vostri programmi.

Esiste già un'associazione a carattere nazionale, che riassomma i minori enti regionali ed è retta da persone onestamente sollecite dei vostri interessi. Accorrete ad ingrossarne le file ed a farne il vostro gigantesco portavoce. Se pure, in dannata ipotesi, doveste trovarvi di che ridire il peso della vostra compatta partecipazione potrebbe sempre darvi il modo — con una riforma degli organi direttivi mediante un'elezione sulla base più vasta — di farne lo specchio diretto e sincero delle vostre aspirazioni.

Dividersi, significa subire: unirsi vuol dire camminare con passo sicuro sulla giusta via, fino alla meta.

Le tariffe dell' E.N.A.C. per gli autotrasportatori

Portata	Quota fissa di immissione	Quota chilometrica lire per q.le	Portata	Quota fissa di immissione	Quota chilometrica lire per q.le

COME NACQUE IL MOTORE A SCOPPIO

L'idea di utilizzare le esplosioni albergava fin dal secolo XVII nella mente di qualche scienziato.

Ma è solamente con Barsanti e Matteucci — entrambi italiani — che il motore a scoppio ottiene

0986

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

sistema rigido (forse meglio applicabile in tempi normali) una situazione fluida come quella attuale dei trasporti.

Ciò che si è pensato nell'agosto 1944 non poteva contemplare i nuovi orientamenti e gli sviluppi successivi di una situazione totalmente nuova nè poteva fissare un metro unico e costante per tutte le regioni nelle diverse fasi di vita connesse alla liberazione ed allo stato di guerra.

Ragione di più, quindi, almeno per sopprassedere e limitarsi a funzioni di superiore coordinamento e di tutela esplicate mediante un'attività snella basata su poche norme essenziali ed agili.

L'ENAC apparirebbe molto più utile e bene accetto se, ad esempio, valendosi di poche persone pratiche, armate di buona preparazione e di spirito realistico, si assumerebbe la cura:

— dei contatti con le Autorità Alleate per i problemi di carattere generale;

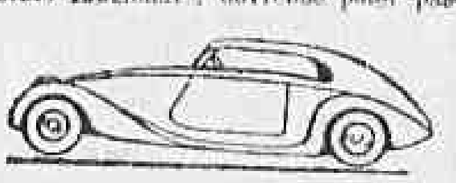
— della consulenza ed appoggio ai vari uffici provinciali, indipendenti amministrativamente e solo coordinati dal centro;

— dello studio organico di problemi generali quali il rifornimento dei carburanti, dei pneumatici, delle parti di ricambio e l'assistenza tecnica.

Per questi problemi si manifesta evidente la necessità di un Ente centrale al quale anzi, dovrebbero affluire mediante periodiche riunioni dei dirigenti i dati delle singole situazioni locali, indispensabili per una visione generale. Non solo, ma l'Ente centrale assolverebbe così anche la funzione di smistamento delle esperienze dei vari uffici regionali.

Poniamo, ad esempio, che il sistema seguito a Napoli abbia dato buoni frutti e si preveda che altrettanto utilmente sia applicabile in altri grandi centri quali Roma e Firenze. Basterà chiamare i dirigenti di Roma e di Firenze per discutere con essi il sistema napoletano, constatando le analogie e le diversità delle situazioni locali, le possibili modifiche e così via.

In totale, tutta l'esperienza acquisita dagli uffici che per primi hanno potuto funzionare, dovrebbe poter pas-



...il sole, più robusto e ... calore e più uniforme la nota.

Perciò noi vogliamo dire agli autotrasportatori: invece di disperdere, frazionandole, le vo-

razioni.

Dividersi, significa subire; unirsi vuol dire camminare con passo sicuro sulla giusta via, fino alla meta.

...in città, a rimorchio per brevi tratti, delle autovetture che marciano sui cerchioni di ferro, non può dar certo motivo per generalizzare!

Le tariffe dell' E.N.A.C. per gli autotrasportatori

Portata		Quota fissa di ingaggio Lire	Quota chilometrica lire per q.le indivisibile
Fino a	5 Q.li	210	2,150
»	6 »	234	2,107
»	7 »	258	2,064
»	8 »	282	2,021
»	9 »	306	1,979
»	10 »	330	1,937
»	11 »	356	1,900
»	12 »	382	1,862
»	13 »	408	1,824
»	14 »	434	1,787
»	15 »	460	1,750
»	16 »	486	1,714
»	17 »	512	1,679
»	18 »	538	1,645
»	19 »	564	1,612
»	20 »	590	1,580
»	21 »	614	1,550
»	22 »	638	1,520
»	23 »	662	1,491
»	24 »	686	1,462
»	25 »	710	1,434
»	26 »	734	1,407
»	27 »	758	1,381
»	28 »	782	1,356
»	29 »	806	1,332
»	30 »	830	1,309
»	31 »	854	1,287
»	32 »	878	1,265
»	33 »	902	1,244
»	34 »	926	1,225
»	35 »	950	1,207
»	36 »	974	1,189
»	37 »	998	1,172
»	38 »	1022	1,156
»	39 »	1046	1,141
»	40 »	1070	1,126
»	41 »	1094	1,112
»	42 »	1118	1,099

Portata		Quota fissa di ingaggio Lire	Quota chilometrica lire per q.le indivisibile
Fino a	43 Q.li	1142	1,086
»	44 »	1166	1,074
»	45 »	1190	1,062
»	46 »	1214	1,051
»	47 »	1238	1,040
»	48 »	1262	1,030
»	49 »	1286	1,021
»	50 »	1310	1,012
da	51 a 52 »	1333	1,004
»	53 » 54 »	1379	0,988
»	55 » 56 »	1425	0,974
»	57 » 58 »	1471	0,960
»	59 » 60 »	1517	0,948
»	61 » 62 »	1561	0,937
»	63 » 64 »	1603	0,927
»	65 » 66 »	1645	0,917
»	67 » 68 »	1687	0,909
»	69 » 70 »	1729	0,901
»	71 » 73 »	1769	0,893
»	74 » 76 »	1826	0,883
»	77 » 79 »	1883	0,874
»	80 » 82 »	1940	0,865
»	83 » 85 »	1991	0,856
»	86 » 88 »	2042	0,848
»	89 » 91 »	2093	0,842
»	92 » 94 »	2144	0,836
»	95 » 97 »	2195	0,832
»	98 » 99 »	2246	0,826
»	100 » 109 »	2280	0,827
»	110 » 119 »	2430	0,820
»	120 » 129 »	2570	0,815
»	130 » 139 »	2700	0,812
»	140 » 149 »	2800	0,809
»	150 » 159 »	3000	0,864
»	160 » 169 »	2990	0,804
»	170 » 179 »	3070	0,802
»	180 ed oltre	3150	0,800

La tariffa è composta: a) da una quota fissa d'ingaggio; b) da una quota chilometrica; c) da una maggiorazione di L. 0,06 per ogni quintale km. effettuato (non applicabile ai motofurgoni); d) dall'imposta sull'entrata.

COME
IL MOTO

L'idea di ni albergav nella mente

Ma è sola Matteucci — che il moto la sua vera santi (nato ottobre 182 ora distinto tifico, tanto va già fisic fia in un co

Nel 1849 scolopio) si vo conobbe teucci, di L una lunga rienze, che una delle pi campo prati fisiche. Il studiosi pre vetto per u sferica»; all primo motor to dalla fon Firenze. Gl buona prov sempio, fu macchina ch alcune opera

Nell'autum tuita la Soci ci e l'anno d Firenze, figu cavalli.

L'apparecc teucci cons te in un mot tuffo libero; scola e di gu va in alto lo dendo ngiva d'uno specia tiera, a rocch Barsanti ind di usare car co di gassoge

Costretti a fondi necessa ro invenzion teucci ottenn Officine Cod Matteucci re male e il Ba ro a Liegi; i portò alla fon tra il Into tifici di tutt

0987

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...il corso più robusto e ... carne e più uniforme la nota.

Perciò noi vogliamo dire agli autotrasportatori: invece di disperdere, frazionandole, le vo... razioni.

Dividersi, signifca unire: unirsi vuol dire camminare con passo sicuro sulla giusta via, fino alla meta.

... in città, a rimorchio per brevi tratti, delle autovetture che marciano sui cerchioni di ferro, non può dar certo motivo per generalizzare!

... sportatori, altrettanto benemeriti nel campo dei traffici e degli scambi?

O.

Le tariffe dell' E.N.A.C. per gli autotrasportatori

Portata	Quota fissa di ingaggio Lire	Quota chilometrica lire per q.le indivisibile
Fino a 5 Q.li	210	2,150
» 6 »	234	2,107
» 7 »	258	2,064
» 8 »	282	2,021
» 9 »	306	1,979
» 10 »	330	1,937
» 11 »	356	1,900
» 12 »	382	1,862
» 13 »	408	1,824
» 14 »	434	1,787
» 15 »	460	1,750
» 16 »	486	1,714
» 17 »	512	1,679
» 18 »	538	1,645
» 19 »	564	1,612
» 20 »	590	1,580
» 21 »	614	1,550
» 22 »	638	1,520
» 23 »	662	1,491
» 24 »	686	1,462
» 25 »	710	1,434
» 26 »	734	1,407
» 27 »	758	1,381
» 28 »	782	1,356
» 29 »	806	1,332
» 30 »	830	1,309
» 31 »	854	1,287
» 32 »	878	1,265
» 33 »	902	1,244
» 34 »	926	1,225
» 35 »	950	1,207
» 36 »	974	1,189
» 37 »	998	1,172
» 38 »	1022	1,156
» 39 »	1046	1,141
» 40 »	1070	1,126
» 41 »	1094	1,112
» 42 »	1118	1,099

Portata	Quota fissa di ingaggio Lire	Quota chilometrica lire per q.le indivisibile
Fino a 43 Q.li	1142	1,086
» 44 »	1166	1,074
» 45 »	1190	1,062
» 46 »	1214	1,051
» 47 »	1238	1,040
» 48 »	1262	1,030
» 49 »	1286	1,021
» 50 »	1310	1,012
da 51 a 52 »	1333	1,004
» 53 » 54 »	1379	0,988
» 55 » 56 »	1425	0,974
» 57 » 58 »	1471	0,960
» 59 » 60 »	1517	0,948
» 61 » 62 »	1561	0,937
» 63 » 64 »	1603	0,927
» 65 » 66 »	1645	0,917
» 67 » 68 »	1687	0,909
» 69 » 70 »	1729	0,901
» 71 » 73 »	1769	0,893
» 74 » 76 »	1826	0,883
» 77 » 79 »	1883	0,874
» 80 » 82 »	1940	0,865
» 83 » 85 »	1991	0,856
» 86 » 88 »	2042	0,848
» 89 » 91 »	2093	0,842
» 92 » 94 »	2144	0,836
» 95 » 97 »	2195	0,832
» 98 » 99 »	2246	0,826
» 100 » 109 »	2280	0,829
» 110 » 119 »	2430	0,820
» 120 » 129 »	2570	0,815
» 130 » 139 »	2700	0,812
» 140 » 149 »	3800	0,809
» 150 » 159 »	3900	0,806
» 160 » 169 »	3990	0,804
» 170 » 179 »	5070	0,802
» 180 ed oltre	4150	0,80

La tariffa è composta: a) da una quota fissa d'ingaggio; b) da una quota chilometrica, c) da una maggiorazione di L. 0,06 per ogni quintale km. effettuato (non applicabile ai motofurgoni); d) dall'imposta sull'entrata.

COME NACQUE IL MOTORE A SCOPPIO

L'idea di utilizzare le esplosioni albergava fin dal secolo XVII nella mente di qualche scienziato.

Ma è solamente con Barsanti e Matteucci — entrambi italiani — che il motore a scoppio ottenne la sua vera nascita. Eugenio Barsanti (nato a Pietrasanta il 12 ottobre 1821), fin da giovane si era distinto per la passione scientifica, tanto che nel 1841 insegnava già fisica, matematica e filosofia in un collegio di Volterra.

Nel 1849 il Barsanti (divenuto scolopio) si trasferì a Firenze, ove conobbe il fisico Felice Matteucci, di Lucca, e iniziò con lui una lunga serie di storiche esperienze, che dovevano condurre ad una delle più notevoli scoperte nel campo pratico delle applicazioni fisiche. Il 13 maggio 1854 i due studiosi presero il primo loro brevetto per una «macchina atmosferica»; alla fine di tale anno il primo motore era pronto, preparato dalla fonderia di p. Benini, a Firenze. Gli esperimenti diedero buona prova, e nel 1858, per esempio, fu esposta al pubblico una macchina che metteva in azione alcune operatrici.

Nell'autunno del 1860 fu costituita la Società Barsanti Matteucci e l'anno dopo all'Esposizione di Firenze, figurò un motore di 20 cavalli.

L'apparecchio Barsanti Matteucci consisteva essenzialmente in un motore verticale a stantuffo libero: lo scoppio di una miscela e di gas illuminante lanciava in alto lo stantuffo che poi scendendo agiva sull'albero per mezzo d'uno speciale dispositivo a dentiera, a rocchetto e arpionismo. Il Barsanti indicò pure la possibilità di usare carburante liquido invece di gassoso.

Costretti a cercare all'estero i fondi necessari per sfruttare la loro invenzione, Barsanti e Matteucci ottennero l'appoggio delle Officine Cockeril presso Liegi; il Matteucci recatosi ulteriormente, s'ammalò e il Barsanti dovette andare a Liegi; ivi il tifo lo colse e lo portò alla tomba, il 18 aprile 1864, tra il lutto degli ambienti scientifici di tutta Europa.

0 9 8 8

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Tecnica evolutiva dell'automobile

2-TENDENZE E NOVITA'

ALLO STUDIO NELLE COSTRUZIONI DI SERIE

Descritto un rapido quadro della situazione quale era vediamo quali fossero le tendenze generali della costruzione mondiale, quali cioè le innovazioni ed i miglioramenti ai quali si sarebbe giunti rapidamente se non fosse sopraggiunta la guerra mondiale n. 2.

Sarebbe necessaria a questo punto la nota distinzione tra costruzione europea (ed italiana in particolare) da una parte e quella americana dall'altra. Quella legata a criteri di economia, di maggiore sfruttamento delle possibilità dei materiali e di una maggiore diversificazione dei modelli. Questa: progettata con minori vincoli, dotata di un'efficienza generale maggiore, livellata da molte caratteristiche comuni, impostata su serie grandissime.

Le tendenze europee miravano all'aumento dell'efficienza e delle prestazioni realizzando una riduzione di peso unitamente ad un miglioramento del rendimento specifico del motore, (da questo punto di vista si potrebbe anche parlare di maggior progresso meccanico). I telai si andavano alleggerendo senza perdere in resistenza e rigidità e le strutture tubolari si andavano affermando ed estendendo. Le carrozzerie si alleggerivano anch'esse e si profilavano meglio per diminuire la resistenza all'avanzamento. I motori più veloci e più compressi si riducevano in peso, in ingombro, ma aumentava la loro... delicatezza in proporzione inversa della loro resistenza all'usura. Tuttociò era evidentemente un risultato della politica di forza e di armamenti progressivi degli stati totalitari e della conseguente diversione dalle costruzioni civili di uso.

Al contrario la produzione americana aveva ininterrottamente, ed ogni anno con regolarità, lanciato nuovi modelli quasi tutti registranti aumenti nella potenza, nell'efficienza, nelle dimensioni e nella dotazione di «accessori». La tendenza nelle linee più che ad un razionale profilo portava a modellare le automobili in vista della originalità, imponenza e comodità, non disdegnando dalla semplificazione nuovi tipi con sistemi per neutralizzare od attenuare gli effetti delle forature o degli scoppi. Così, nel 1939, quelli a doppia camera d'aria concentriche ed indipendenti (ma gonfiate da una unica valvola) erano entrati nell'uso comune. I battistrada erano più silenziosi ed il caucciù più resistente alle alte temperature.

La guida era per tendere ad una semplificazione senza precedenti e ciò, anche se per talune schiere di guidatori appassionati rappresentava un'evoluzione non gradita direi quasi, o fonte di minori soddisfazioni, era innegabilmente progresso. Ecco dove tendevano le novità della guida: riduzione dei comandi, facilità di movimenti e diminuzione degli sforzi. In questa guerra abbiamo visto donne al volante di veloci autocarri militari della portata di almeno 50 q.li in gara con gli uomini per servizi molto pesanti. Tuttociò non sarebbe stato possibile se la guida di questi autocarri non fosse stata semplificata e alleggerita almeno quanto quella di una normale automobile di alcuni anni fa.

I motori, pronti e docili, non esigevano più attenzioni speciali e su di essi era permesso un affidamento crescente. Anche la manegevolezza (requisito molto apprezzato nelle nostre strade) era in aumento senza sacrificare affatto velocità o dimensioni ed ingombro.

Concludendo: le automobili non solo avevano raggiunto un grado di perfezione e di progresso veramente entusiasmante ma la tecnica studiava continuamente per loro ancora nuove possibilità, nuovi miglioramenti ed innovazioni nelle parti meccaniche, nuove forme per le linee e le superfici, tanto che erano lecite previsioni ed indiscrezioni per il futuro. E' quanto vedremo in un prossimo capitolo.

Ing. FERNANDO CECILIA

Sport, mo
e progre

L'importanza crescente dello sport in ogni settore dell'attività moderna rende difficile, in qualsiasi campo della vita attuale, a prescindere dal fattore rappresentato dallo sport stesso, od anche la tecnica ha più di un punto di contatto con il movimento sportivo; ciò si presenta come conseguenza inderogabile del movimento innovatore dinamico e travolgente che ha mutato i costumi in modo radicale da un secolo a questa parte, e che, dopo lunghi sforzi di pionieri e di audaci, dapprima considerati come temerari e inutili dispregiatori della vita e poi invece venerati giustamente come antesignani del progresso, ha improntato di sè in maniera decisiva e caratteristica l'intera vita e la psiche della nostra epoca.

Molteplici branche dello sport sono state addirittura create dal progresso tecnico: appena l'uomo, nella sua marcia verso la civiltà ha escogitato nuovi mezzi per spostarsi da un luogo all'altro, o per terra, o per mare o per aria, sono sempre via via sorte gare di velocità o resistenza applicate ai nuovi sistemi: a loro volta tuttavia le competizioni hanno permesso di la tecnica, a al un problema bio fra tecnica scienza, coi r per ambedue i mento di nuovi mati, sempre mento delle m ne della loro

Le biciclette nama, hanno no degli sport smanti, rapidam luppatosi press zioni; i motori re hanno dato ea e complicat tive che hanno stro ai tecnici ciali modelli n tante incremen del motorismo.

L'attività sp limitata a pochi ra e pesante, all'aereo, giochi si è ognidì cor esclusivo meri civiltà: ciclism nobilismo, m sportiva, ecc.: vità con consen niche, costruz strade, rimes sistemi di allen e così via.

Nel campo d tecnica svolge stato e fondam sportivo, i pri in delirio le f sibili se, prim sideti nasi, l ro stato studi nei minimi pa deterrente, aere imponente es scientiati. Nei gli sportivi meravigli calco sport, in mille l'idealizzo di m re, dal tecnic di nuovi app dall'architetto tatore di auto

Sport e te attraverso la estendono con ro importanza gresso sempre nità.

Attenzione! Automobilisti!

COMPRA - VENDITA

AUTO, MOTO, CICLI, AUTOCARRI, PARTI DI RICAMBIO

GRATIS IL NOSTRO UFFICIO TECNICO SPECIALE E' A VOSTRA DISPOSIZIONE TUTTI I GIORNI DALLE 16 ALLE 18

CONSULTATECI **MOTOR** Via d'Ascanio 11 - p. I

I primordi dell'illuminazione dei veicoli

Fino dai tenebrosi primordi della storia umana, la questione dell'illuminazione si presentò in tutta la sua vasta importanza, coinvogliando una serie di interessantissimi problemi. I piatti di pietra (come quelli rinvenuti fin nelle caverne di Magdalenino) contenenti sostanze grasse con uno stoppino, e i vasi poi via via escogitati, fino a giungere alle vere lucerne a forma di conchiglia più o meno elegantì e comode, ebbero grande diffusione; ma anche le fiaccole in origine costituite da un semplice ramo di legno resinoso, e poi perfezionatesi col passar del tempo originando le vere torcie, tennero lungamente il campo, dimostrandosi utilissime anche per la loro più comoda trasportabilità. («L'Iliade», per esempio, ricorda le fiaccole resinose; e negli scavi babilonesi furono trovati torcieri, adibiti a recare torcie a vento).

Le antiche vetture che postarono introdotte da W. Murdoch nel 1779 ottennero rapidamente grande diffusione; e quando nel 1836 Edmondo Davy, scoprì quell'idrocarburo che fu chiamato acetilene, un nuovo importante mezzo di illuminazione giunse nel mondo. Il petrolio fornì pure una preziosa sorgente di luce; e infine l'elettricità venne ad imporsi come sovrana incontrastata e incontrastabile.

In pochi lustri, l'illuminazione dei veicoli ha compiuto passi da gigante. Ancor attualmente si scorgono talora attaccati dietro a qualche cigolan e carretto o barroccio rustico, se vi manca il fanale ad olio oscillante melanconicamente secondo la cadenza del cavallo assonnato.

Oggi, l'illuminazione elettrica, con le sue potenti applicazioni, getta invincibili sciabolate nel buio delle strade notturne, a rischiarare nel modo più perfetto il cammino innanzi ai veloci e sicuri veicoli della civiltà dinamica e motorizzata in cui viviamo.

Gli autoservizi iscritti all'E.N.A.C.

secondo una versione ufficiale

Da fonte competente risulta che a tutto il 1. febbraio u. s. risultavano iscritti all'E.N.A.C. numero 17.600 automezzi in piena efficenza, e 4.764 automezzi riparabi-

Le conce

0 9 8 9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...a dell'automobile

...NDENZE E NOVITA'

...DIO NELLE COSTRUZIONI DI SERIE

...quadro del-
...ra vediamo
...ze genera-
... mondiale.
...zioni ed i
... si sareb-
...e se non
...a guerra

...a questo
...ne tra co-
...ttaliana in
...te e quel-
...a. Quella
...nomia, di
...delle pos-
...e di una
...e dei mo-
...a con mi-
... un'effi-
...re, livel-
...tiche co-
...le gran-

...miravano
...o e del-
...o una ri-
...mente ad
...ndimen-
...da que-
...potrebbe
...ior pro-
...i si an-
...nza per-
...ità e le
...ndavano
...ndo. Le
...ano an-
... meglio
...nza al-
...più ve-
...riduce-
...ro, ma
...catezza
...'la loro
...cio era
...lo del-
...arma-
...ati to-
...diver-
...vili di

...uzione
...protta-
...egola-
...a qua-
... nella
...le di-
...e di
... nelle
...ionale
...ure le
...origi-
...ocalità.
...

nuovi tipi con sistemi per neutralizzare od attenuare gli effetti delle forature o degli scoppi. Così, nel 1939, quelli a doppia camera d'aria concentriche ed indipendenti (ma gonfiate da una unica valvola) erano entrati nell'uso comune. I battistrada erano più silenziosi ed il caucciù più resistente alle alte temperature.

La guida era per tendere ad una semplificazione senza precedenti e ciò, anche se per talune schiere di guidatori appassionati rappresentava un'evoluzione non gradita direi quasi, o fonte di minori soddisfazioni, era innegabilmente progresso. Ecco dove tendevano le novità della guida: riduzione dei comandi, facilità di movimenti e diminuzione degli sforzi. In questa guerra abbiamo visto donne al volante di veloci autocarri militari della portata di almeno 50 q.li in gara con gli uomini per servizi molto pesanti. Tuttociò non sarebbe stato possibile se la guida di quegli autocarri non fosse stata semplificata e alleggerita almeno quanto quella di una normale automobile di alcuni anni fa.

I motori, pronti e docili, non esigevano più attenzioni speciali e su di essi era permesso un affidamento crescente. Anche la manegevolezza (requisito molto apprezzato nelle nostre strade) era in aumento senza sacrificare affatto velocità o dimensioni ed ingombro.

Concludendo: le automobili non solo avevano raggiunto un grado di perfezione e di progresso veramente entusiasmante ma la tecnica studiava continuamente per loro ancora nuove possibilità, nuovi miglioramenti ed innovazioni nelle parti meccaniche, nuove forme per le linee e le superfici, tanto che erano lecito previsioni ed indiscrezioni per il futuro. E' quanto vedremo in un prossimo capitolo.

Ing. FERNANDO CECILIA

Sport, motori e progresso

L'importanza crescente dello sport in ogni settore dell'attività moderna rende difficile, in qualsiasi campo della vita attuale, a prescindere dal fattore rappresentato dallo sport stesso, ed anche la tecnica ha più di un punto di contatto con il movimento sportivo; ciò si presenta come conseguenza inderogabile del movimento innovatore dinamico e travolgente che ha mutato i costumi in modo radicale da un secolo a questa parte, e che, dopo lunghi sforzi di pionieri e di audaci, dapprima considerati come temerari e inutili dispregiatori della vita e poi invece venerati giustamente come antesignani del progresso, ha improntato di sè in maniera decisiva e caratteristica l'intera vita e la psiche della nostra epoca.

Molteplici branche dello sport sono state addirittura create dal progresso tecnico; appena l'uomo, nella sua marcia verso la civiltà ha escogitato nuovi mezzi per spostarsi da un luogo all'altro, o per terra, o per mare o per aria, sono sempre via via sorte gare di velocità o resistenza applicate ai nuovi sistemi: a loro volta tuttavia le competizioni e collaudi sportivi hanno permesso di saggiare e perfezionare la tecnica, e pertanto si è assistito ad un proficuo e continuo mutuo scambio fra tecnica e audacia, tra sport e scienza, coi risultati vantaggiosissimi per ambedue i campi e con raggiungimento di nuove conquiste, di nuovi primati, sempre più rivolti al miglioramento delle macchine e alla perfezione della loro guida.

Le biciclette ideate dall'inventiva umana, hanno effettivamente prodotto uno degli sport più popolari ed entusiasmanti, rapidamente introdottosi e sviluppatosi presso gran numero di Nazioni; i motori di svariatissimo genere hanno dato luogo ad una complessa e complicata serie di branche sportive che hanno inoltre offerto il destro ai tecnici per costruire nuovi speciali modelli aerodinamici, fonti di potente incremento nello stesso progresso del motorismo.

L'attività sportiva che un tempo era limitata a pochi settori (atletica leggera o pesante, nuoto, equitazione, tiro all'arco, giochi di squadra con palle) si è oggidì enormemente arricchita, per esclusivo merito del progresso della civiltà: ciclismo, motociclismo, automobilismo, motonautica, aeronautica sportiva, ecc.: tutta una nuova attività con consecutive produzioni meccaniche, costruzioni di speciali piste, strade, rimessi, depositi, ecc., appositi sistemi di allenamento, metodi di gare e così via.

Nel campo degli sport motoristici, la tecnica svolge il suo ruolo insostituito e fondamentale, e le prodezze sportive, i primati che fanno andare in delirio le folle, non sarebbero possibili se, prima dei campioni, dei coraggiosi assi, le macchine non fossero state studiate, vagliate, esaminate nei minimi particolari (materiali, fluidodinamica, aerodinamismo, ecc.) da un imponente esercito di tecnici e di scienziati. Nel mondo sono innumerevoli gli sportivi, ma sono anche innumerevoli coloro che lavorano per lo sport, in mille diversissimi campi, dall'ideatore di nuovi modelli al costruttore, dal tecnico all'operaio, dal gioco di nuovi apparecchi al collaudatore, dall'architetto di velodromi all'appaltatore di autostrade, così via...

Sport e tecnica, resi indissolubili attraverso la civiltà e i suoi motori, estendono con ritmo travolgente la loro importanza all'avanguardia del progresso sempre più dinamico dell'umanità.

Attenzione! Automobilisti!

COMPRA - VENDITA

AUTO, MOTO, CICLI, AUTOCARRI, PARTI DI RICAMBIO

GRATIS IL NOSTRO UFFICIO TECNICO SPECIALE E' A VOSTRA DISPOSIZIONE TUTTI I GIORNI DALLE 16 ALLE 18

CONSULTATECI **MOTOR** **Via d'Ascanio 11 - p. I**

I primordi dell'illuminazione dei veicoli

Fino dai tenebrosi primordi della storia umana, la questione dell'illuminazione si presentò in tutta la sua vasta importanza, convogliando una serie di interessantissimi problemi. I piatti di pietra (come quelli rinvenuti fin nelle caverne di Maddalenano) contenenti sostanze grasse con uno stoppino, e i vasi poi via via escogitati, fino a giungere alle vere lucerne a forma di conchiglia più o meno elegandi e comode, ebbero grande diffusione; ma anche le fiaccole in origine costituite da un semplice ramo di legno resinoso, e poi perfezionatosi col passar del tempo originando le vere torcie, tennero lungamente il campo, dimostrandosi utilissime anche per la loro più comoda trasportabilità («L'Illustrazione», per esempio, ricorda le fiaccole resinose; e negli scavi babilonesi furono trovati torcieri, adibiti a recare torcie a vento). Le antiche vetture che poco...

introdotte da W. Murdock nel 1779 ottennero rapidamente grande diffusione; e quando nel 1836 Edmondo Davy, scoprì quell'idrocarburo che fu chiamato acetilene, un nuovo importante mezzo di illuminazione giunse nel mondo. L'petrolio forni pure una preziosa sorgente di luce; e infine l'elettricità venne ad imporsi come sovrana incontrastata e incontrastabile.

In pochi lustri, l'illuminazione dei veicoli ha compiuto passi da... resto, ancor attualmente si scorgono talora attaccati dietro a qualche cigolan e carretto o barroccio rustico, se vi manca il fanale ad olio oscillante melanconicamente secondo la cadenza del cavallo assonnati.

Oggi, l'illuminazione elettrica, con le sue potenti applicazioni, getta invincibili sciabolate nel buio delle strade notturne, a rischiarare nel modo più perfetto il cammino innanzi ai veloci e sicuri veicoli della civiltà dinamica e motorizzata in cui viviamo.

Gli autoservizi iscritti all'E.N.A.C.

secondo una versione ufficiale

Da fonte competente risulta che a tutto il 1. febbraio u. s. risultavano iscritti all'E.N.A.C. numero 17.600 automezzi in piena efficienza, n. 3.764 automezzi riparabi...

Le concessioni all'AGIP

0990

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 1850 21

Al contrario la produzione americana aveva ininterrottamente, ed ogni anno con regolarità, lanciato nuovi modelli quasi tutti registranti aumenti nella potenza, nell'efficienza, nelle dimensioni e nella dotazione di «accessori». La tendenza nelle linee più che ad un razionale profilo portava a modellare le automobili in vista della originalità, imponenza e comodità non disgiunte dalla semplificazione progressiva delle superfici e dei raccordi. I fari, ad esempio erano concordemente racchiusi nella sagoma complessiva, il parabrezza anteriore accresceva la inclinazione, l'area di visibilità dall'interno era in continuo aumento dopo aver ripudiato la tendenza culminata nei modelli 1937 a fare delle carrozzerie un guscio munito di limitate aperture.

Ma la caratteristica più saliente era nel deciso aumento di solidità delle carrozzerie e nella semplificazione di manovra e di manutenzione. Tuttociò si traduceva in una sicurezza di circolazione sempre maggiore. Carrozzerie completamente in acciaio con «tetti corazzati», strutture «monolitiche» venivano celebrati come conquiste notevolissime. Gli incidenti erano pur sempre incidenti ma le probabilità di rimetterli a buon mercato erano effettivamente in continuo aumento.

I sistemi di frenatura avevano fatto silenziosamente passi da gigante ed i freni idraulici erano universalmente adottati. Già nel 1936 solo 6 modelli su 60 non l'avevano ancora negli Stati Uniti. Qualcuno (Hudson) aveva finanche abbinato il comando idraulico con uno meccanico di emergenza in tal modo che, mancando il primo, nell'ultimo tratto della corsa del pedale la frenata era in ogni caso assicurata.

I pneumatici progredivano anch'essi sia nel creare sempre nuovi disegni antisdrucciolevoli sia irrobustendo i tessuti con l'impiego di nuove fibre più resistenti. Numerosissimi poi i tipi vere uscite a forma di conchiglia più o meno eleganti e comode, ebbero grande diffusione; ma anche le fiaccole in origine costituite da un semplice ramo di legno resinoso, e poi perfezionatesi col passar del tempo originando le vere torcie, temerò lungamente il campo, dimostrandosi utilissime anche per la loro più comoda trasportabilità. «L'Iliade», per esempio, ricorda le fiaccole resinose; e negli scavi babilonesi furono trovati torcieri, addetti a recare torcie a vento.

Le antiche vetture che portavano da un luogo all'altro persone di riguardo, venivano, di notte, accompagnate da cavalieri con fiaccole fiammeggianti.

Sulla nave di Vichingi di Gokstad erano preparati appositi piatti di legno di quercia, con un foro nel centro, onde infilarvi le fiaccole.

Anche in epoche relativamente recenti (secoli XVI e XVII) erano comuni gli spettacoli di porcellane che, di sera, erano affiancate da pittoresche cavalcate di staffieri muniti di fiaccole.

Le lampade a gas illuminante,

dei Vichinghi

introdotte da W. Murdoch nel 1779 ottennero rapidamente grande diffusione; e quando nel 1836 Edmondo Davy, scoprì quell'idrocarburo che fu chiamato acetilene, un nuovo importante mezzo di illuminazione giunse nel mondo. Il petrolio fornì pure una preziosa sorgente di luce; e infine l'elettricità venne ad imporsi come sovrana incontrastata e incontrastabile.

In pochi lustri, l'illuminazione dei veicoli ha compiuto passi da gigante. Oggidì sembrano risalire ad età remote i sistemi usati appena mezzo secolo fa: automobili fornite di candele che una molla sotto'stante spingeva gradatamente in alto a mano a mano che si consumava; poi dopo le candele, lumi ad olio, fumosi e fiochi quant'altri mai... Ma, nel resto, chi non ricorda le molte biciclette che, una ventina di anni fa avevano i caratteristici lumini ad olio, oppure, addirittura, i traballanti lampioncini di carte colorate (cosidetti alla veneziana), recanti una candela all'interno? Lampioncini che, del

vare nel modo più perfetto il cammino innanzi ai veloci e sicuri veicoli della civiltà dinamica e motorizzata in cui viviamo.

Gli autoservizi iscritti all'E.N.A.C.

secondo una versione ufficiale

Da fonte competente risulta che a tutto il 1. febbraio u. s. risultavano iscritti all'E.N.A.C. numero 17.600 automezzi in piena efficienza, n. 3.763 automezzi riparabili e n. 490 automezzi da considerarsi fuori uso per un totale di n. 21.850 automezzi.

Tutta l'Italia liberata ha aderito all'invito delle autorità per le iscrizioni, e cioè la Sicilia, la Sardegna, la Calabria, la Lucania, la Campania più le provincie di Latina (Littoria) e Frosinone. La Circoscrizione di Roma risulta aver dato il seguente contributo: n. 6728 automezzi efficienti, numero 1370 automezzi riparabili e n. 230 fuori uso.

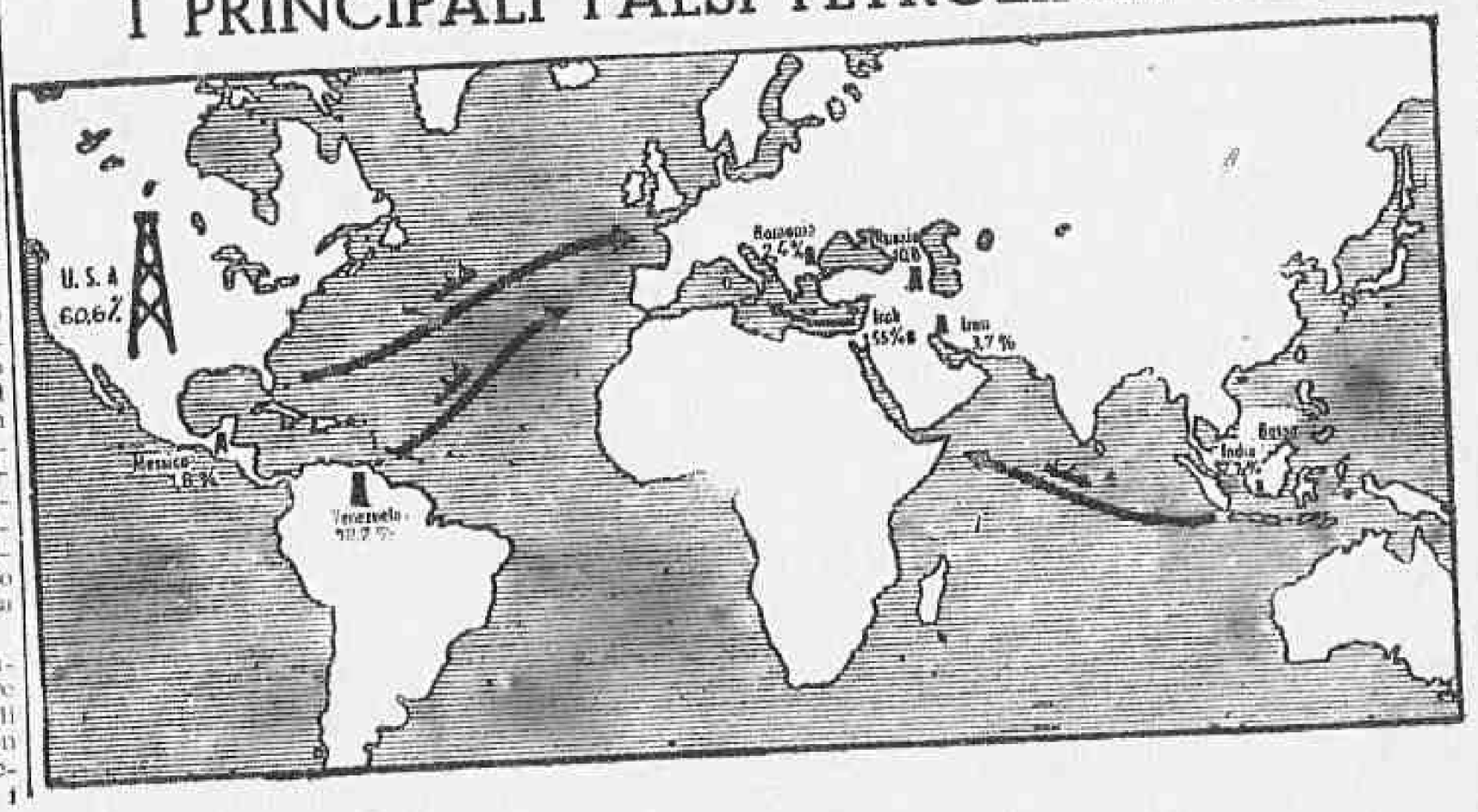
Le concessi

annullate

I giornali ri
che il Governo
ne costituito da
mentare Hesh
sequestro di t
taliane in Alba
creto sono state
cessioni mine
rilasciate ad im

Tra le conce
troviamo la zon
voli e le mini

I PRINCIPALI PAESI PETROLIFERI DEL MON



0991

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...roduzione ...nterrotta- ...n regola- ...delli qua- ...enti nella ... nelle di- ...zione di ...nza nelle ... razionale ...dellare le ...ella crisi- ...comodità, ...emplifica- ...e superfici ...ad esem- ...pente rac- ...mplessiva, ...e accresce- ...en di visi- ... in conti- ...er ripudia- ...ta nei mo- ...e carrozze- ... di limitato

...più salien- ...ento di so- ...de e nella ...novra e di ...ciò si tra- ...zza di cir- ...giore. Car- ...ate in ac- ...ati », strut- ...enivano ce- ...e notevolis- ...erano pur ... le proibi- ... buon mer- ...ente in con-

...ura avevano ... passi da gi- ...auliel erano ...tatl. Già nel ... su 60 non ...l Stati Uni- ...n) aveva il- ...nando idrau- ...ico di emer- ...he, mancan- ...ultimo tratto ...le la frenata ...lcurata.

...redivano im- ...are sempre ...druccioievoli ... tessuti con ...8bre più re- ...simi poi i

le vere lucerne a forma di conchiglia più o meno eleganti e comode, ebbero grande diffusione; ma anche le fiaccole in origine costituite da un semplice ramo di legno resinoso, e poi perfezionatesi col passar del tempo originando le vere torcie, tennero lungamente il campo, dimostrandosi utilissime anche per la loro più comoda trasportabilità. (« L'Iliade », per esempio, ricorda le fiaccole resinose; e negli scavi babilonesi furono trovati torcieri adibiti a recare torcie a vento).

Le antiche vetture che portavano da un luogo all'altro persone di riguardo, venivano, di notte, accompagnate da cavalieri con fiaccole fiammeggianti.

Sulla nave di Vichingi di Gokstad erano preparati appositi piatti di legno di quercia, con un foro nel centro, onde infilarvi le fiaccole.

Anche in epoche relativamente recenti (secoli **XVI** e **XVII**) erano comuni gli spettacoli di portantine che, di sera, erano affiancate da pittoresche cavalcate di staffieri muniti di fiaccole

Le lampade a gas illuminante,

dei vichinghi

introdotte da W Murdoch nel 1779 ottennero rapidamente grande diffusione; e quando nel 1836 Edmondo Davy, scoprì quell'idrocarburo che fu chiamato acetilene, un nuovo importante mezzo di illuminazione giunse nel mondo. I petroli forni pure una preziosa sorgente di luce; e infine l'elettricità venne ad imporsi come sovrana incontrastata e incontrastabile.

In pochi lustri, l'illuminazione dei veicoli ha compiuto passi da gigante. Oggidì sembrano risalire ad età remote i sistemi usati appena mezzo secolo fa: automobili fornite di candele che una molla sotto spinta spingeva gradatamente in alto a mano a mano che si consumava; poi dopo le candele, lumi ad olio, fumosi e fiochi quant'altri mai... Ma, nel resto, chi non ricorda le molte biciclette che, una ventina di anni fa avevano i caratteristici lumini ad olio, oppure, addirittura, i traballanti lampioncini di carta colorata (cosidetti alla veneziana), recanti una candela all'interno? Lampioncini che, del

rare nel modo più perfetto il cammino innanzi ai veloci e sicuri veicoli della civiltà dinamica e motorizzata in cui viviamo.

Gli autoservizi iscritti all'E.N.A.C.

secondo una versione ufficiale

Da fonte competente risulta che a tutto il 1. febbraio u. s. risultavano iscritti all'E.N.A.C. numero 17.600 automezzi in piena efficienza, n. 3.764 automezzi riparabili e n. 490 automezzi da considerarsi fuori uso per un totale di n. 21.850 automezzi.

Tutta l'Italia liberata ha aderito all'invito delle autorità per le ispezioni, e cioè la Sicilia, la Sardegna, la Calabria, la Lucania, la Campania più le provincie di Latinia (Littoria) e Frosinone. La Circoscrizione di Roma risulta aver dato il seguente contributo: n. 6728 automezzi efficienti, numero 1379 automezzi riparabili e n. 219 fuori uso.

...re, dal tecnico all'operaio, ... di nuovi apparecchi al collaudatore, dell'architetto di velodromi all'appaltatore di autostrade, così via...

Sport e tecnica, resi indissolubili attraverso la civiltà e i suoi motori, estendono con ritmo travolgente la loro importanza all'avanguardia del progresso sempre più dinamico dell'umanità.

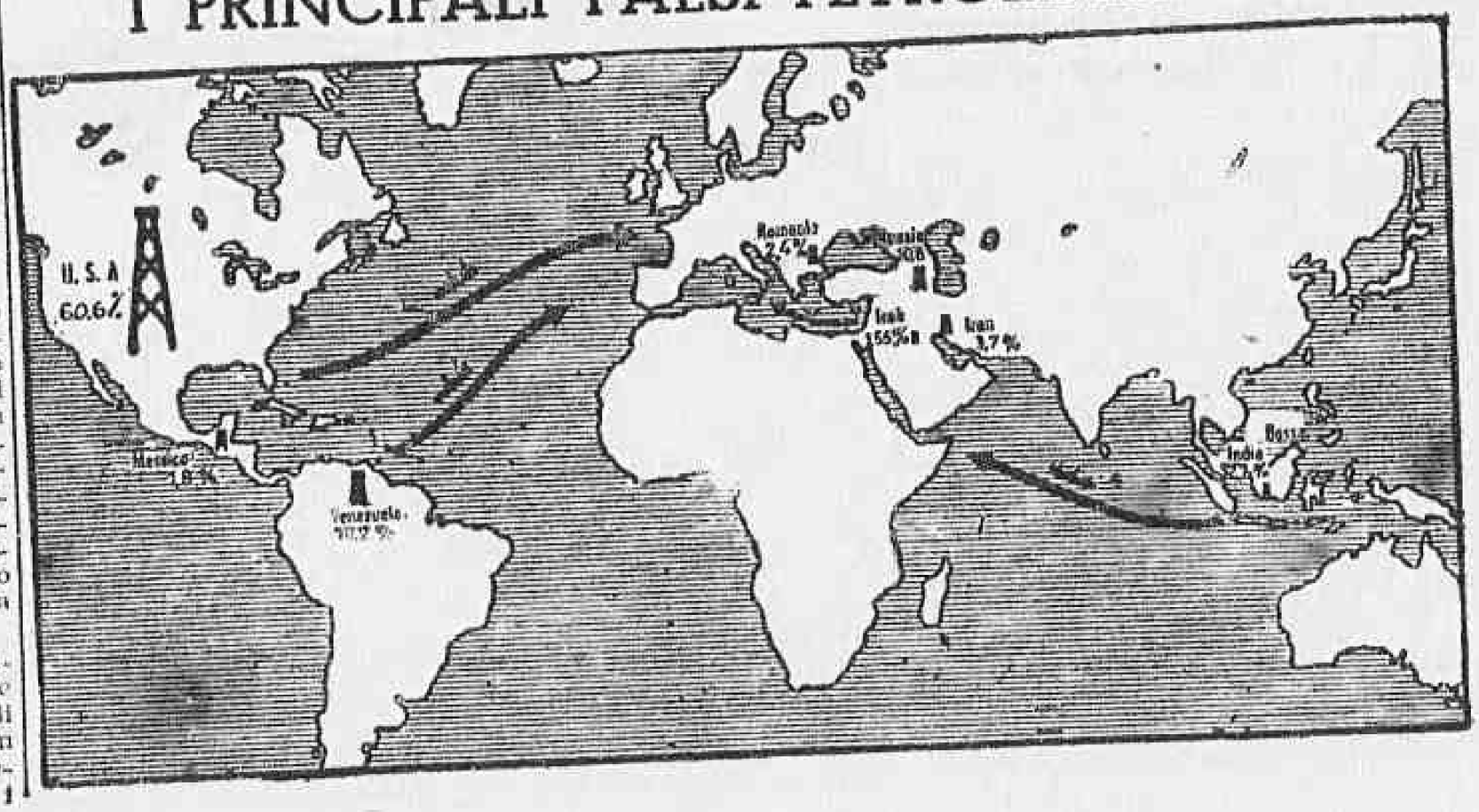
Le concessioni all'AGIP

annullate in Albania

« I giornali ricevono da Tirana che il Governo provvisorio albanese costituito dall'ex maestro elementare Hoxha ha decretato il sequestro di tutte le proprietà italiane in Albania. Con altro decreto sono state annullate le concessioni minerarie e agricole accordate ad imprese italiane

Tra le concessioni annullate si trovano la zona petrolifera di Devoli e le miniere di Selenitza ».

I PRINCIPALI PAESI PETROLIFERI DEL MONDO



L'Europa non è in grado di coprire con le proprie risorse che in parte minima il proprio fabbisogno di petrolio e derivati. La benzina e la nafta devono essere importate a mezzo navi cisterne dai paesi più lontani. Il grafico mostra i principali paesi petroliferi del mondo con la loro produzione percentuale riferita al 1938.

0992

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

L'AVIAZIONE SOVIETICA DA CACCIA

Solo nel 1941 si è iniziata in Russia la produzione in serie di nuovi tipi di concezione modernissima

ALESSANDRO POKRISHAKIN ASSO DEI CACCIATORI ALLEATI

Alla fine del secondo piano quinquennale fu fatto nella Unione Sovietica un notevole sforzo per rinnovare il materiale di volo. Esso era dovuto all'ing. Toupulev, brillante tecnico delle officine Gorki; senonchè la sua improvvisa morte portò un ritardo nella realizzazione dei piani prestabiliti.

Si può dire infatti che solo all'inizio del 1941 si sia iniziata in Russia la produzione in serie di nuovi tipi di concezione modernissima e dotati di elevate caratteristiche.

Allo scoppio delle ostilità la caccia sovietica era dotata dei seguenti apparecchi: I-15, I-153, I-16 (Rata), I-26 (Jak 1), I-301 (Lagg 3), I-18.

I primi tre tipi risalivano alla guerra di Spagna dove specie l'I-16 Rata), nelle sue successive versioni I-16B e I-16C, aveva fatto buona prova. Nel complesso però risultavano superati ed infatti erano impiegati fino a consumazione. Gli altri tre invece sono ottimi velivoli e costituiscono anche ora il nerbo della caccia russa.

Ecco alcuni dati caratteristici:

L'I-153 è un biplano, con motore stellare «M. 62» da 650 Cv., velocità massima 390 km., quota di tangenza m. 9000, fornito con serbatoi supplementari di una notevole autonomia: 1000 km.

L'I-16 (Rata) è un monoplano ad ala bassa derivato dal Gee Bee americano, armato con 4 mitragliatrici è azionato con motore stellare «M. 62» da [illegible] apertura alare m. 8,9, lunghezza m. 7,4, velocità massima 480 km. h. salita a 4000 metri in 5,2 minuti; autonomia km. 680.

Durante la guerra di Spagna gli aviatori rossi si mostrarono entusiasti del comportamento di volo di questo apparecchio, il motore invece, che nelle successive versioni fu sostituito, non soddisfaceva perfettamente e così gli impianti di bordo.

Nei tipi più recenti, di concezione modernissima e dotati di elevate caratteristiche, il motore è stato migliorato e così gli impianti di bordo.

Anche da cenni e da dati così sommari ed esigui a nostra disposizione, è noto il riserbo dell'Alto Comando Sovietico, che rifugge dalle strombazzature, si può rilevare che i tipi più recenti sono veramente dotati di elevate qualità. Essi reggono infatti benissimo il confronto con i similari prototipi inglesi ed americani.

L'aviazione russa non ha sviluppato invece la costruzione di caccia bimotori a larga autonomia dato che la strategia di questa guerra non le ha riservato il compito dei bombardamenti a grande raggio.

La caccia sovietica che ha avuto una parte importantissima nella vittoriosa ripresa dell'Armata Rossa ha il suo eroe nazionale in Alessandro Pokrishakin; egli è considerato l'asso dei cacciatori alleati.

TIM

INFORMAZIONI

La compravendita delle autovetture non è vincolata a permessi

Sono sorti dubbi sull'interpretazione del provvedimento del Consiglio dei Ministri che vieta la compra-vendita di automezzi, senza la preventiva autorizzazione ministeriale. Il «S.I.» è in grado di precisare che il provvedimento si riferisce esclusivamente agli autocarri e non fa menzione delle automobili per trasporti di persone di cui logicamente si deve ritenere libero ogni atto di compra-vendita.

Con questo viene chiarito quanto di oscuro era nel comunicato ministeriale.

3 milioni di tonn. di gomma prezza in Estremo Oriente dopo la guerra

Tre milioni e mezzo di tonnellate di gomma naturale potranno essere prodotte annualmente nei paesi dell'Estremo Oriente tre o quattro anni dopo la loro liberazione, secondo le stime del comitato inglese di studi sulla gomma.

Un apparecchio che impedisce l'evaporazione della benzina

Qualche tempo fa i giornali svizzeri annunciarono che un inventore aveva trovato il modo di ottenere dall'acqua la benzina, attraverso un processo ingegnoso e semplicissimo. Ma al momento di collaudare l'apparecchio il «Tudor» minore e maggiore. Questo ultimo è stato definito dagli esperti d'aviazione come «la perfetta nave aerea»; ha un peso totale a pieno carico di 34 tonnellate ed una velocità economica di crociera di 450 km. orari.

Nuovi pozzi di petrolio in Inghilterra daranno 100.000 tonnellate all'anno

L'Inghilterra che ha già il vantaggio di controllare buona parte dei bacini petroliferi del mondo, ha avuto la fortuna di scoprire il petrolio anche in casa propria, come ha detto Sir R. W. Cohen, uno dei direttori della Shell Transport & Trading Co. I pozzi inglesi, il cui sfruttamento è cominciato solo poco tempo fa, in tempo di guerra, danno circa 100 mila tonnellate di prodotto all'anno. Cohen ha dichiarato che nel dopoguerra i pozzi dell'India e della Birmania saranno sfruttati più intensamente, grazie alla possibilità attuale di trivellare a maggiore profondità, ed ha presagito che finalmente si struttureranno anche quelli della Palestina e della Transgiordania. Inoltre il Canadà (nello stato di Alberta e nei Territori del Nord Ovest) offre prospettive di notevole produzione.

GOMME
per BALILLA e 1500 FIAT
cercansi
in buone condizioni
Telefonare a
"MOTOR,,
N. 561.379

Cuscinetti a sfere
per AUTO e INDUSTRIA
INDART Via Palermo 25-13 Tel. 41089 - 4559

INVITIAMO I TECNICI
gli studiosi, gli appassionati
a collaborare a
"MOTOR,,
Le nostre colonne sono aperte a quanti vorranno portare un contributo positivo alla costruzione della nostra industria e del commercio interni ed internazionali

GOMME E RUOTE PER AU
VULCANIZZAZIONE E RICO
Tel. 32930 VIA RIPETTA

INVESTIGAZIONI

0 9 9 3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

...NE SOVIETICA DA CACCIA

...41 si è iniziata in Russia la produzione di nuovi tipi di concezione modernissima

POKRISHAKIN ASSO DEI CACCIATORI ALLEATI

...piano nella ...otevole ...mate- ...dovuto ...te tec- ...ici; se- ...a mor- ...la rea- ...tabiliti. ...e sono ...iniziar ...one in ...ncezio- ...tati di ...ilità la ...ati del ...5, 1-153, ...), 1-301 ...ano al- ...ve spe- ...ue suc- ...I-160, ...ca. Nel ...ano su- ...impie- ...ne. Gli ...imi ve- ...che era ...sso. ...mitteri- ...on mo- ...da 650 ...0 km., ...00, for- ...menta- ...nomia. ...mopla- ...to dal ...ato con ...oto con ...62 » da ...n a.a. ...a mas- ...a 4000 ...onomia ...Spagna ...trarono ...amento ...echio. Il ...successo, non ...ente e ...do. ...di con-

Anche da cenni e da dati così sommari ed esigui a nostra disposizione, è noto il riserbo dell'Alto Comando Sovietico, che rifugge dalle strombazzature, si può rilevare che i tipi più recenti sono veramente dotati di elevate qualità. Essi reggono infatti benissimo il confronto con i similari prototipi inglesi ed americani.

L'aviazione russa non ha sviluppato invece la costruzione di caccia bimotori a larga autonomia dato che la strategia di questa guerra non le ha riservato il compito dei bombardamenti a grande raggio.

La caccia sovietica che ha avuto una parte importantissima nella vittoriosa ripresa dell'Armata Rossa ha il suo eroe nazionale in Aiessandro Pokrishakin; egli è considerato l'asso dei cacciatori alleati.

TIM

INFORMAZIONI

La compravendita delle autovetture non è vincolata a permessi

Sono sorti dubbi sull'interpretazione del provvedimento del Consiglio dei Ministri che vieta la compra-vendita di automezzi, senza la preventiva autorizzazione ministeriale. Il «S.I.» è in grado di precisare che il provvedimento si riferisce esclusivamente agli autocarri e non fa menzione delle automobili per trasporti di persone di cui legicamente si deve ritenere libero ogni atto di compra-vendita.

Con questo viene chiarito quanto di oscuro era nel comunicato ministeriale.

3 milioni di tonn. di gomma prezza in Estremo Oriente dopo la guerra

Tre milioni e mezzo di tonnellate di gomma naturale potranno essere prodotte annualmente nei paesi dell'Estremo Oriente tre o quattro anni dopo la loro liberazione, secondo le stime del comitato inglese di studi sulla gomma.

Un apparecchio che impedisce l'evaporazione della benzina

Qualche tempo fa i giornali svizzeri annunciarono che un inventore aveva trovato il modo di ottenere dall'acqua la benzina, attraverso un processo ingegnoso e semplicissimo. Ma al momento di collaudare l'apparecchio il «Tudor» minore e maggiore. Questo ultimo è stato definito dagli esperti d'aviazione come «la perfetta nave aerea»; ha un peso totale a pieno carico di 34 tonnellate ed una velocità economica di crociera di 450 km. orari.

Nuovi pozzi di petrolio in Inghilterra daranno 100.000 tonnellate all'anno

L'Inghilterra che ha già il vantaggio di controllare buona parte dei bacini petroliferi del mondo, ha avuto la fortuna di scoprire il petrolio anche in casa propria, come ha detto sir R. W. Cohen, uno dei direttori della Shell Transport & Trading Co. I pozzi inglesi, il cui sfruttamento è cominciato solo poco tempo fa, in tempo di guerra, danno circa 100 mila tonnellate di prodotto all'anno. Cohen ha dichiarato che nel dopoguerra i pozzi dell'India e della Birmania saranno sfruttati più intensamente, grazie alla possibilità attuale di trivellare a maggiore profondità, ed ha pressagito che finalmente si sfrutteranno anche quelli della Palestina e della Transgiordania. Inoltre il Canadà (nello stato di Alberta e nei Territori del Nord Ovest) offre prospettive di notevole produzione.

GOMME
per BALILLA e 1500 FIAT
cercansi
in buone condizioni
•
Telefonare a
"MOTOR,,
N. 561.379

Cuscinetti
a sfere
per AUTO e INDUSTRIA
INDART Via Palermo 25-13
Tel. 41689 - 4559

INVITIAMO I TECNICI
gli studiosi, gli appassionati
a collaborare a
"MOTOR,,
Le nostre colonne sono aperte a quanti vorranno portare un contributo positivo alla costruzione della nostra industria e dei commerci interni ed internazionali

RIPARAZIONI RADIO RAPIDE A DOMICILIO

TELEFONO 60555
GERMINI RADIO
PIAZZA VENEZIA 67

GARAGE FIORIO
RIPARAZIONE - CARICA - DISOLFATAZIONE BATTERIE
Via Maroniti 29 - Roma

Linee Automobilistiche Celvia
ROMA LIVORNO: settimanali
ROMA FIRENZE: bisettimanali
Via Palermo, 39 - Telef. 75-661

L'ORGANIZZAZIONE TOMACELLI
COMPRA - VENDE - ASSICURA
INGAGGIA
AUTOMOBILI
per offerte e richieste telefonate al n. 62-440
Viaggi — Trasporti — Assistenza automobilistica (immatricolazioni, volture — collaudi — revisioni ecc.)
Pratiche ENAC
ORGANIZZAZIONE TOMACELLI
Via Tomacelli 146 - Scala A int. 15
Telef. 62 440

Gabinetto Medico Chirurgico
Dott. Comm. [illegible] COLAVOLPE
Premiato Facoltà Medicina PARIGI
SESSUALI, VENEREE, PELLE
SIFILIDE
Radiovenose e Cure con Medicinali
Via Gioberti 39 (ang. Stazione)

Comm. Dott. Elio Del Giudice
Medico specialista Pelle, Sifilide, Veneree
Cancro, Fontanelle, ecc.
Via Nazionale n. 250
(Cure complete con medicinali)

GOMME E RUOTE PER AUTO E CAMION
VULCANIZZAZIONE E RICOSTRUZIONE
Tel. 32930 VIA RIPETTA 264 Tel. 32930

INVESTIGAZIONI INFORMAZIONI PRIVATE

0994

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

apertura alare ... lunghezza m. 7,4, velocità massima 480 km h, salita a 4000 metri in 5,2 minuti; autonomia km 680.

Durante la guerra di Spagna gli aviatori rossi si mostrarono entusiasti del comportamento di volo di questo apparecchio, il motore invece, che nelle successive versioni fu sostituito, non soddisfaceva perfettamente e così gli impianti di bordo.

Nei tipi più recenti, di concezione veramente modernissima, fu abolito il motore stellare ed introdotto quello in linea con potenza oscillante attorno ai 1100 Cv., ne risultò un forte aumento della velocità, fu migliorato anche l'armamento con l'adozione di cannoncini. Vediamone ora le caratteristiche:

I-26 (Jak 1), motore «M. 105» da 1050 Cv., velocità max. 585 km./h., quota di tangenza metri 10.000, armamento 2 mitragliatrici ed un cannone coassiale al mozzo dell'elica.

I 301 (Lagg. 3), anche esso adopera il motore «M. 105» da 1050 Cv., è però leggermente più veloce del precedente: raggiunge infatti i 600 km. h., quota di tangenza m. 9000, armamento 4 mitragliatrici ed un cannone.

I-18: è questo il più recente ed il più poderoso prototipo della caccia russa. È fornito di un motore «AM 35» da 1.200 Cv. che gli fa raggiungere i 630 km. h., ha una autonomia senza bombe di 1200 km., ed un armamento da 3 a 5 mitragliatrici e 2 cannoncini.

MASTICE DI PURA PARA
(caucciù)
« VELOSPORT »
INSUPERABILE, GARANTITO per la riparazione delle camere d'aria d'auto, moto, ecc. ecc. per la vulcanizzazione in scatole per la calzoleria, lavori in inglese ecc. per la impermeabilizzazione delle stoffe
"VELOSPORT" di ROBERTO FIASCHETTI
Via Gaitarate 17 (P. Lodi)

Un apparecchio che impedisce l'evaporazione della benzina

Qualche tempo fa i giornali svizzeri annunciarono che un inventore aveva trovato il modo di ottenere dall'acqua la benzina, attraverso un processo ingegnoso e semplicissimo. Ma al momento di collaudare l'apparecchio miracoloso che avrebbe dovuto dare ogni a buon mercato il prezioso liquido, l'apparecchio scoppiò causando la morte di un operaio e mandando l'inventore in carcere.

Oggi è la volta di un inventore portoghese, il sig. Antonio Texeira Valadas, il quale ha brevettato una sua invenzione che — secondo quanto egli afferma — impedirà la evaporazione della benzina. Il Valadas afferma che in grazia del suo congegno, il Portogallo potrà economizzare annualmente circa 2 milioni di litri di carburante.

Ci auguriamo, per la economia mondiale, che questa geniale invenzione abbia miglior fortuna della precedente.

Il bombardiere "Avro-Lancaster" sarà impiegato nelle linee civili

I giornali inglesi informano che gli apparecchi della società «Avro-Lancaster» avranno una velocità superiore a quella di qualunque altro apparecchio in servizio sulle normali aerolinee civili. Il famoso bombardiere «Lancaster» della R.A.F. di cui il n. 4 di «Motor» ha dato una dettagliata descrizione, opportunamente modificato sarà impiegato nei percorsi parziali della linea diretta Inghilterra-Australia di prossima attivazione.

Questi apparecchi, che sono essenzialmente postali, possono anche trasportare comodamente 9 passeggeri. Nei voli di prova hanno raggiunto la velocità di 540 km. orari alla quota di 5600 metri, con un «pieno carico» di 27,7 tonnellate. La velocità economica di crociera si aggira sui 400 chilometri all'ora.

L'apparecchio collaudato per la linea dell'Australia è il terzo derivato dal «Lancaster» di guerra e viene dopo lo «York», la loro liberazione, secondo le stime del comitato inglese di studi sulla guerra.

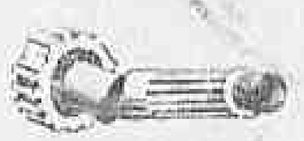
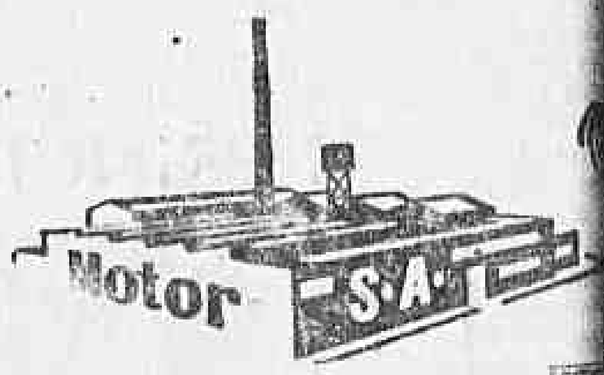
CERCASI
PIGNONE A CORONA ognare
PONTE COMPLETO per autocarro M.A.N. Diesel di fabbricazione tedesca
CAMERA D'ARIA e ova per automobile 12 per 45
Per offerte: «MOTOR»,
via D'Ascanio 11 Tel. 56 79

GOMME E RUOTE PER AUT
VULCANIZZAZIONE E RICOS
Tel. 32930 VIA RIPETTA 2

INVESTIGAZIONI
Istituto Nazionale
ROMA - Piazza di Spag

VULCANIZZATRICE
ELETTRICO CARICA A
Via Torino 5 — ROMA — V.a
COMPRA - VENDE - RIPARA GOMME - MAS

Riparazione e ricostruzione di automezzi
ostruzione di pezz
di ricambio



Motor S.A.
Trattamenti termici degli acciai
via Salaria N. 19 ROMA tel. 71102 7
AUTOMOBILISTI - CAMIONISTI - MOTOCICLISTI -
nel vostro interesse per i vostri ricambi di forza esigete prodotti che portino impresso il marchio di fabbrica

0995

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

...4000
...nomia

...pagna
...rarono
...mento
...ilo. Il
...succes
...o, non
...nte e
...o.
...t con-
...rnissi-
...e ste-
...o in
...te at-
...ltò un
...elocità,
...numen
...nonch
...catteri-

...M. 105a
...ax. 585
...ne me
...mitra-
...e coas-
...a.
...he esso
...105 = da
...ermette
...cedente
...km h.
...0000, ar
...ici ed un

...recente
...prototipo
...rnito di
...d. 1200
...ngere i
...utonomia
...n., ed un
...nitraglia-

PARA

...ANTITO
...lle ca-
...nato, di
...ghe in
...ra, la
...gia un
...e stato
...DBERTO
...CRETTI
...Leon)

in loro operazione, secondo le stime del comitato inglese di studi sulla comma

Un apparecchio che impedisce l'evaporazione della benzina

Qualche tempo fa i giornali svizzeri annunciarono che un inventore aveva trovato il modo di ottenere dall'acqua la benzina, attraverso un processo ingegnoso semplicissimo. Ma al momento di collaudare l'apparecchio miracoloso che avrebbe dovuto dare così a buon mercato il prezioso liquido, l'apparecchio scoppiò causando la morte di un operaio e mandando l'inventore in carcere.

Oggi è la volta di un inventore portoghese, il sig. Antonio Tixeira Valadas, il quale ha brevettato una sua invenzione che — secondo quanto egli afferma — impedirà la evaporazione della benzina. Il Valadas afferma che in grazia del suo congegno, il Portogallo potrà economizzare annualmente circa 2 milioni di litri di carburante.

Ci auguriamo, per la economia mondiale, che questa geniale invenzione abbia miglior fortuna di tale natura.

Il bombardiere "Avro-Lancaster" sarà impiegato nelle linee civili

I giornali inglesi informano che gli apparecchi della società «AvroLancaster» avranno una velocità superiore a quella di qualunque altro apparecchio in servizio sulle normali avioninee civili. Il famoso bombardiere «Lancaster» della R.A.F., di cui il n. 4 di «Propeller» ha dato una dettagliata descrizione, opportunamente modificato sarà impiegato nei percorsi normali della linea diretta Inghilterra-Australia di prossima attivazione.

Questi apparecchi, che sono essenzialmente postali, possono anche trasportare contemporaneamente 9 passeggeri. Nei voli di prova hanno raggiunto la velocità di 540 km. orari alla quota di 5600 metri con un carico pieno di 21.7 tonnellate. La velocità economica di crociera si aggira sui 400 chilometri all'ora.

L'apparecchio collaudato per la linea dell'Australia è il terzo derivato dal «Lancaster» da guerra e viene dato lo «York».

CERCASI

PIGNONE A CORONA oppure PONTE COMPLETO per autocarro M.A.N. Diesel di fabbricazione tedesca

CAMERA D'ARIA nuova per automobile 12 per 45

Per offerte: «MOTOR»,

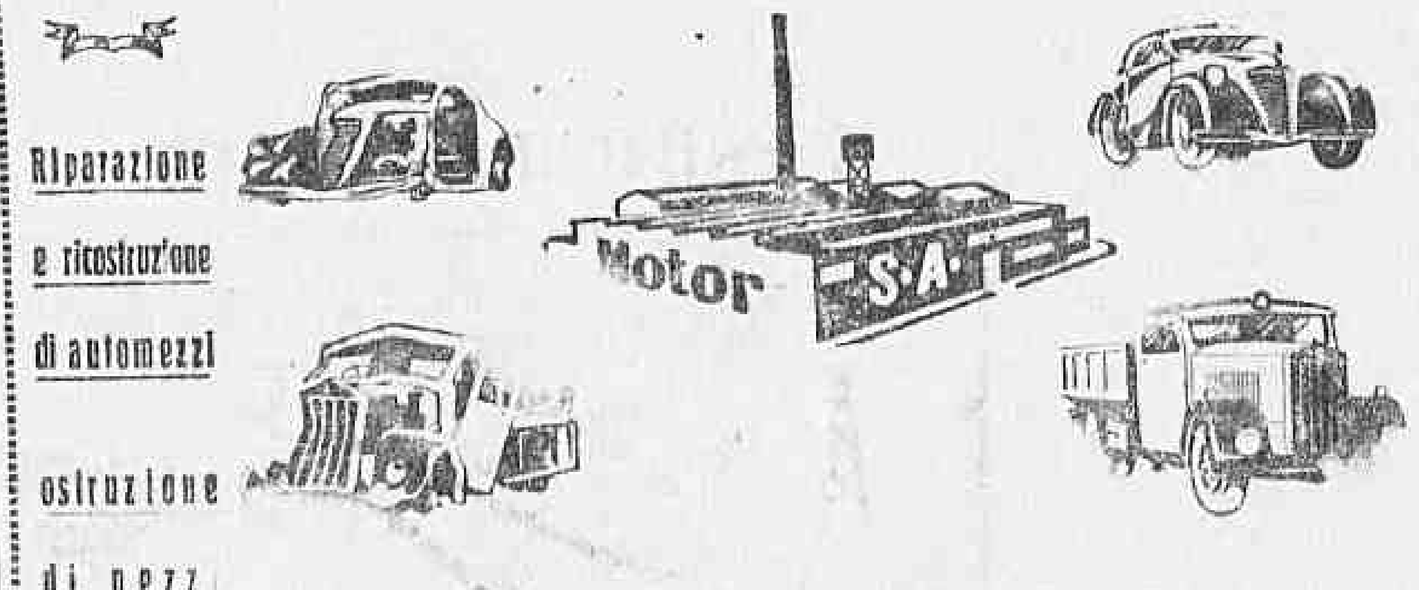
via D'Ascanio 11 Tel. 85 79

Fontana... ore ...
Via Nazionale n. 230
(Ore complete con mediterranei)

GOMME E RUOTE PER AUTO E CAMION
VULCANIZZAZIONE E RICOSTRUZIONE
Tel. 32930 VIA RIPETTA 26½ Tel. 32930

INVESTIGAZIONI
Istituto Nazionale I N I C.
INFORMAZIONI PRIVATE
RINTRACCI
ROMA - Piazza di Spagna 72-A Telefono 63-504

VULCANIZZATRICE ROMANA
ELETTRAITO CARICA ACCUMULATORI
Via Torino 5 — ROMA — Via Urbana, 173
COMPRA - VENDE - RIPARA GOMME - MASTICE DI PARA A PESO



Riparazione
e ricostruzione
di automezzi
costruzione
di pezzi
di ricambio

Trattamenti termici
degli acciai

via Saluzzo N.19 ROMA tel. 7802 70534 75630

AUTOMOBILISTI - CAMIONISTI - MOTOCICLISTI - UTENTI MOTORI
nel vostro interesse per i vostri ricambi di forza esigete
prodotti che portino impresso il marchio di fabbrica "MOTOR"

0 9 9 6

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

VIABILITÀ

La pavimentazione del Traforo

Tutto ciò che ha attinenza con la viabilità è così strettamente connesso con la vita dell'automobile che non può non interessarci al massimo grado.

Così, ci siamo recati a dare un'occhiata ai lavori di pavimentazione del Traforo, non appena un gioioso capocronaca di un quotidiano ci ha fatto apprendere che si era iniziato tale lavoro e siamo rimasti sgradevolmente sorpresi nel constatare con quale fretta è stata asportata la pavimentazione di legno così necessaria in tal luogo, per sostituirla con dei selci.

Quando all'inizio del secolo, per facilitare la viabilità cittadina, si è aperto il traforo sotto il Quirinale, prima condizione posta dall'opinione pubblica fu che la pavimentazione fosse silenziosa, per cui scartato il *macadam*, che avrebbe dato fanghiglia d'inverno e polvere d'estate, venne adottato il legno.

Tutti hanno potuto constatare come una tale pavimentazione fosse per sua natura «silenziosa» e per conseguenza quanto mai adatta. Perchè si è adottato adesso il «selce» rumoroso e sdrucciolevole? E poi ancora, perchè non si è approfittato dell'occasione per allargare la sezione dei marciapiedi destinati ai pedoni, che sono insufficienti?

Quando il Traforo è stato aperto al traffico, dato che era stato costruito con un contributo finanziario della Società Romana Tramways Omnibus, questa ebbe la concessione trentennale di impiantare due binari nel centro; di qui la necessità di tenere stretti i marciapiedi pedonali per dare agio alle due correnti di veicoli ordinari di poter correre tra i binari ed i marciapiedi.

Ma ora che, scaduta la concessione, i binari sono stati [illegible] sono stati mantenere i marciapiedi così stretti? Si è tenuto conto del fatto che quando il Traforo è stato aperto al traffico, la città non [illegible] un mezzo milione di

LA RUBRICHETTA DEL CAMIONETTISTA

Il servizio urbano delle camionette, ufficialmente iniziatosi il 1. marzo, è tuttora in via di organizzazione. I camionettisti prescelti sono stati invitati a presentarsi agli uffici della C.I.T.A. per regolare la loro posizione e ritirare il foglio carburante. Il quantitativo assegnato ad ogni camionettista è, per il mese di febbraio di 100 litri, e per marzo di 200. E ciò perchè gli Alleati hanno messo a disposizione della C.I.T.A. 25 mila litri di benzina per febbraio e 50 mila per marzo.

Praticamente i camionettisti immessi in servizio vengono, per il corrente mese, ad usufruire di 200 litri, perchè il quantitativo di febbraio è stato possibile ritirarlo solo ai primi del corrente mese.

Col carburante i camionettisti ritireranno anche 3 litri di olio per il mese scorso e 6 per marzo.

Messa così a posto la questione carburante, e perfezionate le pratiche relative all'ammissione in servizio, non resta che il rilascio, da parte dell'Ispettorato, del permesso di circolazione definitivo; e questo avverrà, quasi certamente, entro giovedì prossimo.

Il Presidente, intanto, lavora, instancabilmente per eliminare gli ultimi ostacoli che si frappongono alla definizione totale dell'importante problema. E' noto che non tutti seguono con simpatia e fiducia, la categoria dei camionettisti: anzi molti, forse troppi guardano e spiano con inspiegabile scetticismo le sue mosse, pronti a dichiarare che non è matura per gestire da se stessa un servizio così delicato in una città come Roma.

Lavorare quindi in un ambiente ostile a priori non è cosa facile; è invece difficilissimo [illegible] ho ragione di credere che in tal senso si siano espressi autorevoli membri che hanno la possibilità di far pesare il loro giudizio.

Certo è che per primo deve essere convinto della tesi presentata dalla C.I.T.A. il Ministro Cerabona, il quale può essere considerato il padre putativo della cooperativa. E nulla autorizza a credere che il Ministro sia di parere contrario...

Lasciamo dunque che i dirigenti della C.I.T.A. lavorino con serenità, ed attendiamo fiduciosi l'esito delle trattative in corso. I camionettisti inizino il loro servizio attenendosi scrupolosamente alle norme emanate dalla loro organizzazione e diano prova di serietà e di responsabilità. La sorte della categoria è interamente nelle loro mani, e da loro dipende la vita o la morte di un servizio che può avere sviluppi straordinari e, forse, ora imprevedibili.

In un primo tempo non tutti i camionettisti potranno svolgere la loro attività lungo i percorsi finora effettuati, e ciò per varie ragioni. Anzitutto perchè l'Ispettorato assegnerà le linee secondo le caratteristiche degli automezzi immessi in servizio; e poi perchè il numero delle camionette per ogni percorso sarà necessariamente inferiore a quello attualmente in vigore. Ma il Presidente ha dato assicurazioni che prenderà in considerazione le richieste di ogni camionettista, cercando di soddisfare, nel limite del possibile, i desideri di ciascuno.

Insomma con un po' di buona volontà e con altrettanto buon sen[illegible]so l'esito del[illegible]ere più che[illegible]fere il consen[illegible]za e delle [illegible]ludere gli [illegible]affidare alla[illegible]ton meno [illegible]permetteranno[illegible]automezzi ne[illegible]ora impiegh[illegible]presentemen[illegible]ne. Ed a pro[illegible]escluse dal [illegible]rilevare che[illegible]prescelti per[illegible]rinunciato al[illegible]assunti in [illegible]nessità di [illegible]rando la pos[illegible]somma la [illegible]fatta da[illegible]go totale di[illegible]sociati sarà[illegible]prossimo do[illegible]tista dovrà[illegible]pria sorte; [illegible]e ciascuno ri[illegible]to è lecito[illegible]un'attività [illegible]coscienza e

IL TACHIMETRO PARL

La crescente esigenza degli automobilisti in fatto di comodità e di praticità stimola le case costruttrici di autoveicoli alla ricerca di novità sensazionali per accontentare la clientela e trionfare della concorrenza. E' l'avverarsi così della eterna legge economica per cui, ottenuto il buono, si cerca il meglio, e ottenuto il meglio si cerca il più che perfetto. Ma anche per facilitare il compito talora scabroso, di guanti — pur in possesso della regolamentare patente di guida — non furono dotati da madre natura di tutti i requisiti necessari per diventare altrettanti campioni del volante, le industrie access[illegible]ori delle automobili, si sbizzarriscono a creare nuovi e pratici [illegible]tomobilista, su certe stradette o in certe condizioni di traffico debba vivere in perenne apprensione per i propri parafanghi, è incomprensibile. Che proprio l'organo più esposto della macchina e più soggetto agli errori — non solo propri, ma anche altrui — debba essere il più delicato è assurdo: è come se la tomaia delle scarpe, anzichè di cuoio dovesse essere fatta di biglietti da cento. Il parafango di gomma dura, ottenuto per fusione, può essere dalla moderna tecnica pommiera, costruito robusto e leggero come un parafango di lamiera, e non molto più costoso, facendo esso a meno della stuccatura, preparazione e verniciatura. Può assumere la più bizzarra forma aerodinamica, e conservarsi perennemente silenzioso; può avviluppare la ruota meglio e in maggiore vicinanza d'un parafango metallico dato il minor pericolo in caso di sfregamento; può essere più efficace, prolungandosi maggiormente verso terra [illegible] proteggere [illegible] articolo contro il cozzo sporgente. Non arrugginisce e non cambia colore, si invita irresistibilmente i monelli a tamburellarvi ed a scriverci su. In caso di [illegible] [illegible]entrambi i [illegible]ammortizza[illegible]interposto, c[illegible]to più effic[illegible]raurti diffe[illegible]giungendo [illegible]della flessio[illegible]la della tor[illegible]

E una vol[illegible]lizzazioni e [illegible]impensate [illegible]miamo an[illegible]possono a[illegible]la gomma [illegible]tributo an[illegible]delle auto[illegible]

Ma l'appa[illegible]rà, una vol[illegible]rumore nel[illegible]ri, è un m[illegible]lecità: il t[illegible]

Voi ve[illegible]mente a 40[illegible]mento sapi[illegible]polo la ver[illegible]gnare i ch[illegible]Improvvisa[illegible]dergne de[illegible]siete sicur[illegible]se a salire[illegible]gico appare[illegible]Già amico[illegible]Sei in cit[illegible]

AI NOSTRI ABBONATI

«MOTOR» desidera offrire la propria collaborazione ai suoi lettori. Chiunque voglia interpellarci sui problemi riguardanti i vari campi della tecnica, della meccanica, dei trasporti e della legislazione automobilistica, si rivolga a noi. «MOTOR» è in grado di rispondere ai quesiti proposti, in una rubrica di Consulenza dedicata agli abbonati

0997

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

LA RUBRICHETTA DEL CAMIONETTISTA

Il servizio urbano delle camionette, ufficialmente iniziatosi il 1. marzo, è tuttora in via di organizzazione. I camionettisti prescelti sono stati invitati a presentarsi agli uffici della C.I.T.A. per regolare la loro posizione e ritirare il loro carburante. Il quantitativo assegnato ad ogni camionettista è, per il mese di febbraio di 100 litri, e per marzo di 200. E ciò perchè gli Alleati hanno messo a disposizione della C.I.T.A. 25 mila litri di benzina per febbraio e 56 mila per marzo.

Praticamente i camionettisti immessi in servizio vengono, per il corrente mese, ad usufruire di 300 litri, perchè il quantitativo di febbraio è stato possibile ritirarlo solo ai primi del corrente mese.

Col carburante i camionettisti ritireranno anche 3 litri di olio per il mese scorso e 6 per marzo.

Messa così a posto la questione carburante, e perfezionate le pratiche relative all'immissione in servizio, non resta che il rilascio, da parte dell'Ispettorato, del permesso di circolazione definitivo; e questo avverrà quasi certamente entro giovedì prossimo.

Il Presidente, intanto, lavora, instancabilmente, per eliminare gli ultimi ostacoli che si frappongono alla definizione totale dell'importante problema. E' noto che non tutti seguono con simpatia e fiducia la categoria dei camionettisti; anzi molti, forse troppi, guardano e spiano con inspiegabile scetticismo le sue mosse, pronti a dichiarare che non è matura per gestire da se stessa un servizio così delicato in una città come Roma.

Lasciamo dunque che i dirigenti della C.I.T.A. lavorino con serenità, ed attendiamo fiduciosi l'esito delle trattative in corso. I camionettisti inizino il loro servizio attenendosi scrupolosamente alle norme emanate dalla loro organizzazione e diano prova di serietà e di responsabilità. La sorte della categoria è interamente nelle loro mani, e da loro dipende la vita o la morte di un servizio che può avere sviluppi straordinari e, forse, ora imprevedibili.

In un primo tempo non tutti i camionettisti potranno svolgere la loro attività lungo i percorsi finora effettuati, e ciò per varie ragioni. Anzitutto perchè l'Ispettorato assegnerà le linee secondo le caratteristiche degli automezzi immessi in servizio; e poi perchè il numero delle camionette per ogni percorso sarà necessariamente inferiore a quello attualmente in vigore. Ma il Presidente ha dato assicurazioni che prenderà in considerazione le richieste di ogni camionettista cercando di soddisfare, nel limite del possibile, i desideri di ciascuno.

Insomma con un po' di buona volontà e con altrettanto buon senso l'esito dell'esperimento potrà essere più che soddisfacente e riuscire il consenso e della cittadinanza e delle autorità. Ciò varrà ad indurre gli organi competenti ad affidare alla C.I.T.A. anche altri non meno importanti servizi che permetteranno l'utilizzazione degli automezzi non prescelti e non ancora impiegati in quelle attività presentemente in corso di attuazione. Ed a proposito delle camionette escluse dal servizio urbano è bene rilevare che alcuni camionettisti prescelti per detto servizio hanno rinunciato all'incarico per impegni assunti in precedenza. Da qui la necessità di colmare i vuoti riesaminando la posizione degli esclusi. Insomma la promessa a suo tempo fatta dal Presidente circa l'impiego totale di tutti gli automezzi associati sarà mantenuta, ed in un prossimo domani nessun camionettista dovrà preoccuparsi della propria sorte; ognuno potrà lavorare e ciascuno riuscirà a ricavare quanto è lecito ed onesto ritrarre da un'attività esplicata con scrupolosa coscienza e perfetta disciplina.

L'OSSERVATORE

IL TACHIMETRO PARLANTE

La crescente esigenza degli automobilisti in fatto di comodità e di praticità stimola le case costruttrici di autoveicoli alla ricerca di novità sensazionali per accontentare la clientela e trionfare della concorrenza. E' l'avverarsi così della eterna legge economica per cui, ottenuto il buono, si cerca il meglio, e ottenuto il meglio si cerca il più che perfetto. Ma anche per facilitare il compito talora scabroso, di quanti — pur in possesso della regolamentare patente di guida — non furono dotati da madre natura di tutti i requisiti necessari per diventare altrettanti campioni del volante, le industrie accessorie delle automobili, si sbizzarriscono a creare nuovi e pratici

automobilista, su certe stradette o in certe condizioni di traffico debba vivere in perenne apprensione per i propri parafanghi, è incomprensibile. Che proprio l'organo più esposto della macchina e più soggetto agli errori — non solo propri, ma anche altrui — debba essere il più delicato è assurdo. è come se la tomaia delle scarpe, anzichè di cuoio dovesse essere fatta di biglietti da cento. Il parafango di gomma dura, ottenuto per fusione, può essere dalla moderna tecnica pommiera, costruito robusto e leggero come un parafango di lamiera, e non molto più costoso, facendo esso a meno della stuccatura, preparazione e verniciatura. Può assumere la più bizzarra forma aerodinamica, e conservarsi perennemente silenzioso; può avviluppare la ruota meglio e in maggiore vicinanza d'un parafango metallico dato il minor pericolo in caso di sfregamento; può essere più efficace, prolungandosi maggiormente verso terra senza temere irreparabilmente lo strisciò contro il gradino sporgente. Non arrugginisce e non cambia colore, nè invita irresistibilmente i monelli a tamburreggiarvi ed a scriverci su. In caso di [illegible] entrambi i paraurti interessati, ed ammortizzati da cuscino cedevole interposto, che, ovviamente, è tanto più efficace quanto più i paraurti differiscono di altezza, aggiungendo in tal caso l'elasticità della flessione dei tamponi a quella della loro compressione.

E una volta sulla via delle realizzazioni e delle applicazioni più impensate della gomma, informiamo anche quei lettori che possono avervi interesse, che la gomma sta per dare il suo contributo anche al motteggiamento delle automobili.

Ma l'apparecchio che provocherà, una volta in uso, il più gran rumore nel campo degli accessori, è un misuratore sonoro di velocità: il tachimetro parlante.

Voi ve ne andate tranquillamente a 40,50 km. l'ora, e lo strumento sapiente tace, constatando solo la vostra assennatezza nel segnare i chilometri che sorpassate. Improvvisamente siete preso dal demone della velocità; premete il piede sull'acceleratore e cominciate a salire verso i 60, 70. Il magico apparecchio allora vi avverte: Olà amico, dove stai andando? Sei in città o pensi di [illegible]

AI NOSTRI ABBONATI

« MOTOR » desidera offrire la propria collaborazione ai suoi lettori. Chiunque voglia interpellarci sui problemi riguardanti i vari campi della tecnica, della meccanica, dei trasporti e della legislazione automobilistica, si rivolga a noi. « MOTOR » è in grado di rispondere ai quesiti proposti, in una rubrica di Consulenza dedicata agli abbonati

Lavorare quindi in un ambiente ostile a priori non è cosa facile; è invece difficilissimo [illegible]

0998

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

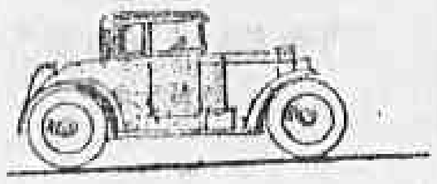
...ucoliti, perchè mantenere i marciapiedi stretti? Si è tenuto conto del fatto che quando il Traforo è stato aperto al traffico, la città non contava che mezzo milione di abitanti, e che per conseguenza le sistemazioni che potevano risultare sufficienti allora, non lo sono più adesso che gli abitanti sono saliti a due milioni e p'ù? Ed allora perchè non aggiornarsi, ma soprattutto, perchè anzi che progredire retrocedere?

Quante belle discussioni in Consiglio Comunale quando, come dicevamo, all'inizio del secolo si dovette decidere sotto il vigile controllo e l'approvazione dell'opinione pubblica come costruire, rivestire, pavimentare il Traforo... Così avveniva per tutte le opere di interesse cittadino. Quando le attese e tanto sospirate elezioni amministrative ci ridaranno un Consiglio Comunale e con esso la possibilità di discutere e di approvare o meno le opere progettate prima di vederle eseguite?

R. T.

Altri 240 autocarri americani per i nostri servizi civili

Altri 240 autocarri sono arrivati in Italia dagli Stati Uniti, secondo quanto ha annunciato la Commissione Alleata. Inoltre sono state sbarcate otto tonnellate di pezzi di ricambio per autocarri. Dei 1700 autocarri promessi ne sono così già arrivati 312. Il montaggio di questi autocarri è già cominciato e 30 percorreranno le strade nei prossimi giorni. Tutti i 1700 autocarri verranno impiegati esclusivamente per i trasporti utili alla popolazione civile italiana.



...sempre delle tecniche, della meccanica, dei trasporti e della legislazione automobilistica, si rivolge a noi. « MOTOR » è in grado di rispondere ai quesiti proposti, in una rubrica di Consulenza dedicata agli abbonati

Lavorare quindi in un ambiente ostile a priori non è cosa facile: è invece difficilissima, poichè impone un autocontrollo severo atto ad evitare il benchè minimo passo falso. E' naturale che in simili condizioni non è possibile agire con speditezza e celerità, occorrendo per ogni azione una ponderatezza che necessariamente ritarda la soluzione di tanti piccoli problemi connessi all'attuazione pratica del servizio da gestire.

Ecco perchè i camionettisti debbono sentirsi in dovere di seguire con fiducia e pazienza chi lavora nel loro interesse per raggiungere la meta comune. Seguire e collaborare nel migliore dei modi affinchè tanto lavoro sortisca l'effetto desiderato e non venga reso vano da incomprensioni o, peggio, da atti inconsulti, è il primo dovere di ogni socio.

* * *

Parecchi giornali cittadini hanno in questi giorni annunciato un prossimo sciopero dei camionettisti, per pretese divergenze con gli organi competenti circa l'applicazione delle tariffe. La verità è diversa. Che le tariffe fissate non rispondano più alle legittime esigenze dei camionettisti è certo — e per convincersene basta osservare che le stesse sono state fissate qualche mese fa; e da allora ad oggi il costo della vita è enormemente aumentato — ma è anche certo che la C.I.T.A., e per essa il Presidente sta con i mezzi legali a sua disposizione trattando con le autorità affinchè siano rivedute i percorsi assegnati e con essi le tariffe.

Se, come abbiamo ragione di credere, chi può deciderà a favore della tesi esposta dalla C.I.T.A., la cittadinanza non dovrà in effetti sobbarcarsi ad un aumento di tariffa, ma dovrà compensare più equamente un servizio espletato in maniera più rispondente ai suoi reali bisogni.

D'altronde, che le liste tissate ufficialmente siano suscettibili di revisione, è una verità di cui anche gli organi competenti debbono riconoscere l'evidenza. Ed abbia-

sorte delle automobili, si sbizzarriscono a creare nuovi e pratici prodotti.

Le cronache registrano tutta una serie di codesti ritrovati della scienza, della tecnica, della meccanica, in virtù dei quali il numero e la gravità degli incidenti potranno essere notevolmente ridotti.

Così si segnala che in Inghilterra è stato posto in vendita un piccolo apparecchio consistente in una scatola oblunga, da una apertura della quale esce di tanto in tanto un foglietto su cui sono annotati, con un'esattezza infallibile, quei lavori di verifica e di manutenzione che si son venuti rendendo necessari alla vettura. E all'automobilista non rimane poi che da consegnare il foglietto al meccanico perchè provveda alla bisogna.

Dal canto suo un ingegnere dell'Ohio ha trovato il modo di applicare al cruscotto della vettura una lampadina che si accende non appena si verifichino delle differenze nella pressione dei pneumatici. Ma un collega di Savault, nella Georgia, è andato anche più in là, in quanto ha inventato un dispositivo il quale non appena si verifica una perdita di aria in un pneumatico, agisce prontamente e blocca il foro d'apertura. Così, mentre il primo dispositivo avverte, il secondo provvede addirittura a riparare i guasti sino a raggiungere la prossima officina.

Ma l'iniziativa di una casa di costruzione americana, seguita a quanto pare da una tedesca, merita ancora maggiore considerazione: si tratterebbe di una vettura munita di una caratteristica sensazionale per assicurare l'incolumità di quella macchina affidata in mano di quei guidatori che, in gergo automobilistico, si usa chiamarli « strabici » (in senso metaforico, s'intende!) e per i quali il calcolo delle « distanze di rispetto » laterali, nei passaggi stretti, non corrisponde sovente alla verità. La Casa americana ha dunque pensato di dotare la pettura di parafanghi di gomma. Visto che in gomma non è stato possibile trasformare i paracarri.... la montagna è andata a Maometto!

L'idea, a parte ogni considerazione umoristica, è interessante e degna di ogni sviluppo. Che l'au-

può essere più efficace, prolungandosi maggiormente verso terra senza temere irreparabilmente lo striscio contro il sasso sporgente. Non arrugginisce e non cambia colore, nè invita irresistibilmente i monelli a tamburreggiarvi ed a scriverci su. In caso di passaggi di fortuna, può consentire una volontaria riduzione di qualche centimetro nella larghezza della macchina, e permettere manovre urgenti altrimenti impossibili. Urtando un corpo fragile, ha potere contundente molto minore. Riducendo la responsabilità delle pubbliche autorimesse, ne attenuerebbe le tariffe. Infine, in caso di prossi quai generatori di squarci, sarebbe sempre possibile quella saldatura autogena, che oggi è negata dall'esigua consistenza dei parafanghi metallici, presso qualsiasi officina di vulcanizzazione.

Questo per i guidatori « strabici ». Ma una casa francese si è preoccupata invece dei guidatori « miopi », quelli, cioè, che si accorgono della vicinanza di una macchina sostante davanti a loro, solo quando il loro avantreno la tocca. Se i paraurti, oltre ad essere degni di tal nome per la loro consistenza ed elasticità e per la robustezza dei loro attacchi, fossero altresì disposti, per convenzione internazionale, all'identica altezza da terra, come i respingenti ferroviari, questa forma di miopia avrebbe il suo lato buono in quanto risparmierebbe lo spazio dei parcheggi. Ma i paraurti, com'è noto, amano assumere le più variate altezze da terra e le sagome più capricciose; ed in quanto alla possibilità di utilizzarli come respingenti tanto varrebbe utilizzare, allo scopo, una collana di lampadine elettriche.

La Casa in questione, senza pretendere di trasformarli in accessori utili, ha tuttavia pensato che essi possono servire di supporto a due tamponi verticali di gomma dura, ancorabili al paraurti mediante un ingegnoso attacco universale, che non permette rotazioni anche sotto forti sollecitazioni ad una estremità dei tamponi. L'altezza di questi è tale da assicurare il contatto con il paraurti dell'altra vettura, dovunque esso sia situato e comunque foggiato, in limiti ragionevoli e normali. Il piccolo urto, il contatto non troppo brusco (cioè proprio le evenienze più frequenti nella circolazione cittadina e nelle manovre di rimessa) possono così essere elasticamente ripartiti fra

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 1852 21

...rispondere ai quesiti proposti, in una rubrica di Consulenza dedicata agli abbonati

...fare quindi in un ambiente ...a pr'ori non è cosa facile: ...e difficilissima, poichè im... un autocontrollo severo atto ...rare il benchè minimo pas... E' naturale che in si... condizioni non è possibile a... ...oti speditezza e celerità, ce... ...do per ogni azione una pon... ...za che necessariamente ri... ...la soluzione di tanti piccoli ...mi connessi all'attuazione ...a del servizio da gestire. ...o perchè i camionettisti ...no sentirsi in dovere di se... ...con fiducia e pazienza chi ...a nel loro interesse per rag... ...ere la meta comune. Seguire ...o alberare nel migliore dei ...affinchè tanto lavoro sorta ...tto desiderato e non venga ...vanita da incomprensioni o, ...o da atti inconsulti, è il pri... ...dovere di ogni socio.

* * *

...recchi giornali cittadini han... ...in questi giorni annunciato un ...imo sciopero dei camionetti... ...per precise divergenze con gli ...ali competenti circa l'applica... ...e delle tariffe. La verità è ...ersa. Che le tariffe fissate non ...andano più alle legittime esi... ...ze dei camionettisti è certo — ...r convincersene basta osserva... ...che le stesse sono state fissate ...alche mese fa; e da allora ad ...i il costo della vita è enorme... ...o aumentato — ma è anche ...o che la C.I.T.A., e per essa ...Presidente sta con i mezzi le... ...a sua disposizione trattando ...le autorità affinchè siano ri... ...uti i percorsi assegnati e con ...le tariffe.

...e, come abbiamo ragione di ...ere, di può declinare a favore ...a tesi esposta dalla C.I.T.A., ...ntadinanza non dovrà in ci... ...sottostare ad un aumento di ...ffa, ma dovrà compensare più ...guatamente un servizio esple... ...in maniera più rispondente ai ...reali bisogni.

...Pattando, che le tariffe fissate ...ckamente siano suscettibili di ...ione, è una verità di cui an... ...gli organi competenti debbono ...ncorrere l'evidenza. Ed abbia...

...sorte delle automobili, si sbizzarriscono a creare nuovi e pratici prodotti.

Le cronache registrano tutta una serie di codesti ritrovati della scienza, della tecnica, della meccanica, in virtù dei quali il numero e la gravità degli incidenti potranno essere notevolmente ridotti.

Così si segnala che in Inghilterra è stato posto in vendita un piccolo apparecchio consistente in una scatola oblunga, da una apertura della quale esce di tanto in tanto un foglietto su cui sono annotati, con un'esattezza infallibile, quei lavori di verifica e di manutenzione che si son venuti rendendo necessari alla vettura. E all'automobilista non rimane poi che da consegnare il foglietto al meccanico perchè provveda alla bisogna.

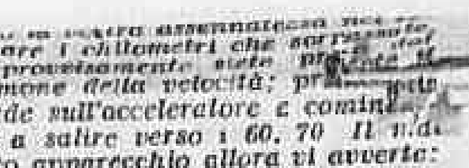
Dal canto suo un ingegnere dell'Ohio ha trovato il modo di applicare al cruscotto della vettura una lampadina che si accende non appena si verifichino delle differenze nella pressione dei pneumatici. Ma un collega di Savandi, nella Georgia, è andato anche più in là, in quanto ha inventato un dispositivo il quale non appena si verifica una perdita di aria in un pneumatico, agisce prontamente e blocca il foro d'apertura. Così, mentre il primo dispositivo avverte, il secondo provvede addirittura a riparare i guasti sino a raggiungere la prossima officina.

Ma l'iniziativa di una casa di costruzione americana, seguita a quanto pare da una tedesca, merita ancora maggiore considerazione: si tratterebbe di una vettura munita di una caratteristica sensazionale per assicurare l'incolumità di quella macchina affidata in mano di quei guidatori che, in gergo automobilistico, si chiamano «strabici» (in senso metaforico, s'intende!) e per i quali il calcolo delle «distanze di rispetto» laterali, nei passaggi stretti, non corrisponde sovente alla verità. La Casa americana ha dunque pensato di dotare la vettura di parafanghi di gomma. Visto che in gomma non è stato possibile trasformare i paraurti.... la trovata è andata a Maometto!

L'idea, a parte ogni considerazione umoristica, è interessante e degna di ogni sviluppo. Che l'automobilista, in caso di spavento, possa essere più efficace, frenando maggiormente verso terra senza temere irreparabilmente lo striscio contro il sasso sporgente. Non arrugginisce e non cambia colore, nè invita irresistibilmente i monelli a tamburreggiarvi ed a scriverci su. In caso di passaggi di fortuna, può consentire una volontaria riduzione di qualche centimetro nella larghezza della macchina, e permettere manovre urgenti altrimenti impossibili. Urtando un corpo fragile, ha potere contundente molto minore. Riducendo la responsabilità delle pubbliche autorimesse, ne attenuerebbe le tariffe. Infine, in caso di grossi guai generatori di sguardi, sarebbe sempre possibile quella saldatura autogena, che oggi è negata dall'esigua consistenza dei parafanghi metallici, presso qualsiasi officina di autogenizzazione.

Questo per i guidatori «strabici». Ma una casa francese si è preoccupata invece dei guidatori «miopi», quelli, cioè, che si accorgono della vicinanza di una macchina sostante davanti a loro, solo quando il loro avantreno la tocca. Se i paraurti, oltre ad essere degni di tal nome per la loro consistenza ed elasticità e per la robustezza dei loro attacchi, fossero altresì disposti, per convenzione internazionale, all'identica altezza da terra, come i respingenti ferroviari, questa forma di miopia avrebbe il suo lato buono in quanto risparmierebbe lo spazio dei parcheggi. Ma i paraurti, com'è noto, amano assumere le più variate altezze da terra e le sagome più capricciose; ed in quanto alla possibilità di utilizzarli come respingenti tanto varrebbe utilizzare, allo scopo, una collana di lampadine elettriche.

La Casa in questione, senza pretendere di trasformarli in accessori utili, ha tuttavia pensato che essi possono servire di supporto a due tamponi verticali di gomma dura, ancorabili ai paraurti mediante un ingegnoso attacco universale, che non permette rotazioni anche sotto forti sollecitazioni ad una estremità dei tamponi. L'altezza di questi è tale da assicurare il contatto con i paraurti dell'altra vettura, dovunque esso sia situato e comunque fogliato, in limiti ragionevoli e normali. Il piccolo urto, il contatto non troppo brusco (cioè proprio le evenienze più frequenti nella circolazione cittadina e nelle manovre di rimessa) possono così essere elasticamente ripartiti fra



...gnare i chilometri che sopraggiungono. Improvvisamente siete presi dal demone della velocità; premete il piede sull'acceleratore e cominciate a salire verso i 60, 70. Il magico apparecchio allora vi avverte: Olà amico, dove stai andando? Sei in città o pensi di essere in campagna? Se sei in campagna, bene; ma in città bada che questa velocità è pericolosa...

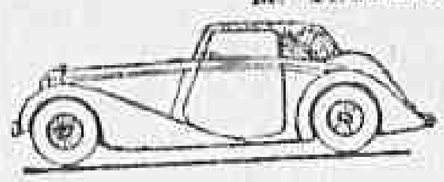
E' il primo monito: tra breve ne verranno altri. A 80,90 km., l'apparecchio vi domanda, non più discretamente, se siete un buon guidatore, giudizioso e sicuro della vostra macchina in ogni momento e ai 100 km. vi chiede pietosamente notizie della salute dei vostri freni (compresi quelli posteriori). Allorchè siete arrivato ai 120, 130 km. non vi ricorda più niente, vi avverte solo che sta pregando per la vostra anima.

L'inventore non ci dice se, dopo un eventuale sinistro, l'apparecchio domandi premurosamente notizie della salute del suo titolare... Ma indubbiamente l'invenzione è di quelle che non vanno trascurate.

Un amico fedele che al punto giusto vi richiami all'osservanza di una saggia prudenza, potrà salvare la vostra pelle, focoso automobilista, e quella altrui. E' bene vero che in fatto di consigli nessuno ascolta quelli degli altri; ma qui si tratta di una macchina e, non essendo in gioco l'amor proprio dell'uomo, è più facile che il consiglio venga accettato e seguito. Il tachimetro parlante si rivolge a voi e ad altri milioni di guidatori, e non farete alcuna brutta figura se l'ascolterete, spezzandogli sulla... bocca, la preghiera per la vostra anima.

Che se tu sei un «cappellone» del volante e non vuoi fare cattiva figura di fronte ai maggiori e più anziani colleghi, allora potrai adottare l'innovazione consigliata dall'Automobil Club di Cleveland e consistente nell'applicare davanti alla vettura, il cui conducente abbia da poco sostenuto gli esami di guida, un cartello recante un numero speciale e la scritta «New Driver» destinata a far sapere agli altri utenti della strada, che si trovano di fronte a un novellino e che quindi le precauzioni da adottare nei suoi riguardi non saranno mai troppe.

M. FADELCO



1000

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

DIREZNE REDAZ. AMMINISRAZIONE
Via D'Ascanio n. 11 - I piano - Telef. 561.379

Motor

Divieto di riproduzione anche parziale, dicesi e fotografie stampati su questo giornale senza la fonte. — I manoscritti, pubblicati, non si restituis

BORSA DELL'AUTOMOBI

AUTOCARRI - AUTO - MOTO - CICLI - GOM

(Dal 5 marzo all'11 marzo 1945)

VETTURE

Fiat 1500 - B - 5 ruote gommate 85 x 400 ottime condizioni generali e meccaniche . . . . . L. 900.000

Fiat 1500 - A - 1-11 Serie (come sopra) . . . . . L. 800.000

Fiat 1500 - BB - (Calandra Americana) (come sopra) . . L. 1.000.000

Fiat 1100 - 1-11 Serie 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche . . . L. 750.000

Fiat 1100 - III Serie (come sopra) L. 850.000

Fiat 1100 - (Calandra Americana) (come sopra) . . . . . L. 950.000

Fiat 500 - 1-11 Serie 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche, tetto apribile L. 380.000

Fiat 500 - Balestra lunga (come sopra) L. 450.000

Fiat Balilla - Tre velocità 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche. . L. 400.000

Fiat Balilla - 4 velocità quattro porte lusso (come sopra) . . L. 450.000

Bianchi - S. 5 - 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche . . . . L. 600.000

Bianchi - S. 9 - (come sopra) L. 700.000

Bianchi - S. 8 - (come sopra) L. 700.000

Lancia - Augusta - III Serie - 5 ruote gommate 85 x 100 ottime condizioni generali e meccaniche. L. 700.000

Lancia - Augusta - II Serie (e. sopra) L. 660.000

Lancia - Aprilia - 1500 - (come so. .i (gomme pilota) . . . . L. 1.400.000

Lancia Aprilia - 1300 - (come sopra) L. 1.000.000

Lancia Ardea - (come sopra) L. 900.000

Lamda - IX Serie - Carrozzeria rigida sei ruote 85 x 100 ottime condizioni generali . . . . L. 400.000

AUTOCARRI

Lancia - 3 RO - motrice, carrozzeria in legno, cabina letto, gomme 90 x 100 8 ruote gommate L. 5.000.000

Lancia - RO - (come sopra) con pneumatici . . . . . L. 6.000.000

Lancia RO - (come sopra) con gomme semi piene. . . . L. 5.000.000

Fiat - 634 - II Serie Motrice carrozzeria in legno, cabina letto, gomme 90 x 100, 8 ruote gommate, freno Westinghous . . . L. 5.000.000

Fiat - 634 - I Serie (come sopra, freno Fiat) . . . . . L. 4.000.000

Fiat - 665 - (come sopra impianto Boch originale) . . L. 5.500.000

Fiat - 626 - Nafta (come sopra, pompa iniezione Fiat) . . . . L. 3.500.000

Fiat - 626 - Benzina (come sopra, impianto elettrico Fiat). L. 3.000.000

Fiat - 621 - Nafta (come sopra, pompa iniezione Fiat) . . . L. 1.200.000

Fiat - 621 - Nafta (come sopra, iniezione Boch, freno Westinghous) L. 1.600.000

Fiat - 621 - Benzina (come sopra) L. 1.000.000

Fiat - BL - (come sopra, giganton e pneumatici anteriori, 1 ruota di scorta) . . . . . L. 700.000

Bianchi - Mediolano - Otto ruote gommate 90 x 100 motrice carrozzeria Viberti . . . . . L. 1.800.000

Bianchi - Mirus - (come sopra) L. 2.200.000

O. M. - Titano - 137 CV, motrice, carrozzeria in legno cabina letto, 8 ruote gommate 90 x 100 . L. 7.000.000

O. M. - Ursus - 110 CV, (come sopra) L. 4.600.000

O. M. - C. R. D. - (come sopra) L. 2.000.000

Isotta Fraschini - Anno 1940 motrice, carrozzeria in legno cabina letto 8 ruote gommate 90 x 100. L. 3.500.000

SPA - 38 - (come sopra). . L. 2.000.000

Cairano - 50 - (come sopra, gomme semipiene) . . . . . L. 900.000

Rimorchi «Viberti» - 8 gomme 85 % L. 2.500.000

VETTURE RIDOTTE

Ford 4 Cilindri A 5 ruote gommate 85 x100 coperto A. 5.50 x 19 P. 6.00 x 20 . . . . . L. 700.000

Fiat - 521 - (come sopra) A. 6.00 x 20 P. 32 x 6 . . . . . L. 600.000

Fiat - 634 - A. 600 x 20 P. 600 x 20 (come sopra) . . . . . L. 600.000

Fiat - Ardita - (come sopra) A. 5.50 x 17 P. 600 x 20 . . . . . L. 600.000

Fiat - 514 - (come sopra) A. 500 x 17 P. 600 x 18 . . . . . L. 400.000

Fiat - 508 - F - (come sopra) A. 600 x 20 P. 600 x 18 . . . . . L. 480.000

Fiat Balilla - (come sopra, 4 marcie) A. 400 x 17 P. 550 x 17 . . . L. 450.000

Fiat Topolino - Originale Furgone (come sopra) . . . . . L. 400.000

Bianchi - S. 5 - 1500 - (come sopra) A. 600 x 18 P. 600 x 18 . . . L. 500.000

Bianchi - S. 9 - (come sopra) A. 600 x 16 P. 600 x18 . . . . . L. 650.000

GOMME

al 90 % complete di camera d'aria:

650 x 15	L. 109.000
500 x 15	» 85.000
400 x 15	» 75.000
400 x 17	» 68.000
600 x 18	» 85.000
600 x 16	» 80.000
140 x 40	» 90.000
165 x 400	» 110.000
Pilota 135 x 400	» 90.000

Pilota	
14 x 50	58.000
17 x 50	60.000
16 x 50	55.000
15 x 50	50.000
30 x 5	60.000
550 x 12	50.000
450 x 18	60.000
500 x 18	60.000
550 x 18	70.000
600 x 23	70.000
33 x 6	45.000
550 x 17	50.000
500 x 17	50.000
450 x 40	80.000
270 x 20	105.000
210 x 20	100.000
200 x 20	90.000
12 x 70 x 20	140.000
42 x 9	180.000
33 x 9	150.000
36 x 8	130.000
38 x 7	105.000

GOMME PER MOTOCICLETTE

300 x 19	L. 13.000
350 x 19	» 15.000
300 x 19 a tallone	» 7.000

I prezzi di cui sopra si intendono per gomme non rayon; se rayon, dedurre il 20 %.

Camera d'aria per vettura con 5 pezze L. 5.000

id. con p.ù pezze . . . . L. 4.000

Camera d'aria autocarro . . L. 6.000

MOTOCICLETTE

Guzzi 500 - V. Telaio elastico gomme 85 x 100 . . . . . L. 220.000

Guzzi 500 - Telaio rigido . . L. 160.000

Guzzi 500 - Cambio a mano L. 130.000

Guzzi 250 - 4 velocità telaio elastico gomme 85 x 100 . . . . L. 180.000

Guzzi 250 - Telaio rigido . . L. 130.000

Bianchi 500 - Te

Bianchi 250 - Fe

Gilera - 6 bulli

Gilera - 6 bulli

Gilera 250 - Tel

Benelli 500 - El

Benelli 500 - E

Benelli 250 - El

Benelli 250 - E

MAS 500 - Model

MAS 350 - 4 c

MAS 175 - Bic

Motocarrozzino ... so ottime con... Bi...

Gomme 85 x 100 ...

Bianchi - Lus...

Bianchi - Dom...

Bianchi - Norm...

Bianchi - Norm...

Legnano - Spec...

Maino - Sport ...

Olimpia - Sport ...

Altre marche ...

GOMME P...

23 x 5/8	100/100
20 x 3/8	»
26 x 5/8	»
26 x 1/2 x 1 3/4	»
26 x 1 3/4	»

La settimana in Borsa

Guida delle linee automobilistiche per passeggieri e merci

ROMA-NAPOLI

Andrea Merzario S. A. - Piazza San Bernardo, 106 - Tel. 45-314, giornaliere — **A.T.I.** - Via Rasella, 3 - Telefono 473-164, giornaliere — **I.R.A.** Via Crescenzio, giornaliere — **Italica Trasporti** - Via Vittoria, 45 - Tel. 60-672, 3 volte al giorno — **Minerva** Via XX Settembre, 4 - Tel. 487-007, giornaliere — **Orient Express** - Lungotevere Prati, 13 - Tel. 561-862, giornaliere — **«Pier Busseti»** Via del Tritone, 76 - Tel 41-429, giornaliere — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 - Tel. 42-067, giornaliere — **S.A.T.I.C.** - Via Bergamo, 31 Tel 863-490, giornaliere — **S.C.A.E.T.** - Via F Crispi, 12 - Telefono 487-179, giornaliere — **S.M.A.T.** Via Rasella, 54 - Tel. 460-402, giornaliere — **Tormar** Via XX Settembre, 3 - Tel. 481-352, giornaliere.

ROMA-BARI

Orient Express - Lungotevere Prati, 13 Tel. 561-862, mercoledì, venerdì, sabato — **«Pier Busseti»** - Via Tritone, 76 - Tel. 41-429, bisettimanali — **S.A.T.E.M.** - Via Torino 5 Telefono 42-067, bisettimanali — **S.A.T.I.C.** Via Bergamo, 31 - Tel. 863-490, giornaliere.

ROMA-SALERNO-REGGIO CALABRIA

«Pier Busseti» - Via del Tritone, 76 Tel. 41-429, continuative.

ROMA-GROSSETO-CECINA

«Pier Busseti» - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuative — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 Tel. 42-067, bisettimanali.

ROMA-SIENA-FIRENZE

«Pier Busseti» - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuative — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 Tel. 42-067, giornaliere.

ROMA-AREZZO

«Pier Busseti» Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuative — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 - Tel. 42-067, bisettimanali.

ROMA-PERUGIA

Minerva - Via XX Settembre, 4 - Tel. 487-007, giornaliere — **Orient Express** — Lungotevere Prati, 13 - Tel. 481-352, ogni mercoledì e sabato (ore 9).

ROMA-JESI-FALCONARA SENIGALLIA-FANO

Orient Express Lungotevere Prati, 13 - Tel. 561-862, giovedì e venerdì — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 - Telefono 42-067, bisettimanali.

ROMA-ASCOLI PICENO-FABRIANO MACERATA

S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 Telefono 42-067, bisettimanali.

I SERVIZI DELLE AUTOCORRIERE

Alla **C.I.T. di Roma Termini**, fanno capo per la prenotazione dei posti e a disposizioni per la partenza se-

Roma-Pitigliano (giornaliero meno la domenica) L. 315, p. 13,30.

Roma-Macerata (martedì e sabato) L. 740, p. 9 a. 18.

Roma-Pescara (mercoledì e sabato) L. 675, p. 7 a. 14.

Roma-Chieti (martedì e venerdì) L. 425, p. 6 a. 16.

Roma-L'Aquila (martedì, giovedì e sabato) L. 230, p. 9 a. 16.

Roma-Rieti (martedì, giovedì, sabato) L. 145, p. 10,30-17 a. 15-21.

Roma-Teramo (lunedì e giovedì) biglietto L. 550.

Alla **C.I.T. di Piazza Esedra** fanno capo i seguenti servizi:

Roma-Perugia (martedì e sabato) L. 650, p. 7.

Roma-Montepulciano (sabato) L. 450 p. 8 a. 15.

Roma-Cosenza-Crotone (trimestrale), L. 2700.

Alla **C.I.T. di Piazza Colonna** prenotazioni per il servizio Roma-Napoli che si effettua tutti i giorni meno la domenica. Biglietto L. 440, p. 8 a. 16.

Presso l'**Agenzia A.V.A.I.** (Agenzia Viaggi Automobilistici Italia) in Viale Castro Pretorio n. 84 (tel. 490-940).

Roma-Frosinone ... rivo 18,30.

Roma-Prosed...

Roma-Privern...

Roma-Terrac...

Roma-Veroli ...

Roma-Castel...

n. 16,30.

Roma-Bracci... rivo 18,30.

Roma-Manzi... rivo 18,30.

Roma-Oriolo ...

Roma Sant'A... p. 15 a. 17.

Roma-Guidon...

Roma-Anagni...

Roma-Civitav...

ledì, giovedì, s... p. 14 a. 16.

...oma-Allumi... giovedì, saba...

Roma-Tolfa ... vedì e sabato)...

Roma-Avezza... venerdì) L. 5...

Roma-Collevi... ledì e sabato)...

Roma-Sgurgo... sabato) L. 16...

Roma-Orte...

1001

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

DAZ. AMMINISTRAZIONE
.11 - I piano Telef. 261 379

Motor

Divieto di riproduzione anche parziale degli articoli, disegni o fotografie pubblicati su questo giornale senza citarne la fonte. — I manoscritti, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

RSA DELL'AUTOMOBILE

TOCARRI - AUTO - MOTO - CICLI - GOMME

(Dal 5 marzo all'11 marzo 1945)

AUTOCARRI

Lancia - 3 RO - motrice, carrozzeria in legno, cabina letto, gomme 90 x 100 6 ruote gommate L. 6.500.000
Lancia - RO - (come sopra) con pneumatici . . . . . L. 4.000.000
Lancia - RO - (come sopra) con gomme semi piene . . . L. 3.000.000

Fiat - 634 - II Serie Motrice carrozzeria in legno, cabina letto, gomme 90 x 100, 6 ruote gommate, freno Westinghouse . . . . L. 5.000.000
Fiat - 634 - I Serie (come sopra, freno Fiat) . . . . . L. 4.000.000
Fiat - 666 - (come sopra impianto Boch originale) . . . L. 5.500.000
Fiat - 626 - Nafta (come sopra, pompa iniezione Fiat) . . . L. 3.500.000
Fiat - 626 - Benzina (come sopra, impianto elettrico Fiat) L. 3.900.000
Fiat - 621 - Nafta (come sopra, pompa iniezione Fiat) . . . L. 1.200.000
Fiat - 621 - Nafta (come sopra, iniezione Boch, freno Westinghouse) L. 1.600.000
Fiat - 621 - Benzina (come sopra) L. 1.000.000
Fiat - BL - (come sopra, giganton e pneumatici anteriori, 1 ruota di scorta) . . . . . L. 700.000

Bianchi - Modolano - Otto ruote gommate 90 x 100 motrice carrozzeria Viberti . . . . . L. 1.800.000
Bianchi - Miro - (come sopra) L. 2.200.000

O. M. - Titano - 137 CV. motrice, carrozzeria in legno cabina letto, 8 ruote gommate 90 x 100 . L. 7.000.000
O. M. - Ursus - 110 CV. (come sopra) L. 4.000.000
O. M. - C. R. D. - (come sopra) L. 2.000.000
Isotta Fraschini - Anno 1940 motrice, carrozzeria in legno cabina letto 8 ruote gommate 90 x 100. L. 3.500.000
SPA - 38 - (come sopra) . . L. 2.000.000
Corano - 50 - (come sopra, gomme semipiene) . . . . . L. 900.000
Rimorchi «Viberti» - 8 gomme 85 % L. 2.500.000

VETTURE RIDOTTE

Ford 4 Cilindri A - 5 ruote gommate 85 x100 coperto A. 5.50 x 19 P. 6.00 x 20 . . . . . L. 700.000
Fiat - 521 - (come sopra) A. 6.00 x 20 P. 32 x 6 . . . . . L. 600.000
Fiat - 634 - A. 600 x 20 P. 600 x 20 (come sopra) . . . . . L. 60..000
Fiat - Ardita - (come sopra) A. 5.50 x 17 P. 600 x 20 . . . . . L. 600.000
Fiat - 514 - (come sopra) A. 500 x 17 P. 600 x 18 . . . . . L. 400.000
Fiat - 503 - F - (come sopra) A. 600 x 16 P. 600 x 18 . . . . . L. 400.000
Fiat Balilla - (come sopra, 4 marce) A. 400 x 17 P. 550 x 17 . . L. 460.000
Fiat Topolino - Originale Furgone (come sopra) . . . . . L. 400.000

Bianchi - S. 5 - 1506 - (come sopra) A. 600 x 18 P. 600 x 18 . . . L. 500.000
Bianchi - S. 9 - (come sopra) A. 600 x 16 P. 600 x16 . . . . . L. 650.000

GOMME

al 30 % completo di camera d'aria:

550 x 15	L. 109.000
500 x 15	» 85.000
400 x 15	» 76.000
400 x 17	» 65.000
600 x 18	» 85.000
600 x 16	» 80.000
140 x 40	» 90.000
165 x 400 Pilota	» 110.000
135 x 400	» 90.000
14 x 50	» 60.000
17 x 50	» 60.000
16 x 50	» 55.000
15 x 50	» 50.000
30 x 5	» 60.000
550 x 12	» 50.000
450 x 18	» 50.000
500 x 18	» 60.000
550 x 18	» 70.000
600 x 22	» 70.000
32 x 6	» 45.000
650 x 17	» 60.000
500 x 17	» 50.000
130 x 40	» 80.000
270 x 20	» 105.000
240 x 20	» 100.000
200 x 20	» 90.000
12 x 70 x 20	» 140.000
42 x 9	» 180.000
38 x 9	» 150.000
36 x 8	» 130.000
34 x 7	» 105.000

GOMME PER MOTOCICLETTE

300 x 19	L. 15.000
350 x 19	» 15.000
300 x 19 a tallone	» 7.000

I prezzi di cui sopra si intendono per gomme non rayon: se rayon, dedurre il 20 %.

Camera d'aria per vettura con 5 pezze L. 5.000
Id. con p.d pezzo . . . . L. 4.000
Camera d'aria autocarro . . . L. 6.000

MOTOCICLETTE

Guzzi 500 - V. Telaio elastico gomme 85 x 100 . . . . . L. 220.000
Guzzi 500 Telaio rigido . . L. 160.000
Guzzi 500 - Cambio a mano L. 150.000
Guzzi 250 - 4 velocità telaio elastico gomme 85 x 100 . . . L. 180.000
Guzzi 250 - Telaio rigido . . L. 130.000
Bianchi 500 - Telaio elastico. L. 150.000
Bianchi 250 - Freccia d'oro. L. 250.000
Gilera - 8 bulloni telaio elastico L. 200.000
Gilera - 4 bulloni telaio elastico L. 140.000
Gilera 250 - Telaio rigido . L. 100.000

Benelli 500 - Elastica gomme 85 x 100 L. 100.000
Benelli 500 - Rigida gomme 85 x 100 L. 150.000
Benelli 250 - Elastica gomme 85 x 100 L. 150.000
Benelli 250 - Rigida gomme 85 x 100 L. 130.000

MAS 500 - Modello 1940 gomme 85 x 100 L. 160.000
MAS 350 - 4 marce gomme 85 x 100 L. 125.000
MAS 175 Rigida gomme 85 x 100 L. 85 00

Motocarrozzino in pelle con para-brise ottime condizioni, ruota 80 x 100

BICICLETTE

Gomme 85 x 100
Bianchi - Lusso uomo tipo sport L. 33.000
Bianchi - Donna . . . . . L. 30.000
Bianchi Normale uomo . . L. 29.000
Bianchi - Normale donna . L. ..000
Legnano - Sport superleggera L. 35.000
Maino - Sport superleggera L. 35.000
Olimpia - Sport superleggera L. ..000
Altro marche - Uomo . . . L. 24.000
» Donna . . . L. 23.000

GOMME PER BICICLETTE

28 x 5/8 100/100	L. 7.000
28 x 3/8 »	L. 6.000
26 x 5/8 »	L. 7.500
26 x 1/2 x 1 3/4	L. 8.500
26 x 1 3/4	L. 8.500

Guida delle linee automobilistiche per passeggieri e merci

Roma-Pitigliano (giornaliero meno la domenica) L. 315, p. 13,30.
Roma-Macerata (martedì e sabato) L. 740, p. 8 a. 18.
Roma-Pescara (mercoledì e sabato) L. 575, p. 7 a. 14.
Roma-Chieti (martedì e venerdì) L. 425, p. 8 a. 16.
Roma-L'Aquila (martedì, giovedì e sabato) L. 233, p. 8 a. 15.
Roma-Rieti (martedì, giovedì, sabato) L. 146, p. 10,30-17 a. 15-21.
Roma-Teramo (lunedì e giovedì) biglietto L. 550.
Alla C.I.T. di Piazza Esedra fanno capo i seguenti servizi:
Roma-Perugia (martedì e sabato) L. 630, p. 7.
Roma-Montepulciano (sabato) L. 450 p. 8 a. 15.
Roma-Cosenza-Crotone (trimestrale) L. 2700.
Alla **C.I.T. di Piazza Colonna** prenotazioni per il servizio Roma-Napoli che si effettua tutti i giorni meno la domenica. Biglietto L. 440, p. 8 a. 16.
Presso l'**Agenzia A.V.A.I.** (Agenzia Viaggi Automobilistici Italia) in Viale Castro Pretorio n. 84 (tel. 490 640).

Roma-Frosinone L. 146, p. 15.30 arrivo 18,30.
Roma-Prossedi L. 193, p. 15 a. 18,30.
Roma-Priverno L. 172, p. 15 a. 18,30.
Roma-Terracina L. 172, p. 15 a. 18,30.
Roma-Veroli L. 162, p. 15 a. 18.
Roma-Castelmadama L. 79, p. 15 a. 16,30.
Roma-Bracciano L. 136 [illegible] arrivo 18,30.
Roma-Manziana L. 135, p. 15 arrivo 18,30.
Roma-Oriolo L. 160, p. 15 a. 18,30.
Roma Sant'Angelo Romano L. 65, p. 15 a. 17.
Roma-Guidonia L. 65, p. 15 a. 17.
Roma-Anagni L. 125, p. 15,30 a. 19.
Roma-Civitavecchia (lunedì, mercoledì, giovedì, venerdì e sabato) L. 210, p. 14 a. 18.
Roma-Allumiere (lunedì, mercoledì, giovedì, sabato) L. 210, p. 14 a. 18,30.
Roma-Tolfa (lunedì, mercoledì, giovedì e sabato), L. 210, p. 14 a. 19.
Roma-Avezzano (lunedì, mercoledì e venerdì) L. 500, p. 8.
Roma-Cellevecchie (lunedì, mercoledì e sabato) L. 250, p. 14 a. 17,30.
Roma-Segargola (lunedì, giovedì e sabato) L. 160, p. 14,30.
Roma-Orvieto (lunedì, mercoledì,

...nerdì, sabato — «**Pier Busseti**» - Via Tritone, 76 - Tel. 41-429, bisettimanali — **S.A.T.E.M.** - Via Torino 5 Telefono 42-067, bisettimanali — **S.A.T.I.C.** Via Bergamo, 31 - Tel. 863-490, giornaliere.

ROMA-SALERNO-REGGIO CALABRIA
«**Pier Busseti**» - Via del Tritone, 76 Tel. 41-429, continuative.

ROMA-GROSSETO-CECINA
«**Pier Busseti**» - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuative — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 Tel. 42-067, bisettimanali.

ROMA-SIENA-FIRENZE
«**Pier Busseti**» - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuative — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 Tel. 42-067, giornaliere.

ROMA-AREZZO
«**Pier Busseti**» - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuative — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 - Tel. 42-067, bisettimanali.

ROMA-PERUGIA
Minerva - Via XX Settembre, 4 Tel. 482-009, giornaliere — **Orient Express** - Lungotevere Prati, 13 - Tel. 561-862, giovedì e venerdì — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 - Telefono 42-067, bisettimanali.

ROMA-JESI-FALCONARA SENIGALLIA-FANO
Orient Express - Lungotevere Prati, 13 - Tel. 561-862, giovedì e venerdì — **S.A.T.E.M.** - Via Torino, 5 - Telefono 42-067, bisettimanali.

ROMA-ASCOLI PICENO-FABRIANO MACERATA
S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 Telefono 42-067, bisettimanali

I SERVIZI DELLE AUTOCORRIERE
Alla **C.I.T. di Roma Termini**, fanno capo per la prenotazione dei posti e le disposizioni per la partenza [illegible]

...Piazza Ban... 14, giornaliere, 5 - Telefo... I.R.A. Via ... Italian Tra... Tel. 60-672, Minerva Via ...007, giornaliere — ...Lungotevere Pra... mercoledì, ve...

In Borsa

1002

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

vero Prati, 13 - Tel. 561-862, giornaliero — «Pier Bussetti» Via del Tritone, 76 - Tel. 41-429, giornaliero — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Tel. 42-067, giornaliero — S.A.T.I.C. - Via Bergamo, 31 - Tel. 863-490, giornaliero — S.C.A.E.T. - Via F. Crispi, 12 - Telefono 467-172, giornaliero — S.M.A.T. Via Rasella, 54 - Tel. 480-402, giornaliero — Turmar - Via XX Settembre, 3 - Tel. 481-352, giornaliero.

ROMA-BARI

Orient Express - Lungotevere Prati, 13 - Tel. 561-862, mercoledì, vo-

ROMA-GROSSETO-GENOVA

«Pier Bussetti» - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuativo — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Tel. 42-067, bisettimanali.

ROMA-SIENA-FIRENZE

«Pier Bussetti» - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuativo — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Tel. 42-067, giornaliero.

ROMA-AREZZO

«Pier Bussetti» - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuativo — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Tel. 42-067, bisettimanali.

ROMA-PERUGIA

Minerva - Via XX Settembre, 4 - Tel. 487-007, giornaliero — Orient Express - Lungotevere Prati, 13 - Tel. 561-862, giornaliero — «Pier Bussetti» - Via del Tritone, 76 - Tel. 41-429, continuativo — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Tel. 42-067, bisettimanali — Termar - Via XX Settembre, 3 -

per proseguire e situati

Tel. 481-352, ogni mercoledì e sabato ore 9).

ROMA-JESI-FALCONARA SENIGALLIA-FANO

Orient Express - Lungotevere Prati, 13 - Tel. 561-862, giovedì e venerdì — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Telefono 42-067, bisettimanali.

ROMA-ASCOLI PICENO-FABRIANO MACERATA

S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Telefono 42-067, bisettimanali.

I SERVIZI DELLE AUTOCORRIERE

Alla **C.I.T. di Roma Termini**, fanno capo per la prenotazione dei posti e le disposizioni per la partenza i seguenti servizi automobilistici:

Roma-Latina (giornaliero meno la domenica) biglietto L. 135, partenza ore 7,30-14,30, arrivo 10,30 e 17,30.

Roma-Palombara (giornaliero meno la domenica) L. 65, p. 15 a. 18.

Roma-Marcellina (giornaliero meno la domenica) L. 65, p. 15 a. 18.

Roma-Rieti (martedì, giovedì, sabato) L. 146, p. 10,30-17 a. 15-21.

Roma-Teramo (lunedì e giovedì) biglietto L. 650.

Alla **C.I.T. di Piazza Esedra** fanno capo i seguenti servizi:

Roma-Perugia (martedì e sabato) L. 430, p. 7.

Roma-Montepulciano (sabato) L. 650 p. 8 a. 16.

Roma-Cosenza-Crotone (trimestrale), L. 2700.

Alla **C.I.T. di Piazza Colonna** prenotazioni per il servizio Roma-Napoli che si effettua tutti i giorni meno la domenica. Biglietto L. 440, p. 8 a. 16.

Presso l'**Agenzia A.V.A.I.** (Agenzia Viaggi Automobilistici Italia) in Viale Castro Pretorio n. 84 (tel. 490-640), ove funziona anche un deposito bagagli, si prenotano i posti per le seguenti linee partenti dal medesimo Viale.

Tutti i giorni, meno la domenica: Roma-Alatri L. 162, p. 15,30 a 18,30. Roma-Ferentino L. 156, p. 15 a. 18.

La settimana in Borsa

Nella settimana passata il mercato ha continuato nella sua tendenza di fermezza su tutti i comparti con speciale miglioria in quello dei valori azionari.

Nel comparto dei valori di Stato particolarmente richiesti la Rendita Italiana 3,50 % 1906 la cui quotazione è passata da 125,50 a 128, la Rendita 5 % da 97,95 a 99,15 e il Redimibile 3,50 % da 80,50 a 90,60.

Ottimi assorbimenti, anche per quantitativi notevoli, di Buoni del Tesoro 5 % e 4 % che si iscrivono a prezzi superiori di quelli di apertura di settimana (Buoni Tesoro 5 % da 96,50 a 96,75 - Buoni Tesoro 4 % da 89,55 a 89,70).

I valori azionari hanno registrato nella settimana una ripresa di transazioni e parecchie plusvalenze si sono formate in seguito a insistenti domande di vari titoli, particolarmente di Centrale (da 4100 a 4400); Stet (da 2550 a 2750); Meridionali (da 4300 a 4550); Italcable (da 1150 a 1375); Coloni (da 3075 a 3175); Viscosa (da 2075 a 2350); Amiata (da 1900 a 2200); Calini (da 715 a 745); Terni (da 880 a 920); Unes (da 725 a 765); Meridelettriche (da 2580 a 2775); Sade (da 838 a 920); Pantanella (da 720 a 800).

Tra le Obbligazioni sono state largamente richieste le Iri Mare e le Iri Ferro che dopo aver raggiunto le quotazioni di 760 e 860 rispettivamente (da 637 e 760) chiudono però la settimana in leggera reazione in seguito a offerte senza contropartita. Trascurati i Fondiari. Assai ricercate invece le obbligazioni Elettriche, in particolar modo le Romana di Elettricità 6 % che migliorano la quotazione passando da 642 a 651.

Strade e ponti riparati

nel tratto Roma-Livorno

Circa 500 km. di strade nazionali e 100 km. di strade secondarie sono state riparate, in massima parte da truppe italiane e da operai civili, nella zona costiera tirrenica a nord di Roma, fino a Livorno.

Tali strade sono state affidate alla manutenzione di Battaglioni italiani della P. B. S. e in piccola parte al Genio Civile.

Oltre 50 ponti principali su queste strade sono stati sostituiti con ponti semipermanenti.

Ai ponti scomponibili del tipo «Bailey» impiantati dalle truppe avanzanti, sono stati sostituiti dalla C. B. S. ponti in ferro su pile di legno o in acciaio, detti «semi-permanenti». Essi saranno lasciati in posto fino a quando non si potrà provvedere con ponti in muratura.

Due commissari straordinari

alla Breda di Napoli

Con decreto del Prefetto di Napoli il dott. ing. Enrico Sassi e il dottore Giuseppe Masini, Procuratori della «Breda», sono stati nominati congiuntamente commissari straordinari della Società limitatamente alla Sezione decima, con i poteri del Presidente, dell'Amministratore Delegato e del Consiglio di Amministrazione della Società stessa.

La "FIAT" socializzata

Secondo una informazione registrata anche dalla stampa inglese, i dirigenti e gli operai della «Fiat» sono stati riuniti il 18 febbraio a. a. a Torino dal delegato per il Piemonte della Confederazione Generale del Lavoro, Tecnici ed Arti.

Il decreto per la socializzazione della «Fiat» è stato comunicato ufficialmente agli operai.

Le linee delle camionette

concesse in gestione alla C. I. T. A.

LINEA	PERCORSO
1) - EF n.	S. Maria Magg.-IV Font.-P. Colonna
2) - CP n.	Colosseo-Via dell'Impero-P. Colonna
3) - 22 .	Porta S. Paolo-Garbatella
4) - EP n.	S. Maria Magg.-P. Venezia-Argentina
5) - MR n.	Ferrovia-Via Nazionale-Argentina
6) - CI barr	Flaminio-P. Fiume
7) - NT n.	Porta Pia-P. Fiume-P. Colonna
8) - 105 .	Piazza Fiume-Piazza Acilia
9) - NT r.	Piazza Sonnino-P. Venezia-P. Colonna-P. Barberini
10) - MIP r.	P. Risorgimento-P. Cavour-P. Colonna
11) - 7 .	P. Indipendenza-V. XXI Aprile
12) - EP r.	P. Cavour-Corso Umberto-Banca d'Italia
13) - 106 .	Via Veneto-Corso Trieste-Annibaliano
14) - — .	Flaminio-Piazza Milvio
15) - EF r.	Piazzale Clodio-Flaminio-P. di Spagna
16) - 124 .	Piazza Venezia-Aventino-S. Sabba
17) - 16 .	S. Maria Magg.-S. Giovanni-V. Tuscolana
18) - 103 .	Via Veneto-V. Paisiello-V. Siacci
19) - 12 .	P. Vittorio E.-Acqua Bullicante
20) - 35 .	Piazza Risorgimento-Manicomio
21) - 134 .	Ponte Vittorio-V. Sacchetti
22) - 11 .	Piazza Vittorio-Tiburtina-Portonaccio
23) - 107 .	Porta Pia-Monte Sacro
24) - 28 .	Monte Savello-P. Garibaldi-Monteverde Nuovo

N.B. - Prezzi: per le prime 10 linee, L. 8; per le linee dalla 11. alla 18., L. 10; per le linee dalla 19. alla 24., L. 12.

1003

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

ROMA-GRUBERTO-ORDINA

« Pier Busseti » - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuative — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5- Tel. 42-067, bisettimanali.

ROMA-SIENA-FIRENZE

« Pier Busseti » - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuative — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5- Tel. 42-067, giornaliere.

ROMA-AREZZO

« Pier Busseti » - Via del Tritone n. 76 - Tel. 41-429, continuative — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Tel. 42-067, bisettimanali.

ROMA-PERUGIA

Minerva - Via XX Settembre, 4 Tel. 487-007, giornaliere — Orient Express - Lungotevere Prati, 13 Tel. 561-962, giornaliere — « Pier Busseti » - Via del Tritone, 76 Tel. 41-429, continuative — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Tel. 42-076, bisettimanali — Termar - Via XX Settembre, 3 - Tel. 481-482, ogni mercoledì e sabato (ore 9).

ROMA-JESI-FALCONARA SENIGALLIA-FANO

Orient Express - Lungotevere Prati, 13 - Tel. 561-962, giovedì e venerdì — S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 - Telefono 42-067, bisettimanali.

ROMA-ASCOLI PICENO-FABRIANO MACERATA

S.A.T.E.M. - Via Torino, 5 Telefono 42-067, bisettimanali.

I SERVIZI DELLE AUTOCORRIERE

Alla C.I.T. di Roma Termini, fanno capo per la prenotazione dei posti e le disposizioni per la partenza i seguenti servizi automobilistici:

Roma-Latina (giornaliero meno la domenica) biglietto L. 130 partenze 7,30-14,30, arrivo 10,30 e 17,30.

Roma-Palombara (giornaliero meno la domenica) L. 65, p. 15 a. 18.

Roma-Marcellina (giornaliero meno la domenica) L. 65, p. 15 a. 18.

Roma-Rieti (martedì, giovedì, sabato) L. 166, p. 10,30-17 a. 15-21.

Roma-Teramo (lunedì e giovedì) biglietto L. 650.

Alla C.I.T. di Piazza Esedra fanno capo i seguenti servizi:

Roma-Perugia (martedì e sabato) L. 430, p. 7.

Roma-Montepulciano (sabato) L. 450 p. 8 a. 15.

Roma-Cosenza-Crotone (trimensile), L. 2700.

Alla C.I.T. di Piazza Colonna prenotazioni per il servizio Roma-Napoli che si effettua tutti i giorni meno la domenica. Biglietto L. 430, p. 5 a. 16.

Presso l'Agenzia A.V.A.I. (Agenzia Viaggi Automobilistici Italia) in Viale Castro Pretorio n. 84 (tel. 490.640), ove funziona anche un deposito bagagli, si prenotano i posti per le seguenti linee partenti dal medesimo Viale.

Tutti i giorni, meno la domenica: Roma-Alatri L. 162, p. 15,30 a 18,30. Roma-Ferentino L. 156, p. 15 a. 19.

Roma-Anagni L. 125, p. 15,30 a. 18.

Roma-Civitavecchia (lunedì, mercoledì, giovedì, venerdì e sabato) L. 210, p. 14 a. 18.

Roma-Allumiere (lunedì, mercoledì, giovedì, sabato) L. 210, p. 14 a. 18,30.

Roma-Tolfa (lunedì, mercoledì, giovedì e sabato) L. 210, p. 14 a. 19.

Roma-Avezzano (lunedì, mercoledì e venerdì) L. 500, p. 8.

Roma-Collevecchio (lunedì, mercoledì e sabato) L. 250, p. 14 a. 17,30.

Roma-Scurgola (lunedì, giovedì e sabato) L. 160, p. 14,30.

Roma-Orvieto (lunedì, mercoledì, giovedì e sabato) L. 300, p. 14 a. 17,30.

Roma-Montegabbione (sabato) L. 500 p. 14 a. 18

Strade e ponti riparati

nel tratto Roma-Livorno

Circa 500 km. di strade nazionali e 100 km. di strade secondarie sono state riparate, in massima parte da truppe italiane e da operai civili, nella zona costiera tirrenica a nord di Roma, fino a Livorno.

Tali strade sono state affidate alla manutenzione di Battaglioni italiani della P. B. S. o in piccola parte al Genio Civile.

Oltre 50 ponti principali su queste strade sono stati costituiti con ponti semipermanenti.

Ai ponti componibili del tipo « Bailey » impiegati dalle truppe avanzanti, sono stati sostituiti dalla C. B. S. ponti in ferro su pile di legno o in acciaio, detti « semipermanenti ». Essi saranno lasciati in posto, fino a quando non si potrà provvedere con ponti in muratura.

Due commissari straordinari

alla Breda di Napoli

Con decreto del Prefetto di Napoli il dott. ing. Enrico Sassi e il dottore Giuseppe Masini, Procuratori della « Breda », sono stati nominati congiuntamente commissari straordinari della Società limitatamente alla sezione decima, con i poteri del Presidente, dell'Amministratore Delegato e del Consiglio di Amministrazione della Società stessa.

La "FIAT" socializzata

Secondo una informazione registrata anche dalla stampa inglese, i dirigenti e gli operai della « Fiat » sono stati riuniti il 18 febbraio u. s. a Torino dal delegato per il Piemonte della Confederazione Generale del Lavoro, Tecnici ed Arti.

Il decreto per la socializzazione della « Fiat » è stato comunicato ufficialmente agli operai.

Le linee delle camionette

concesse in gestione alla C. I. T. A.

LINEA	PERCORSO
1) - EF n.	S. Maria Magg.-IV Font.-P. Colonna
2) - CP n.	Colosseo-Via dell'Impero-P. Colonna
3) - 22 .	Porta S. Paolo-Garbatella
4) - EP n.	S. Maria Magg.-P. Venezia-Argentina
5) - MB n.	Ferrovia-Via Nazionale- Argentina
6) - CI barr	Flaminio-P. Fiume
7) - NT n.	Porta Pia-P. Fiume- P. Colonna
8) - 105 .	Piazza Fiume-Piazza Acilia
9) - NT r.	Piazza Sonnino-P. Venezia-P. Colonna-P. Barberini
10) - MIP r.	P. Risorgimento-P. Cavour-P. Colonna
11) - 7 .	P. Indipendenza-V. XXI Aprile
12) - EP r.	P. Cavour-Corso Umberto-Banca d'Italia
13) - 106 .	Via Veneto-Corso Trieste-Annibaliano
14) - — .	Flaminio-Piazza Milvio
15) - EF r.	Piazzale Clodio-Flaminio-P. di Spagna
16) - 124 .	Piazza Venezia-Aventino-S. Sabba
17) - 16 .	S. Maria Magg.-S. Giovanni-V. Tuscolana
18) - 103 .	Via Veneto-V. Paisiello-V. Sinceri
19) - 12 .	P. Vittorio E.-Acqua Bullicante
20) - 35 .	Piazza Risorgimento-Manicomio
21) - 134 .	Ponte Vittorio-V. Sacchetti
22) - 11 .	Piazza Vittorio-Tiburtina-Portonaccio
23) - 167 .	Porta Pia-Monte Sacro
24) - 28 .	Monte Savello-P. Garibaldi-Monteverde Nuovo

N.B. - Prezzi: per le prime 10 linee, L. 8; per le linee dalla 11. alla 18., L. 10; per le linee dalla 19. alla 24., L. 12.

Un Commissario alla Aeronautica Ambrosini

Con decreto del Presidente del Tribunale di Roma, l'avv. Giorgio Levi è stato nominato commissario per la gestione straordinaria della società. Tutti gli amministratori, compreso il presidente del Consiglio di Amministrazione ing. Ambrosini, si trovano nell'Italia occupata, per cui l'attività dell'azienda ne rimaneva compromessa. La Società è proprietaria del grande stabilimento di costruzioni aeronautiche di Passignano sul Trasimeno, di stabilimenti per la produzione di olii di ricino a Mocadiscio, Tripoli e Reggio Emilia.

Aviolinee tra la Gran Bretagna e le Capitali europee

I giornali londinesi annunciano che 37 compagnie di navigazione britanniche hanno costituito una compagnia chiamata « Shipping Airlines Limited », che si propone di istituire aviolinee tra la Gran Bretagna e tutte le capitali europee. Il ministro britannico per l'aviazione civile, Lord Swinton, sta studiando le proposte presentategli dalla nuova compagnia.

EZIO BARTOLONI
Direttore responsabile

Editrice: Soc. Ediz. Tecniche S.E.T.
Autorizzazione della Commissione Nazionale per la Stampa n. 1910 del 22 novembre 1944

Via Mario de' Fiori 101 - Roma
Tel. Grafico Romano « Il Vascello »

Autotrasportatori
"MOTOR"
è il vostro giornale

1004

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

RESTRICTED

RESTRICTED

FIFTEEN ARMY GROUP

9209 6 JUNE 1945 PRIORITY

RESTRICTED PD

PARA ONE PD REFERENCE THIS HEADQUARTERS SIGNALS EIGHT NINE NINE SEVEN OF ZERO TWO AND NINE ZERO FIVE TWO OF ZERO THREE AND YOUR CHARLIE ABLE SUGAR SLANT FIVE SEVEN EIGHT OF ZERO FOUR TO MOVEMENT OF ONE EIGHT AND TWO ONE QUEEN MIKE COYS TO JOIN THREE TRUCK BATTALION DELAYED DUE TO UNFORSEEN CIRCUMSTANCES PD IN VIEW OF URGENT TRANSPORT NEEDS OF EMILIA REGION PROPOSE TO PUT ONE EIGHT AND TWO ONE COYS AT DISPOSAL REGIONAL COMMISSIONER WHEN ABLE TO LEAVE CIVITAVECCHIA PD TWO EIGHT COY WILL MOVE ONE ZERO JUNE AND TWO ONE COY ABOUT ONE SEVEN JUNE PD

PAREN TO FIFTEEN ARMY GROUP FOR GEORGE DASH FIVE C.A INFO EMILIA REGION FROM ALCOM HEADQUARTERS CITE ACTFT PAREN

PARA TWO PD THIS ARRANGEMENT CANCELS REQUEST IN PARA THREE OF OUR SIGNAL NINE ZERO FIVE TWO PD

COPY TO ECONOMIC SECTION
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION (3) Tm 1.✓
TRUCK OPERATING GROUP

TRANSPORTATION SUBCOMM/
GOALS DIVISION

566

NICHOLAS FIORENTINO
C/O 1092
ASSIST/ ADJUT/

540/46

1005

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 18502

FIFTEEN ARMY GROUP

9052 3 JUNE 1945 PRIORITY

TO CLASS FX

FARA GWC FX REFERRING OUR SIGNAL SEVEN EIGHT EIGHT EIGHT DATED ONE EIGHT MAY AND YOUR CHARLIE AREA SUGAR FIVE FOUR NINE DATED TWO FOUR MAY FD

7886 & 15 MAY

CAS-544

FARA FWD FX ATTACK GROUP FOR GROUP FARM FIVE GWA LWD AND GWA MILITA REGION FARM

FARA FWD FX MUST ADHERE TO OUR PROVISO IN PARA FOUR OF SEVEN EIGHT EIGHT EIGHT EXPLAINING YOU PROVIDE ONE COY LIFT EIGHT ZERO TONS FOR FORLI REFUGEE CAMP FD EMILIA REGION NOW FACE SERIOUS TRANSPORT SITUATION DUE TO LACK OF TRUCKS FOR CIVIL SUPPLIES GWA URGENT MOVEMENTS OF MEAT GWA GRAIN AND FRUIT AND REFUGEE MOVES FD CIVILIAN TRUCKS QUITE INADEQUATE TO COMPLETE FD

FARA THREE FX THREE TRUCK BATALION COMPLETE NOT HANDED OVER TO YOU AS PROMISED FD MUST STRONGLY REQUEST YOU MUST DEMAND FOR ONE COY TO BE PUT AT DISPOSAL OF EMILIA REGION FORTHWITH FD SUGGEST YOU DETACH ONE GREEN AMER COY AS THREE TRUCK BATTALION TO BE LOCATED BOLOGNA FD ONCE CHARLIE COY SHOULD REPORT TO REGIONAL TRANSPORTATION OFFICER FD LOCATION IN BOLOGNA CONVENIENT TO BATTALION HEADQUARTERS BOLOGNA FOR MAINTENANCE FD

1291

FARA FOUR FX APPRECIATED SIX PROVISOES EMILIA STILL UNDER YOUR

TRANSPORTATION S/G
ROADS DIV/

NICHOLAS FIGUBINO
BRIG GEN USA
ASSIST/ CHIEF/

66

54045

1006

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

T R A N S L A T I O N

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Transportation Sub-Commission

DAILY DIGEST OF ROME
PRESS

31 May 1945

From 'Motor'

" FOUR NEGATIVE MONTHS OF ENAC's OPERATION. PITHY ATTITUDE OF ROAD HAULERS IN ORDER TO OBTAIN THAT ENAC SHOULD LIMIT ITS OPERATION ONLY TO THE HAULAGE OF ESSENTIAL PRODUCTS."

The situation concerning the operation of transports is going to have new developments. Again roadhaulers have held meetings and have made up their minds in regard of Enac. Their attitude is definite and resolute. The dilemma which was submitted some time ago to the Ministry of Transports by the road haulers of Rome was evident : either the administrativn procedures and rates of Enac would have been re-examined or the road-haulers representatives would have resigned as members of Enac's Administrative Board and of the Commission which had been appointed by the same Minister.

The suggestion was not taken in due consideration and it arrived to a decisive stage: resignations. Road haulers have decided to solve the problem and they will try to find a solution until everything will not be settled. We send them our best wishes.

On May the 3rd a meeting was held in Rome at the office of via Regina Elena 11, by the Executive Board of the "Associazione Nazionale dell'Industria dei Trasporti Automobilistici' (A.N.I.T.A.), chairman senator Mario Nomis di Cossilla, in order to examine the three orders of the day which have been sent to the association by the road haulers of the provinces of Rome, Cosenza and Taranto, in order to improve Enac's operation.

The order of the day of the roadhaulers of Rome

1239

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785524

THAT ENAC SHOULD LIMIT ITS OPERATION ONLY TO
THE HAULAGE OF ESSENTIAL PRODUCTS."

The situation concerning the operation of transports is going to have new developments. Again roadhaulers have held meetings and have made up their minds in regard of Enac. Their attitude is definite and resolute. The dilemma which was submitted some time ago to the Ministry of Transports by the road haulers of Rome was evident : either the administrativn procedures and rates of Enac would have been re-examined or the road-haulers representatives would have resigned as members of Enac's Administrative Board and of the Commission which had been appointed by the same Minister.

The suggestion was not taken in due consideration and it arrived to a decisive stage: resignations. Road haulers have decided to solve the problem and they will try to find a solution until everything will not be settled. We send them our best wishes.

On May the 3rd a meeting was held in Rome at the office of via Regina Elena 11, by the Executive Board of the "Associazione Nazionale dell'Industria dei Trasporti Automobilistici' (A.N.I.T.A.), chairman senator Mario Nomis di Cossilla, in order to examine the three orders of the day which have been sent to the association by the road haulers of the provinces of Rome, Cosenza and Taranto, in order to improve Enac's operation.

The order of the day of the roadhaulers of Rome has been already published in our newspaper on April 29th We report now hereto those which have been voted by the roadhaulers of Cosenza and Taranto.

1239

ORDER OF THE DAY
VOTED BY THE ROADHAULERS OF COSENZA

The roadhaulers of the province of Cosenza after having held a special meeting on April the 12th and having.

ASCERTAINED

That Enac's operation in the province of Cosenza, do not correspond to the principles and to the contents of the law which has instituted it:

that is evident that Enac does not comply with the art. 3 of the decree concerning the institution and opera

540/44

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 18522

tion of Enac because NO allocation of tyres and spare-parts has been done and P.O.L. is allotted not regularly and with completely unsatisfactory procedures, in contrast with the mentioned article;

- that the un-autonomy of Enac's Provincial Branch in issuing trip-tickets is provoking considerable and serious delaies:

- that the applied system of payments provokes a too long and useless inactivity of important sums : and

HAVING CONSIDERED

- that the organi sation has not yet solves all vital problems concerning roadhaulers, for instance : the derequisitioning of the numerous vehicles assigned to the "Timber Allied Companies" which pay a haul rate of 15 lires per km. and the allocation of vehicles to haul to the extracting factories nearly 300.000 quintals of olive husks which are stored in the producing factories.

- that roadhaulers have to supply themselves at the black market:

- that hauls are increasing instead of diminuishing:

IT HAS BEEN DECIDED

- to inform the Competent Authorities, thru the President of the traders' "ssociation of all the claims which have been submitted and to invite Enac to provide itself of an adequate organization and to discipline its procedures more conveniently for haul-industry.

-that all claimed inconveniences must be removed as soon as possible in order to solve the situation of transports and reduce all rates, especially in consideration of the fact that the problem of reducing rates do not consist in reducing gains, but it is a matter of reducing the exorbitant costs of supplies and of making easier all burocratic procedures in order to help and not stop the work of road haulers.

ORDER OF THE DAY

1238

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HAVING CONSIDERED

- that the organi ation has not yet solves all vital problems concerning roadhaulers, for instance : the derequisitioning of the numerous vehicles assigned to the "Timber Allied Companies" which pay a haul rate of 15 lires per km. and the allocation of vehicles to haul to the extracting factories nearly 300.000 quintals of olive husks which are stored in the producing factories.

- that roadhaulers have to supply themselves at the black market:

- that hauls are increasing instead of diminuishing:

IT HAS BEEN DECIDED

- to inform the Competent Authorities, thru the President of the traders' Association of all the claims which have been submitted and to invite Enac to provide itself of an adequate organization and to discipline its procedures more conveniently for haul-industry.

-that all claimed inconveniences must be removed as soon as possible in order to solve the situation of transports and reduce all rates, especially in consideration of the fact that the problem of reducing rates do not consist in reducing gains, but it is a matter of reducing the exorbitant costs of supplies and of making easier all buroeratic procedures in order to help and not stop the work of road haulers.

ORDER OF THE DAY

VOTED BY THE ROAD HAULERS OF TARANTO

1288

The road haulers of the province of Taranto, who are members of the "Associazione degli Industriali e degli Artigiani" of the province, have held a meeting on April 18th, 1945 during which:
- after having considered that according to the art. 3 of Enac's Statute the Organization ought to have:
1) provided the allocation of P.O.L., tyres spare parts among the various depending companies :

2) favoured the collective insuring procedures:

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

3) promoted the institution of workshop and road services, etc.

- After having pointed out that, according to the contents of the law, Enac should have helped and assisted the road-haulers;

1) with modifications and equalizations of national haul rates in order to make them more adequate to the necessities of the moment.
2) with an equal distribution of haulages the various provinces.
3) with the assurance that all depending road-halers would have had sufficient work:

- After having observed that up to now none of the benefits and measures foreseen in the art. 2 of the Statute, reported in the Law-Decree 17 August 1944 Nº 188, has been applied to road haulers and that the Provincial Branch of Enac is unable to accomplish all the duties mentioned in said law:

- After having ascertained that road-haulers must purchase tyres and spare-parts at black market in spite of the exorbitant economic requests of the various workshops:

- After having considered that the recent serious situation of the road-haulers of Taranto has become worse owing to the dispositions which for bids to the local vehicles to haul wine, alcohol and liquors outside of the province jurisdiction while each day vehicles with said commodities are arriving daily at Taranto from the various provinces of the kingdom:-

- After having verified that Enac has been unable to accomplish all its duties and has demonstrated that its activity has been limited only to supervise the operation of roadhaulers, who at present can operate only one trip per day.

IT HAS BEEN PROPOSED

1) that Enac should garantee the efficiency of the vehicles and of all haul services:
2) that all national haul rates should be revised in order to adequate them to the present costs of materials and man-power as well as to the requirements of road-hauling

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Law-Decree 17 August 1944 N° 185, has [illegible]
hauliers and that the Provincial Branch of Enac is unable to accomplish all the duties mentioned in said law:

- After having ascertained that road-haulers must purchase tyres and spare-parts at black market in spite of the exorbitant economic requests of the various workshops:

- After having considered that the recent serious situation of the road-haulers of Taranto has become worse owing to the dispositions which for bids to the local vehicles to haul wine, alcohol and liquors outside of the province jurisdiction while each day vehicles with said commodities are arriving daily at Taranto from the various provinces of the kingdom:-

- After having verified that Enac has been unable to accomplish all its duties and has demonstrated that its activity has been limited only to supervise the operation of roadhaulers, who at present can operate only one trip per day.

IT HAS BEEN PROPOSED

1) that Enac should garantee the efficiency of the vehicles and of all haul services:
2) that all national haul rates should be revised in order to adequate them to the present costs of materials and man-power as well as to the requirements of road-hauling companies.
3) that among ordinary haulages, ordered and supervised by Enac, it should also be included haulages of alcoholic products wine; liquors, spirits avoiding an antieconomic and unjustified measure which would prevent inter-regional ex changes favouring the closed provincial economy against which Enac was instituted.
4) that Enac complying with the present situation should pay the haul rates on the day after the operation of haulages, and not three or four months later as it is happening at present:

4987

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

THEREFORE IT HAS BEEN DECIDED

1) that until roadhaulers of Taranto will not benefit of all the dispositions granted by the law which institutes Enac, they will be compelled not to respect the present rates, completely unadequate to the expenses and Enac will be unable to put end more contributions from Roadhaulers:

2) that until all measures invoked by these orders of the day will not be obtained, all roadhaulers of the province of Taranto, being unable to supply themselves at black market will not assure anymore the responsibility of operating hauls which will be ordered by Enac.

At the meeting of the Executive Board of the A.N.I.T.A., there were also the representatives of Cosenza and Taranto, who have explained the contents of their orders of the day. The Board has discussed all objections which roadhaulers have said against Enac for its bad operation and for the serious consequences which will be provoked if it is not re-examined the juridicial and administrative procedure of the organization.

As a conclusion the Board of the ANITA has voted an important order of the day in which it has been suggested that Enac should limit its functions on the basis of the real necessities of the national economy.

(we report in another column of the newspaper the order of the day voted by the Executive Board of the ANITA).

In accordance with the approval of the following order of the day, the roadhaulers of the Executive Board of Enac and those who were members of the Planning Commission, appointed by the Ministry of Transports, have decided to resign.

The order of the day has been forwarded by the ANITA to the Ministry of Transports. The Traders' Association from which A.N.I.T.A. depends, has requested an audience to the President of the Ministers in order to introduce him a roadhaulers' Commission. Traders would like to point out to Mr. Bonomi the critical situation of all haul problems and the necessity that after the experiment of Enac, the problem ought to be solved on new basis especially in prevision of the fact that all the nationale territory will be turned over to the Italian Government.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

which will be ordered by Enac.

At the meeting of the Executive Board of the A.N.I.T.A., there were also the representatives of Cosenza and Taranto, who have explained the contents of their orders of the day. The Board has discussed all objections which roadhaulers have said against Enac for its bad operation and for the serious consequences which will be provoked if it is not re-examined the juridicial and administrative procedure of the organisation.

As a conclusion the Board of the ANITA has voted an important order of the day in which it has been suggested that Enac should limit its functions on the basis of the real necessities of the national economy.

(we report in another column of the newspaper the order of the day voted by the Executive Board of the ANITA).

In accordance with the approval of the following order of the day, the roadhaulers of the Executive Board of Enac and those who were members of the Planning Commission, appointed by the Ministry of Transports, have decided to resign.

The order of the day has been forwarded by the ANITA to the Ministry of Transports. The Traders' Association from which A.N.I.T.A. depends, has requested an audience to the President of the Ministers in order to introduce him a roadhaulers' Commission. Traders would like to point out to H.E. Bonomi the critical situation of all haul problems and the necessity that after the experiment of Enac, the problem ought to be solved on new basis especially in prevision of the fact that all the nationale territory will be turned over to the Italian Government.

ORDER OF THE DAY

VOTED BY THE NATIONAL HAULAGE ASSOCIATION

1086

The executive Board of the "National Haulage Association" has held a meeting in Rome on May the 3rd 1945.

After having examined the claims submitted by the Unions of Rome, Cosenza, Taranto and the petitions sent by the various provinces:

it has been observed that all claims are pointing out that Enac has only created a complicate organization, which is completely unefficient and generally is not capable to reach,

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

. partially, the purposes which have been indicated by the law and the Statute of Enac.

The organization has not considered any initiative which could garantee a minimum of technical assistance to supply the material necessary to operate the vehicles, but up to now it has only supervised with a negative result the movement of vehicles according to the cargoes and to the capacity of trucks.

Referring to haul rates, which are completely unadequate to the cost of operation, we point out that said fare do not foresee haul-risks, which are charged to road haulers in spite of the fact that the organization has assumed all the functions of the consignor.

Reference to all these inconveniences and in consideration thall all assurances of the responsable department of the Minister of Transports have not been respected:

the Executive Board confirms again the petition which has been submitted to the Minister of Transports on January the 8th and requests:

1) that the Enac's administration should be turned over to a commission composed by representatives of the Government and of road hauling companies.
2) that Enac's functions should be limited to the organization and supervision of all hauls concerning the supply of commodities essential to the population and to the industrial reconstruction:
3) that the new administration of Enac should issued all the measures to carry out the mentioned programme according to the fixed aims.

In view of the new situation which will occur with the liberation of the whole national territory, the Board maintants that Enac must be considered as a temporary organisation, because when all the Italian Territory will be turned over to the Italian Government other solutions will be required.

Then the Board has examined the invitation to resign, and which has been proposed by the Association of Rome to the traders, who are members of Enac Council and of the Planning Commission of the Ministry of Transports.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

1 of 6

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 576 HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION MFT/eh
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

AC/363/Tn 5 22 May 1945

SUBJECT: Distribution of Tires and Tubes

TO : Commerce Sub-Commission

1. Reference to your letter of 15 May to the Ministry of Industry, Commerce and Labor, signed by General McKinley, reference AC/5035/Commerce, it is felt that in the interest of proper control and allocation of tires, Transportation Sub-Commission should have some say, and it is suggested that an additional paragraph 6e might read as follows in the final agreement with the Italian authorities:

"Copies of the bulk allocations made by the Italian Priorities Committee and the distribution breakdown proposed by MMAC should be submitted to the Transportation Sub-Commission for information and comments."

M. B. THOMAS, Colonel
Deputy Director

cc: Economic Section

Tel 1 page

1084
540/43/TN1

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

SECRET

URGENT

Ext. 376

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MET/eh

540/42/Tn 1

26 May 1945

SUBJECT: Venezia Giulia

TO : Economic Section

sent to Roads Div

1. Reference is made to Legal Sub-Commission's letter AG/4189/1/L, dated 25 May 1945. At the moment this Sub-Commission does not recommend the issue of any special Regional Orders in Venezia Giulia.

2. It may be necessary at a later date to issue an order on transportation rates based on General Order No. 42, but we have not at the moment got sufficient information to enable us to do this.

M. B. THOMAS, Colonel
Deputy Director

cc: Road Division, Tn S/C

540/Tn1

1083

no float

File

(42)

SECRET

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

Tel: 478363

EJ./nl

AC/3/16/27 5

SUBJECT: Transfer of Civilian Vehicles from Eritrea to Italy. 5 May 1945

TO : C-5, AFHQ.

1. Reference your T-6 of 27 April 1945. This Commission is anxious to secure the 300 vehicles from Eritrea. It is appreciated after a conversation with Brig. McCarthy that as the trucks are privately owned it will be necessary to permit the civilian owner drivers and their families to return to Italy as well. This is accepted. The present availability of vehicles is 300 (C.I. Engine) trucks and 50 x 5 ton trailers and the relative personnel amount to 530 drivers, 49 wives and 51 children. The need for M.T. is urgent.

2. Therefore, subject to final approval by you, may arrangements for shipment be made?

3. The following suggestions are made:

a) that three qualified Italian motor engineers be nominated by the Italian Ministry of Transport and be permitted to travel to Eritrea without delay for the purpose of inspecting vehicles before shipment, to insure that each one is in good running order, properly equipped with spare parts, etc., to insure a minimum of 25,000 miles running life without the necessity of replacement of engines or major overhauling and that tires have at least 5,000 miles of life. Each vehicle should be equipped with one spare tire. This is important, otherwise vehicles would only increase the numbers now being idle thru lack of tires and parts.

b) Every owner/driver will be required to sign a certificate with a penalty clause that his vehicle is in good condition as specified above, and the Italian motor engineers will be asked to give to BMA, Eritrea, a clearance that each vehicles has been accepted by them.

c) At least one driver per vehicle travels on the same ship as the vehicles in order to avoid pilferage at port of loading or discharge, or on the voyage.

d) that as early as possible, this Headquarters be notified

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

drivers and their families to return to Italy as well. This is accepted. The present availability of vehicles is 500 (C.I. Engine) trucks and 50 x 5 ton trailers and the relative personnel amount to 530 drivers, 49 wives and 51 children. The need for M.T. is urgent.

2. Therefore, subject to final approval by you, may arrangements for shipment be made?

3. The following suggestions are made:

a) that three qualified Italian motor engineers be nominated by the Italian Ministry of Transport and be permitted to travel to Eritrea without delay for the purpose of inspecting vehicles before shipment, to insure that each one is in good running order, properly equipped with spare parts, etc., to insure a minimum of 25,000 miles running life without the necessity of replacement of engines or major overhauling and that tires have at least 5,000 miles of life. Each vehicle should be equipped with one spare tire. This is important, otherwise vehicles would only increase the numbers now being idle thru lack of tires and parts.

b) Every owner/driver will be required to sign a certificate with a penalty clause that his vehicle is in good condition as specified above, and the Italian motor engineers will be asked to give to SMA, Eritrea, a clearance that each vehicle has been accepted by them.

c) At least one driver per vehicle travels on the same ship as the vehicles in order to avoid pilferage at port of loading or discharge, or on the voyage.

d) that as early as possible, this Headquarters be notified of the home town in Italy or locality where the owner of each vehicle desires ultimately to be established. 1082

e) that personnel be given two days landing rations.

f) that owner/drivers are not asked to pay for their passage.

4. Upon arrival of vehicles at Italian port, arrangement will be made with the Italian Ministry of Transport for a temporary authority, and fuel to be supplied to driver to enable vehicle to travel to place of employment.

540/TH 1
Fuel Qm (Rome) (K1)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

5. Upon arrival at place of employment, owner of vehicle will register his vehicle with Ministry of Transport (MTC) and in accordance with Italian law immediately commence to operate. The tariff is attached.

6. It is agreed that there is no intention to requisition any vehicle. Every vehicle will remain the property of the present lawful owner or owners and for all work done he will be paid in accordance with established MTC tariffs.

7. Brig. McCarthy says that vehicles can be made ready for shipment early in June.

8. He proposes to distribute the MTC tariff pamphlets in Eritrea and says that if terms and conditions are generally attractive and if owner/drivers are permitted to work in their own provinces in Italy, he considers there is every possibility that more than 500 vehicles will be available.

9. This letter has been agreed with Brig. McCarthy.

A.C. ANTOLINI,
Acting Vice President,
Economic Section

Distribution:

Civil Affairs Section
Transportation Sub-Commission

1881

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

021

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

MBT/eh

Ext. 376

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

9 April 1945

540/40/Tn 1

SUBJECT: Tire and Tube Releases

TO : Commerce Sub-Commission

1. Attached is a copy of a memorandum submitted by Mr. Cross of our Road Division. It seems evident that we should get together on this question, and when you have read the memorandum perhaps you will let the undersigned know when it would be convenient to discuss it.

M. B. THOMAS, Colonel
Deputy Director

1 Incl:
Ltr 6 Apr 45, AC/702/8/Tn 5,
Subj: as above

cc: Road Division, Tn S/C

1880

1-022

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

INTER OFFICE MEMO

WGP/ls

Ref: AC/303/2/TN.5

6 April 1945

SUBJECT: Tire and Tube Releases.

TO : Col. M.B. Thomas, Deputy Director, Tn. S/C.
(Attn: Col. Sieff, Chief, Movements Division)

Reference your AC/112/9/Tn 3 of April 4, 1945, subject as above.

1. The present status of control of tire and tube issues is not satisfactory.

In re AMG Territory.

(a) We have insufficient opportunity to indicate priorities either as to sizes, areas or vehicles.

(b) Each special situation, of which there are quite a few, must be met by placing individual applications for emergency releases. This procedure involves much time and tonnage waste and the results are unsatisfactory as neither the distributing agency nor the Priorities Board is in a position to anticipate or properly evaluate area necessities.

(c) Ordinary distributions are not always in accordance with the requirements of the overall situation.(Note-Issue to Hq. Commandant of 750 x 20 tires which were vitally needed in all areas except this one. Subsequently corrected but with loss of time and tomnage.)

1879

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

In re Italian Governmental Territory.

(a) We have been requesting for some time that a specific procedure be evolved whereby issues can be made in these areas. Nothing except a generalized statement that tires will be turned over to the Italian Government, probably to the Ministry of Industry, Commerce and Labor, has resulted.

(b) The tire situation is critical, a supply of tires is on hand, and we must open up some channel of allocation and release.

2. If we are to be responsible for the transport situation it is logical that the Transportation S/C be in a position to deal more directly with the supplies necessary for transport operations. The following is recommended.

(a) The Transportation S/C should have a member on, or working in conjunction with, the Priorities Board on tire allocations.

(b) A state ment of availability and duplicates of issue vouchers should be filed weekly with Tn S/C.

(c) Full advance shipment information should be available to Tn S/C for planning purposes.

(d) Direct issue to ENAC would be the most efficient method of dealing with the commercial demands of Italian Governmental Territory. If the exigencies of the political situation do not permit this it is strongly recommended that delivery goes to the Ministry of Transport rather than the Ministry of Industry, Commerce and Labor. ENAC and RACI, both working under the Ministry

1024

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

of Transport, are the only agencies competent to assume immediately, the responsibilities of tire and tube distribution.

May some action be taken to clarify this situation as soon as possible.

Geo G Gross Jr

GEORGE G. GROSS, Jr.

Chief,

Roads Division.

1025

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

T R A N S L A T I O N

/mi

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Transportation Sub Commission

Friday 16 March 1945

I) from the "Globe"

A) Starting from March the 15th it has been inaugurated a couple of trains operating daily between Paola and Gerri. The distance will be covered in two hours.

B) Salvage of vehicles:
With a legislative lieutenancy decree dated 21st January 1945, No. 45, which has been published in the "Gazzetta Ufficiale" No.31 dated March the 13rd it have been published all the regulations concerning the slavage and utilization of all the vehicles and their relative materials which have been abbandoned or have are illegitimately kept. The decree orders that until three year after the end of the war situation the Ministry of Transports is authorized to salvage and to utilize all the vehicles, even if wreckages, and all their spare parts, which are abbandoned or kept by persons who cannot demonstrate the legal possession of them. The possessors of the vehicles might be authorized to use them and their materials for a period of two or three years, under the payment of advanced sums, in the amount fixed by the competent compartmental inspectorate.
When it will elapse the above mentioned period of time if it will be knew the owner of the vehicles or of the materials, the Ministry of Transports will release them to him; while if at the end of the above mentioned term it will not be known the legittimate owner, the Ministry of Transports has the power to allocate the vehicles and the materials to the possessor. This decree abrogates all the authorizations which have been granted for the salvage of vehicles and their parts and threatens severe punishments in regard of those who salvage or have in possession vehicles and their parts without a special authorization.

Decode Room
Rec'd 1039/TN
(540)

FRIDAY - 16 - MARCH - 1945

From the Globo

E' stata istituita una coppia di treni giornalieri fra Paola e Sapri a partire dal 15 Marzo. Il percorso sarà in due ore.

RICUPERO DEGLI AUTOVEICOLI:

Con decreto legislativo luogotenenziale 21 gennaio 1945 n.49 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 31 del 13 Marzo sono state dettate norme per il ricupero e ~~l'esercizi~~ la utilizzazione di autoveicoli e dei relative materiali abbondanati o illeggittimamente detenuti . Il provvedimento dispone che fino a tre anni dopo la cessazione dello stato di guerra, il ministero dei Trasporti è autorizzato a ricuperare e ad utilizzare tutti gl autoveicoli , anche allo stato di relitti , e qualsiasi parte od accessorio di essi, abbandonati o detenuti da persone che non possono dimostrarne la legittima provenienza.
Ai detentori di essi può essere consentito l'uso degli autoveicoli e dei materiali per un periodo da due a tre anni , dietro versamento , a titolo di depositi cauzionale , della somma determinata dal competente ispettorato compartimentale della motorizzazione .Qualora esso detto periodo si presenti il legittimo proprietario dell'autoveicolo o dei materiali il Ministero dei Trasporti potrà disporne il rilascio a suo favore; nel caso invece che allo scadere del detto termine non si presenti il legittimo proprietario , il Ministero dei Trasporti ha facoltà di lasciare l'autoveicolo e i materiali in potere del detentore. Il decreto revoca inoltre tutte le autorizzazioni concesse per il recupero di autoveicoli o loro parti e commina severe pene nei confronti di chi recuperi o detenga, senza la precisa autorizzazione autoveicoli o parti o accessori.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

1027

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Ext. 376

MET/eh

540/38/Tn 1

29 March 1945

MEMORANDUM for Chief, Road Division

SUBJECT: Use of Railway Facilities by Road Transport Operators

1. With reference to the attached draft letter, this is probably a subject which should be handled by your division, consulting as necessary with the Rail Division. Since the draft was written a further letter has been received from General Di Raimondo and a copy is attached. In view of the objections of the ISR the whole subject will want further consideration.

2. Regarding General Di Raimondo's suggestion that the ISR should operate their own road services, you will be aware that we discussed this fully with the General today. For record it may be noted here that vehicles transferred to the Italians from the Allies will be transferred to the Italian Government. Generally speaking, only vehicles already in operation on specific jobs will be transferred and we shall expect such vehicles to remain on these specific jobs if they are essential ones such as the haulage of food, etc. We explained to General Di Raimondo that the new vehicles now being imported into the country were not being sold to Italian operators.

M. B. THOMAS, Colonel
Deputy Director

2 Incls:
1-Cy ltr 27 March 45 fm. Gen. Di Raimondo
N.111/31
1-Cy draft ltr to Gen. Di Raimondo,
Subj: Road Transport by ISR

cc: Planning Staff (Lt. Col. Harris)
Rail Division
Movements Division

1028

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

COPY

MINISTRY OF TRANSPORTS
ISR GENERAL DIRECTION

Roma, 27 March 1945
N.111/31

SUBJECT: Railway lines in northern territories; yours AC/332/Tn 4 dated 13 March 1945 refers.

TO: Tn S/Commission A.C.
Rail Division

1. It is beyond any doubt that all railway plants and installations (yards, warehouses, stations, etc.) can be usefully utilized for the operation of road haulage transports, with evident advantages from both technical and economical view-point.

2. But just on account of above reasons this General Direction sees not only the opportunity but the necessity that said road haulage transports be directly operated by ISR Administration.

3. On the other hand the suggestion to put ISR facilities at private carriers' disposal cannot be favourably accepted by ISR Administration as the contemporaneous utilization of the same facilities for both rail and road transports would mean a promiscuous utilization of the staff with all disadvantages arising whenever directions are issued by two different sources.

4. It must be considered moreover that, as already stressed in your a/m letter, the possibilities of competition between rail and road transports could be increased by the very fact that railway facilities have been put at road transports' disposal. And even if said competition must be presently considered only as a theoretical factor, it could become an actual one and one to be reckoned with, when the activity of the railways will further proceed.

5. To avoid above competition it is necessary, that closely following the rehabilitation of ISR lines and plants, road haulage transports be shifted towards the areas where no other means of communication are available.

6. This progressive adjustment of mutual competency btw. rail and road transports can be reached only by entrusting one and the same Body, that is ISR, with the organization and the operation of both rail and road transport services.

7. We want to call that Rail Division's attention to the opportunity that ISR may be assigned a road rolling stock of their own, to be fed through the supply of motorvehicles going to be put at Italian Market's disposal by the United Nations. We beg to send herewith attached, on this subject, copy of our application to Transportation S/Commission dealing with restitution of motorvehicles to INT (which is directly under ISR control) together with copy of another letter addressed to Transportation S/Commission in January ult., dealing also with allocation of motorvehicles to ISR.

8. If ISR request could be granted, it would be possible to further utilize both staff and facilities that, as already remarked by that Rail Division, are presently in excess of the actual needs of the rail traffic.

THE Director General
Sgd G.DI RAIMONDO

1073

1029

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

COPY

DRAFT

CSG/lwn

SUBJECT : Road Transport by ISR.

TO : General Di Raimondo.

1. Your letter and report C113/1152/35 dated 6 Feb '45 and your letter dated 9 Mar '45 have been given further study with a view of using certain ISR rail facilities in Northern Italy when this area is liberated.

2. We agree with your thesis that railway personnel and terminal facilities may well be used in conjunction with road transport in lieu of trains over those routes which cannot be readily rehabilitated yet serve territory upon which large urban centres depend upon for their food supply. It is obvious that only a very limited number of lines can meet these requirements, and that only a very limited number of hirmx civilian trucks would be available for this service. Coordination and control can only be secured at present in AMG territory, hence our suggestion that we plan for this service in Northern Italy only. Any such plan to be used in Liberated Italy must be effected by the ISR and PNAC.

3. In order to activate a plan as suggested by you, the following suggestions are submitted as a basis for a proposed operating agreement:

(a) Routes to be used shall be determined by AMG aided by technical assistance furnished by ISR.

(b) Trucks to be used shall be allocated by AMG from their civilian truck pools. The number to be used shall be determined by AMG based upon rail traffic generated as opposed to other transport commitments.

(c) Tariff rates shall be determined and posted by ISR after AMG approval and shall be such as to guarantee a reasonable return to the truck operator, using the PW/C national tariff as a basis. Individual contracts should be made by ISR with each truck owner to mutual advantage.

1072

1030

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

(d) ISR shall produce the necessary funds to put terminal facilities in repair. All such work shall be under ISR jurisdiction but ASG will aid in release of materials, etc.

(e) First priority shall be given to transport of food stuffs. Passenger transport will not be provided until approved by ASG.

(f) P.O.L., spares and tires will be obtained thru truck pools.

(g) ISR will run their business completely, merely calling on the truck pools for allocation of vehicles.

4. Due to the fact that local shippers are accustomed to using rail facilities on regular scheduled runs, it is anticipated that designated lines will soon become remunerative and provide a vital service as feeders to urban centres.

cc: Lt. Col. Harris, Planning Staff
Mov. Division - Roads

A&T I

1031

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Walter P. Coggins
Lt. Col. AGD

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Office of the Executive Commissioner

AC/R/64/Tn 5

28 February 1945

SUBJECT: Disposal of Military Vehicles to the Italian Government

TO : AFHQ, G-5

1. Reference is made to AFHQ signal NX 17652, 30 January 1945, to AGWAR, Washington, and to their reply, reference W 34123, dated 6 February 1945.

2. It is pointed out that the first request for the transfer of vehicles to the Italian Government was made on 24 April last by our letter [illegible]/49. A further communication was sent on 17 November under reference AC/Tn/G-5.

3. It is desired to draw your attention to the fact that only now, in February 1945, have we obtained an answer on a matter vital to the economy of Italy. The nature of the answer itself involves a further delay and it is felt that the whole question would have been brought to a conclusion much more quickly had our original letters been dealt with more promptly.

For the Chief Commissioner:

W. S. LUGH

Brigadier,
Executive Commissioner.

APPROVED

W. H. Thomas, Colonel
Deputy Director, Tn S/C
Ext. 276

SECRET

37

1079

1032

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MET/hl

Tel: 376

540/30/TN 1

15 Mar. '45

TO : Commerce Sub-Commission

1. Confirming conversation with Colonel Evans, will you please supply one tire, size 600 x 16, for use by the Italian State Railways? Would you please contact Engineer Polverari, Telephone: 843191, Ext. 20, regarding same?

M.B. THOMAS, Colonel,
Deputy Director.

copy to: Engineer Polverari,
Italian State Railways.

1259

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

INTER OFFICE MEMO

CWAP/hgd

5 Feb. 1945

TO : Director Transportation Sub-Commission.

Reference your 540/13/TN.1 dated 4 Feb. 1945.

The officer referred to is Capt. F.R.Price, R.A.S.C. Abruzzi-Marche Region at present to be located in charge of Truck Pool No. 7 located at FANO.

C Wakefield, Maj

MAJOR R.A.S.C.
Admin.Officer
Roads Section.

1868

1034

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MHT/hl

Tel. 220

540/13/TN 1

4 Feb. '45

MEMORANDUM

TO : Road Division, Transportation Sub-Commission

1. I understand that a certain Captain was very much complimented in the manner in which his truck pool and maintenance are organized in one of the reports of the Combined Inspection Team of AFHQ. Please advise the name and location of this officer.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

1867
36

1035

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

RESTRICTED

71029
FEB 24/0720

D/3109
FEB 24/1935
PRIORITY

TROOPERS

FIELDCOM, ALCOM

RESTRICTED.

C 10700 231020 February.

1. Subject is transportation sub commission my 68993 (68993) 16 February.

2. Essential we have information requested before selecting civilian personnel.

3. Selection board rail and shipping executive officers arranged for March 2 and 5.

4. Advise soonest

DEF
ACTION : G-1 (B) (2)

INFO : A/[illegible]
CHIEF COMMISSIONER
EX COMMISSIONER
EXT SEC
MOON SEC
TM SC
FILE

FOR INFORMATION ONLY

RESTRICTED

QUARTERS

1866

35

1038

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

WPS/fa

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Transportation Sub-Commission

Tele : 482

Our ref.: 540/21/Tn 1

27 February 1945

SUBJECT : Tires

TO : Commerce Sub-Commission

1. It is requested that letter this office, file 540/21/Tn 1, dated 17 February 1945, subject, tires, be disregarded inasmuch as it has been learned that it is a military vehicle for which Captain Ainsworth was requesting tires.

2. The request is being forwarded to G-4 for supply.

For the Director:

WALTER P. SCOGGINS,
Lt.Colonel, C.M.C.,
Chief, Admin.Div.

1035
34

1037

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

WPS/fd

AC-540/21/Tan

1st IND

HQ.Allied Commission, Transportation Sub-Comm. 27 February 1945

TO : G-4 American, HQ.AC.
(Attn: Major Craig)

1. Forwarded as a matter pertaining to your office.

2. The tires and spare wheel are requested for Truck, ¼-Ton, 4 x 4, USA No.20219679 issued to AC Representative at Headquarters 15th Army Group.

3. It is requested that the G-5 section, Headquarters 15th Army Group be advised of the proper procedure in obtaining the items requested.

For the Director:

WALTER P. SCOGGINS
Lt.Colonel, C.M.C.,
Chief, Admin.Div.

1607
35

1028

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

COPY /gs

HEADQUARTERS 15TH ARMY GROUP
G-5 SECTION
APO 777

WLA/drr

Ref: G-5/13/3.6

9 February 1945
Tel: Filpot 157

SUBJECT: Tyres

TO : Director of Transportation Sub-Commission
Headquarters Allied Commission

1. Reference conversation (Mr. Merritt Taylor - Capt. W.L. Ainsworth) of 8 Feb. 45

2. To enable the Transportation representative of Allied Commission, attached to 15 Army Group, to Keep 'on the road' it is imperative that three jeep tyres (size 600 - 16) and one spare wheel complete be forwarded to this office.

3. The utmost difficulty is being experienced by this Section in maintaining any kind of schedule due to the unreliable condition of the tyres.

4. Any assistance that you can give in this matter will be duly appreciated.

For the Assistant Chief of Staff, G-5:

W.L. AINSWORTH
Captain, R.A.
Transportation

1263

f 0 3 9 1

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

540

Walter P. Scoggins
Lt. Col. AGD

Ext. 376

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

WPS/eh

AC/R/Sc/Tn 5

19 February 1945

SUBJECT: Disposal of Military Vehicles to the Italian Government

TO : Economic Section

1. Reference to the attached memorandum from the Chief of Staff and other inclosures, a letter dated 17 November 44 was sent to AFHQ requesting the sale of military vehicles to the Italian Government; copy of this letter is attached. The letter of 17 November refers to one of 24 April 44 (not 24 February, as stated in COS memorandum), but we have not been able to trace the actual copy of this 24 April letter; a draft is held in the office, and it is known that the letter was actually sent; its general purpose was to request the sale of these vehicles to the Italian Government.

2. Reference paragraph 3 of the COS memorandum, the manner referred to by the CCS is presumably the ordinary requisitioning system. Under this system we should requisition the necessary number of trucks through AFHQ, G-5, in the same way as we do for other items necessary for the prevention of disease and unrest. In this particular case we could state in justification that trucks were necessary to haul commodities essential under the disease and unrest formula, but trucks are in fact now doing such work, that AFHQ telegram of 8 February instructs us to deal with the transfer of vehicles in this way, and that unless we do in fact make this transfer we cannot withdraw truck pool officers from King's Italy in accordance with the latest policy.

3. It seems that the CCS' main objection is to the word "sell" in paragraph 3-a of AFHQ telegram of 30 January. It is possible that the proposal would have been more palatable if AFHQ had used the phrase "turned over to the Italian Government against receiving report in the same manner as other imported ~~vehicles~~ items;" such vehicles would then be a charge against the Italian Government account in accordance with the establishing procedure laid down in TM 22B.

4. It is now proposed to submit a requisition for vehicles up to the number actually employed in truck pools in King's Italy as outlined in paragraph 2 above. At the same time we will submit an indent for a six months supply of spare parts for these vehicles.

5. The question of delay in dealing with this question is referred

Walter P. Scoggins
Lt. Col. AGD

1262

32

20

1 0 4 0

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

to in the attached letter to AMIC now submitted for signature.

M. E. THOMAS, Colonel
Deputy Director

4 Incls:
Ltr for sig. Executive Commissioner (not attached here)
Ltr 13 Feb. 45, ref. 5832/CGS
w. ACTAF tel W.34163, 6 Feb (paraphrase)
Cy Signal FX 17652, Jun 30/1459A
Cy ltr 17 Nov 44, AC/AM/G-5

1041

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

COPY

SECRET

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Office of the Chief of Staff

Ref: 5822/COS.

13 February 1945

SUBJECT: Disposal of Military Vehicles to the Italian Government.

TO : A/DCOS, Economic Section.

1. I refer to AGWAR telegram W.34123 of 8 February, paraphrase attached.

2. It appears to me that this question has been the subject of communication between this Commission and AFHQ since 24th February 1944. It is a matter of vital interest, particularly in view of the new CCS directive. It appears that CCS have rejected the proposals to sell the vehicles to the Italian Government and have directed that they should be disposed of in the same manner as other civil affairs items after complicated reference and notification to the CCS, approval for which will take months to obtain.

3. What is the manner referred to by the CCS?

4. I should like this matter taken up on a matter of principle and for the attention of AFHQ to be drawn to the delay of nine months in obtaining an adverse decision on a matter vital to the economy of Italy. Can I have a memorandum fully documented on this subject.

/s/ M. S. Lush,

Brigadier,
Chief of Staff.

MSL/JG

1061

24

1042

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

SECRET

COPY

FX 17652
JAN 30/1459A

/11
JAN 30/2036
ROUTINE

AFHQ SIGNED ALEXANDER CITE: FHGDS, FHGEG

AGWAR WASHINGTON AND TROOPERS LONDON, INFO: ALCOM.

SECRET.

1. Distribution of local and imported commodities for civil population in this theatre has been a continuing problem. Maximum use of indigenous vehicles is being made, but these 5 to 10 year old trucks are in very many instances lacking in tires, tubes and batteries, as well as major repair parts. Tires, tubes and batteries, approved by combined chief of staff for procurement through service channels, have been requisitioned, and some furnished from theatre stocks. Military vehicles, to the extent of 550 trucks, 2 $\frac{1}{2}$ ton 6 x 6 and 100 trailers cargo, 1 ton, from US ARMY, and 550-3 ton lorries from BRITISH ARMY have been loaned to AC for civil transport requirements. As territory is expanded and indigenous vehicles fail through use, an ever increasing demand is inevitable as indicated by LAC airgrams 95 and 96 to combined chief of staff.

2. Certain Allied Military vehicles, including those in para 1 have, in the light of operational efficiency, outlasted their military usefulness, either in this area, or for reshipment elsewhere.

3. A. It is proposed to sell to the Italian Government, for controlled use in movement of essential supplies, those Allied Military vehicles enumerated in para 1, plus any other which it may be found necessary to furnish, and can be spared from theatre stocks or salvage.

B. The sale of vehicles to be when, in the opinion of the supreme Allied Commander, the Italian Governmental organizations have demonstrated their

1039

29

1043

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

COPY SECRET

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Office of the Chief of Staff

Ref: 5822/COS. 13 February 1945

SUBJECT: Disposal of Military Vehicles to the Italian Government.

TO : A/DCOS, Economic Section.

1. I refer to AGWAR telegram W.34123 of 8 February, paraphrase attached.

2. It appears to me that this question has been the subject of communication between this Commission and AFHQ since 24th February 1944. It is a matter of vital interest, particularly in view of the new CCS directive. It appears that CCS have rejected the proposals to sell the vehicles to the Italian Government and have directed that they should be disposed of in the same manner as other civil affairs items after complicated reference and notification to the CCS, approval for which will take months to obtain.

3. What is the manner referred to by the CCS?

4. I should like this matter taken up on a matter of principle and for the attention of AFHQ to be drawn to the delay of nine months in obtaining an adverse decision on a matter vital to the economy of Italy. Can I have a memorandum fully documented on this subject.

/s/ M. S. Lush,

Brigadier,
Chief of Staff.

MSL/JG

1861

24

1041

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

COPY

S E C R E T

Paraphrase of AGWAR telegram to AFHQ, Ref: W 34123 dated 8th February 1945.

Recommendations contained in para 5 of FX 17652 of 30 January that military vehicles should be sold to the Italian Government are not favourably considered and such vehicles should be disposed of to the Italian Government in the same manner as other civil affairs items are made available to that Government. After submitting requirements in established manner, prior approval of items, quantities and types, must be obtained from CC/C. C/L airgram 26 and T/M 165 also refer.

1069

29

1045

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

SECRET

COPY

FX 17652
JAN 30/1459A

/11
JAN 30/2036
ROUTINE

AFHQ SIGNED ALEXANDER CITE: FHGDS, FHGEG

ACWAR WASHINGTON AND TROOPERS LONDON, INFO: ALCOM.

SECRET.

1. Distribution of local and imported commodities for civil population in this theatre has been a continuing problem. Maximum use of indigenous vehicles is being made, but these 5 to 10 year old trucks are in very many instances lacking in tires, tubes and batteries, as well as major repair parts. Tires, tubes and batteries, approved by combined chief of staff for procurement through service channels, have been requisitioned, and some furnished from theatre stocks. Military vehicles, to the extent of 550 trucks, 2 ½ ton 6 x 6 and 100 trailers cargo, 1 ton, from US ARMY, and 550-3 ton lorries from BRITISH ARMY have been loaned to AC for civil transport requirements. As territory is expanded and indigenous vehicles fail through use, an ever increasing demand is inevitable as indicated by LAC airgrams 95 and 96 to combined chief of staff.

2. Certain Allied Military vehicles, including those in para 1 have, in the light of operational efficiency, outlasted their military usefulness, either in this area, or for reshipment elsewhere.

3. A. It is proposed to sell to the Italian Government, for controlled use in movement of essential supplies, those Allied Military vehicles enumerated in para 1, plus any other which it may be found necessary to furnish, and can be spared from theatre stocks or salvage.

B. The sale of vehicles to be when, in the opinion of the supreme Allied Commander, the Italian Governmental organizations have demonstrated their

1039

1046

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

ability to efficiently operate and maintain them.

C. It is further proposed to furnish repair parts from military sources, on a priority below the military requirements.

4. This proposal is agreed by US and BRITISH.

5. It is recommended that authority be granted to sell military vehicles and maintenance parts to the Italian Government in accordance with the above proposals.

DIST

Info-Action: Tn S/C
Info: A/President
Chief Commissioner
Econ Sec
Requisition Br
File (2)
Fleet

T 0 4 7

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

[redacted] Walter F. Scoggins
Lt Col AGD

Sgt Albert file

[redacted]

540

21 February 1945

SUBJECT : Italian General Transport Companies for the Allied Commission.

TO : A.F.H.Q., A.P.O. 512.

Reference your AG 091.711/057 SGS-O dated 3 Feb.'45, as amended by your letter, same reference dated 4th Feb.'45.

1. The War Establishments and composition of a Motor Transport Company for Allied Commission, as proposed and amended by you, are agreed by Allied Commission.

2. It is considered, however, that the Workshops (Serial 3) should only be implemented by civilians as an extreme measure if suitable military personnel cannot be found. The difficulty of moving civilians from place to place, and administering them would seem to be great. It may, however, be possible to provide training for a certain number of military Workshop personnel for these units at the proposed Brigade Motor Maintenance School.

3. The question has been discussed with the Land Forces Sub-Commission (SAILA) who are in agreement with the above.

HILLARY W. STONE
Rear Admiral, USN
Chief Commissioner.

Copy to:
AAI 3
AAI U S A T
Economic Section

1037

31

28

1048

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

540

E.N.A.O.
National Organization for
Motortransportation of goods.

General Direction

Rome, 18th February 1946

Ref.: 2 P/4-C1/1485
Reply to letter dated 3/2/1945

To : Major Merritt H.TAYLOR
FU.A.C. Tr.S/C.

Subject : Eng. Ugo DE CAPOA

Reference to what has been pointed out with the above mentioned letter, I inform you that Eng. Ugo DE CAPOA has been charged of E.N.A.O Provincial Direction of Campobasso at the place of Doct. Amedeo Giannandrea.

The President
(sgd. illegible)

1060

et

Mod. ENAC 10

ENAC

Ente Nazionale Autotrasporti Cose

ISTITUTO DI DIRITTO PUBBLICO
D.L.L. 17 AGOSTO 1944 N. 168

DIREZIONE GENERALE

Servizio 2 P/4-61/1485 Sez.
Prot. N° Allog.
Risposta al N° del 3.2.1945

Roma 15 FEB. 1945 194

MAGGIORE MERRIT T. TAYLOR

Comando della Commissione

Alleata - Sottocommissione

Trasporti

OGGETTO: Ing. Ugo DE CAPOA.

In relazione a quanto fatto presente con la lettera sopra distinta e in accoglimento della richiesta in essa contenuta, La informo che il Sig. DE CAPOA Ing. Ugo è stato incaricato di reggere la Direzione Provinciale dell'ENAC di Campobasso in sostituzione del dott. Amedeo Giannandrea.

IL PRESIDENTE

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Trasporti

Prot. N° 2/4-01/1485 Ex Allog.

Protocollo del N° del 3.2.1945

OGGETTO: Ing. Ugo DE CAPOA.

In relazione a quanto fatto presente con la lettera sopra distinta e in accoglimento della richiesta in essa contenuta, La informo che il Sig. DE CAPOA Ing. Ugo è stato incaricato di reggere la Direzione Provinciale dell'ENAC di Campobasso in sostituzione del dott. Amedeo Giannandrea.

IL PRESIDENTE

cc/ca

1855

27

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

1051

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

CWAP/ee

5/6/45

INTER OFFICE M.E.M.O

Ref : AC/R/1/Tn.5 14 February 1945

SUBJECT : Public announcement of the arrival of Trucks from overseas.

TO : Director, Transportation Sub-Comm.

1. A short time ago, an announcement appeared in the Stars an Stripes to the effect that 72 of a large number of trucks destined for this country from overseas had already arrived.

2. Since that announcement this office has been inundated with requests, both written and verbal, that one or more of these trucks should be allotted to private individuals or small firms for operation.

3. It is reasonable to assume that these requests will continue at the same rate, if not actually increase, and, in order to obviate the waste of time involved both in correspondence and interviews, it is suggested that, if considered advisable, a further announcement should be made to the effect that all trucks destined to this country from overseas have already been earmarked for very special and important duties, and that therefore, none can be made available for individual requirements.

C.W. Kelleher, Maj

Major R.A.S.C.
Admin. Officer
Roads Section

Copy to: Deputy Director; Transportation Sub-Comm.
Public Relation Sub-Comm.

1852

28

23

DRAFT #1

RESTRICTED

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394

EXECUTIVE ORDERS)
:
NUMBER)

February 1945

Establishment of A.C. Motor Transport Brigade..... I
Command of A.C. Motor Transport Brigade..... II
Functions of A.C. Motor Transport Brigade..... III
Responsibilities of A.C. Motor Transport Brigade..... IV
Relations of A.C. Motor Transport Brigade with HQ AC.... V
Relations of A.C. Motor Transport Brigade with
Regional Commissioners and Army HQ..... VI

I - ESTABLISHMENT OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

Announcement is made of the establishment of the A.C. Motor Transport Brigade.

II - COMMAND OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

Colonel J. J. Carnes (O-15340), Infantry, (A), is appointed as Commander, A.C. Motor Transport Brigade.

III - FUNCTIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

The functions of the A.C. Motor Transport Brigade will be to operate and maintain such vehicles as may be assigned to it by HQ, A.C.

IV - RESPONSIBILITIES OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

The Commander of the A.C. Motor Transport Brigade will be responsible to the Chief Commissioner for the operation and full maintenance of all vehicles in the Brigade and for all personnel assigned to it.

V - RELATIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH HQ, A.C. 1853

The Motor Transport Brigade will be treated as an A.C. field formation, and its commander as equivalent to a Regional Commissioner. The follow-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Relations of A.C. Motor Transport Brigade with
Regional Commissioners and Army HQ..... VI

I - ESTABLISHMENT OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

Announcement is made of the establishment of the A.C. Motor Transport Brigade.

II - COMMAND OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

Colonel J. J. Carnes (O-15340), Infantry, (A), is appointed as Commander, A.C. Motor Transport Brigade.

III - FUNCTIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

The functions of the A.C. Motor Transport Brigade will be to operate and maintain such vehicles as may be assigned to it by HQ, A.C.

IV - RESPONSIBILITIES OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

The Commander of the A.C. Motor Transport Brigade will be responsible to the Chief Commissioner for the operation and full maintenance of all vehicles in the Brigade and for all personnel assigned to it.

V - RELATIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH HQ, A.C.

1853

The Motor Transport Brigade will be treated as an A.C. field formation, and its commander as equivalent to a Regional Commissioner. The following defines the staff functions which will be exercised by the various offices at A.C. HQ on behalf of the Chief Commissioner:

Transportation S/C - a) Loads to be carried. c) Advice to Chief Commissioner as to efficient operation and maintenance of b) Procurement of vehicles. Civilian ~~material~~ Supply & and spares, for other than WD Vehicles.

C.O. 2675 Regiment - Discipline and administration of U.S. Army personnel.

(24) 29

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

G-1, British - Discipline and administration of British Army personnel.

G-4, American - American supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to American Ordnance and other services).

G-4, British - British supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to British Ordnance and other services.

VI - RELATIONS TO A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH REGIONAL COMMISSIONERS [redacted]

When units of the A.C. M.T. Brigade are detached to Armies or in an A.C. Region operate locally in areas controlled by the A.M.G. the following arrangements will apply:

a) Operations: Requests for loads to be carried will be made by ~~A.M.G. Supply Officers~~ S.C.A.O. Armies or Regional Commissioners to M.T. Brigade Liaison Officers, who will make necessary arrangements. If loads cannot be carried owing to other commitments, a ruling on priority will be obtained from A.C. Priorities Board.

b) Discipline and Administration: Units of the M.T. Brigade will conform with local disciplinary and administrative orders; the Commander of the M.T. Brigade will be responsible for enforcing such orders.

c) Accommodation: Accommodation will be arranged by M.T. Brigade thru G-5 Branch at Army HQ. or thru Regional Commissioner concerned.

1032

ELLERY W. STONE.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

When units of the A.C. M.T. Brigade are detailed to operate in areas controlled by the Armies or in an A.C. Region the following arrangements will apply:

a) Operations: Requests for loads to be carried will be made by S.C.A.O. Armies A.M.G. Supply Officers or Regional Commissioners to M.T. Brigade Liaison Officers, who will make necessary arrangements. If loads cannot be carried owing to other commitments, a ruling on priority will be obtained from A.C. Priorities Board.

b) Discipline and Administration: Units of the M.T. Brigade will conform with local disciplinary and administrative orders; the Commander of the M.T. Brigade will be responsible for enforcing such orders.

c) Accommodation: Accommodation will be arranged by M.T. Brigade thru G-5 Branch at Army HQ. or thru Regional Commissioner concerned.

ELLERY W. STONE.
Rear Admiral USNR,
Chief Commissioner.

DISTRIBUTION:
"A"
Including GP III
Less Serial 84.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

D-R-A-F-T #1
R-E-S-T-R-I-C-T-E-D

26 February 1945

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394

Executive Orders)
NUMBER ___)

__ February 1945

Establishment of A.C.(Provisional) Motor Transport Regiment... I
Functions and Responsibilities of the A.C. (Prov) Motor Transport Regiment..... II
Designation of Headquarters Personnel for the A.C. (Prov) Motor Transport Regiment..... III
Relationship of A.C. (Prov) Motor Transport Regiment With A. C. Regions and Armies..... IV

I - ESTABLISHMENT OF A.C. (PROV) MOTOR TRANSPORT REGIMENT

Effective this date there is established a Provisional A. C. Motor Transport Regiment for the purpose of administering such motor transport units and operating and maintaining such vehicles as are properly assigned thereto. The following units are hereby assigned to the A. C. Provisional Motor Transport Regiment:

1851

II - FUNCTIONS AND RESPONSIBILITIES OF THE A. C. PROVISIONAL MOTOR TRANSPORT REGIMENT.

The A. C. Provisional Motor Transport Regiment is a

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

I - ESTABLISHMENT OF A.C. (PROV) MOTOR TRANSPORT REGIMENT

Effective this date there is established a Provisional A. C. Motor Transport Regiment for the purpose of administering such motor transport units and operating and maintaining such vehicles as are properly assigned thereto. The following units are hereby assigned to the A. C. Provisional Motor Transport Regiment:

1851

II - FUNCTIONS AND RESPONSIBILITIES OF THE A. C. PROVISIONAL MOTOR TRANSPORT REGIMENT.

The A. C. Provisional Motor Transport Regiment is a field activity of the Allied Commission. Its Commanding Officer will report to the Chief Commissioner of the Allied Commission in a status comparable to that of a Regional Commissioner AC/AMG. The following offices of the Allied Commission will perform for the Chief Commissioner the following listed staff functions in connection with the administration and operation of the A. C. Provisional Motor Transport Regiment.

1. Transportation S/C - a) Designation of loads to be carried.

(26)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

b) Procurement of civilian supply and spares, for other than WD vehicles.

c) Advice to effect efficient operation and maintenance of vehicles.

2. C.O. 2675 Regiment - Discipline and administration of U. S. Army Personnel.

3. G-1, British - Discipline and administration of British Army personnel

4. G-4, American - American supplies and WD material and spares.

5. G-4, British - British supplies and WD material and spares. ~~(Routine indents will be made direct to British Ordnance and other~~ services.)

III - DESIGNATION OF HEADQUARTERS PERSONNEL FOR THE AC PROVISIONAL MOTOR TRANSPORT REGIMENT.

1. Colonel J. J. Carnes (0-15340), Inf., USA is hereby assigned as Commanding Officer of the AC Prov. Motor Transport Regiment. 1850

2. Three additional AC officers and one sergeant presently on duty with the Transportation Sub-Commission will immediately be assigned to Headquarters A.C. Prov Motor Transport Regiment.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

3. G-1, British - Discipline and [illegible] of British Army personnel

4. G-4, American - American supplies and WD material and spares.

5. G-4, British - British supplies and WD material and spares. ~~(Routine indents will be made direct to British Ordnance and other~~ services.)

III - DESIGNATION OF HEADQUARTERS PERSONNEL FOR THE AC PROVISIONAL MOTOR TRANSPORT REGIMENT.

1. Colonel J. J. Carnes (O-15340), Inf., USA is hereby assigned as Commanding Officer of the AC Prov. Motor Transport Regiment. 1830

2. Three additional AC officers and one sergeant presently on duty with the Transportation Sub-Commission will immediately be assigned to Headquarters A.C. Prov Motor Transport Regiment.

3. Additional officers and EM/ORs may be assigned as authorized by this Headquarters.

IV - RELATIONSHIP OF A.C. PROVISIONAL MOTOR TRANSPORT REGIMENT WITH A.C. REGIONS AND ARMIES.

1. Units based in an army zone.

Truck units of the A.C. Prov M.T. Regiment when based in an army zone will be attached to the Army under G-5 control.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

2. Units based in AC/AMG Regions.

Requests for loads to be carried for regions will be made by regions to the A.C. Prov M. T. Regiment Liaison Officer, who will make necessary arrangements.

3. General.

a) Units of the A.C.Prov. M. T. Regiment will conform with disciplinary and administrative orders of the areas in which they operate.

b) Accommodations for units of the A.C. Prov. M. T. Regiment will be arranged for by the Commanding Officer through G-5 Section of Army HQ or through Regional Commissioners concerned.

By Command of the Chief Commissioner:

Brigadier
Executive Commissioner

DISTRIBUTION
"A"
Including GP III
Less Serial 84.

1629

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

1061

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

Ext. 376 HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION MIT/eh
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

640/35/Tn 1 19 February 1945

SUBJECT: Transportation

TO : Regional Commissioner, Tuscan Region
Attention: Chief Transportation Officer

1. Reference your letter of 15 February 1945, XVIII/35/9/1/6, the whole question of transferring Army trucks to the Italian Government is actively in hand and you will be advised of the decision as soon as one is reached. It is incorrect that Army trucks are at present being sold to civilians in Southern Italy.

2. The Chief Regional Transportation Officer is responsible for all, repeat all, transportation and movements work in his Region as is clearly laid down in paragraph 3 of Chief of Staff's letter dated 24 January 1945, reference 165/2/Tn 1, copy attached. At the same time, it must be pointed out that in the Tuscan Region the railways operate under the control of the Director of Military Railway Service and not under direct AC supervision. Any contact you make with the Italian State or other railways should therefore be through the representative of the DMRS.

By command of Rear Admiral [illegible]:

M. B. [illegible], Colonel
Deputy Director

1 Incl:
Ltr 24 Jan 45, 165/2/Tn 1

cc: Road Div, Tn S/C
Rail Div, Tn S/C

16:8
25

25

1062

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS,
ALLIED MILITARY GOVERNMENT,
TOSCANA REGION.

RVIII/35/9/1/6.

13 Feb.'45.

SUBJECT: Transportation.

TO : Transportation Sub-Commission (Roads),
H.Q., Allied Commission.

1. In compliance with your 841 "Confidential" Signal, the Toscana Region Chief Transportation Officer remained at the Regional Commissioner's office at Headquarters on the afternoon of Friday, 9 Feb.'45 to discuss transportation matters. Mr. Taylor and Lt.Col Gieff did not arrive.

2. Will advice be given regarding the following matters:

a Are Army trucks being sold or to be sold to civilian truck operators ? It is reported that used Army trucks are being sold to civilians in southern Italy. If so, what procedure is to be followed ?

b What is the relation of the Regional Chief Transportation Officer to the railways of the Region ? What does he have to do with the reconstruction and rehabilitation of the railway lines ? What to do with the operation ?

GEORGE B. SOWERS,
Major, AUS.,
Chief Transportation Officer.

GBS/LC.

Copy to:- 35/10/68.
35/68/2.

1037

25

1063

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Director, Tn. S/

ALLIED COMMISSION - TRANSPORTATION SUB-COMMISSION. A.P.O. 394.

TRAIN SERVICE CIRCULAR Nº 4 13 February, 45.

MOVEMENT OF EMPTY FREIGHT CARS INTO CALABRIA.

On instructions of F.T.S., following daily empty freight car train will run on and from THURSDAY 15 February, 45:

ROME - BATTIPAGLIA for CALABRIA.

ROME	d	0500
CASERTA	a	1700
	d	1715
SALERNO	a	2215
	d	2230
BATTIPAGLIA		2330

Composition:
35 Empty Box Cars via Line 90 and NOLA cut-off.
Train symbol "TB"

Ref: AC/100/90/Tn4.

NAPLES - BATTIPAGLIA for CALABRIA.

NAPLES S.GIOVANNI BARRI	d	1000
SALERNO	a	1400
	d	1415
BATTIPAGLIA	a	1515

Composition:
35 Mixed Empty Freight Cars
Train symbol "MB"

Ref: AC/100/94/Tn4.

REGGIO DIVISION to arrange suitable distribution and report any failure to this headquarters.
Input through MELFONTO is not affected by this arrangement.

SPECIAL NOTE:
No U.S.A. freight cars arriving at REGGIO may be loaded into SICILY. All such cars to be loaded in Calabria with northbound traffic only. Sicily needs to be met through existing input of freight cars received via BATTIPAGLIA and MELFONTO. Complete record of incoming U.S.A. freight cars to be taken by REGGIO DIVISION and submitted to this headquarters.

By command of Rear Admiral Stone:

A C Pingbray
for MERRITT H. TAYLOR,
Director.

1626

1064

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 220

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MHT/eh

540/22/Tn 1

18 February 1945

SUBJECT: Operation of ENAC in Respect to UTC

TO : Regional Commissioner, Southern Region

1. Reference your letter TN/SR/13/155 of 29 January 1945.

2. The present policy of the Allied Commission is to transfer full responsibility for dispatching of trucks into the hands of ENAC. Inasmuch as they are an Italian governmental agency and clothed with full power to regulate the dispatch of transport, all transportation concerns operating in Kingdom Italy come under their jurisdiction.

3. The UTC must be conceived of as an operating concern, irrespective of the fact that their vehicles are owned by the Allied governments and that heretofore they received and passed upon transportation requests. This latter function is now transferred to ENAC and UTC will function as a transportation concern in the same manner as any other private company owning trucks. They will execute such transportation requests as are approved and passed to them by ENAC for execution.

4. It is expected that a sincere and careful study be made by your Regional Transportation Officer of the Ministerial decree setting up ENAC and that full cooperation be extended that agency in their efforts to activate that decree.

By command of Rear Admiral STONE:

MERRITT H. TAYLOR
Director

Rube

1625

22

1065

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

54/22

17 Feb 45

Mr. Taylor:-

Conference this date with Capt. Jefferson, Eng. Contr. + Dr. dual set up in Naples of ENAC and UTC.

Capt. Jefferson's arguments rested entirely on a misconception of the formation of ENAC. He viewed ENAC as an operating concern and not as a directing agency. Paul Rimm straight on this and also advised him not to break policies laid down by higher authorities.

Costa outlined cooperation between ENAC and UTC and stated position of each. He stated that AC had authority to ~~~~ ~~~~ UTC to such as independent company inasmuch as trucks were owned by allied governments. At this time we did not favor this procedure.

Report attached letter as answer to Capt. Jefferson's letter.

M Hanlon.

X

TN 5c

HEADQUARTERS
SOUTHERN REGION, ALLIED COMMISSION
APO 394, U.S.Army
Transportation Division

TN/SR/13/155

29 January 1945

SUBJECT: Registration of W.D.Truck Pool Vehicles in E.N.A.C.

TO : Hq. A.C.

1. Reference your AC/R/64/Tn.5 dated 24 January 1945 and attached ENAC letter 01/518 dated 22 January 1945.

2. As an alternative to the control of WD(Civil Supply) Truck Pools being directed by ENAC it is proposed that such Pools should be established as co-operatives working in close liaison with, but independent of E.N.A.C.

In consideration of this proposal the following points are submitted:-

a) ENAC, when it commences to function, will have greater support from a cooperative, or communal undertaking.

b) The co-operative spirit has already made the Naples Truck Pool, Ufficio Trasporti della Campania, an outstanding example of a well operated public transport agency.

c) The hard work placed at the disposal of the Allied Commission by employees of Truck Pools would be rewarded.

d) Such a co-operative may be established in accordance with existing Italian Law.

e) The continuance of operation of this vital vein of transportation would not be dependent upon political aspirations.

f) The establishment of transport Societies operating in close co-operation with E.N.A.C. would influence that section of the Italian public who consider that it is the aim of the Ente to be a dictatorial and non-democratic organisation.

1613

3. The proposal in respect of UTC, Naples, with agencies at Avellino, Benevento and Salerno, was verbally agreed to by the Minister of Communication during a recent conversation between that Minister and the Director of U.T.C., Sig.S.Pragliola. A draft Statuate in respect of UTC reorganisation is enclosed herewith for your consideration.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

2. As an alternative to the control of [illegible] Pools being directed by ENAC it is proposed that such Pools should be established as co-operatives working in close liaison with, but independent of E.N.A.C.

In consideration of this proposal the following points are submitted:-

a) ENAC, when it commences to function, will have greater support from a cooperative, or communal understanding.

b) The co-operative spirit has already made the Naples Truck Pool, Ufficio Trasporti della Campania, an outstanding example of a well operated public transport agency.

c) The hard work placed at the disposal of the Allied Commission by employees of Truck Pools would be rewarded.

d) Such a co-operative may be established in accordance with existing Italian Law.

e) The continuance of operation of this vital vein of transportation would not be dependent upon political aspirations.

f) The establishment of transport Societies operating in close co-operation with E.N.A.C. would influence that section of the Italian public who consider that it is the aim of the Ente to be a dictatorial and non-democratic organisation.

1813

3. The proposal in respect of UTC, Naples, with agencies at Avellino, Benevento and Salerno, was verbally agreed to by the Minister of Communication during a recent conversation between that Minister and the Director of U.T.C., Sig.S.Pragliola. A draft Statuate in respect of UTC reorganisation is enclosed herewith for your consideration.

4. The corporation proposal would apply to Truck Pools in Campania, Campobasso, Foggia and Calabria, leaving those in Bari Zone operating under the present policy of private enterprise with SITA and SUD-EST contracts.

5. It is considered that the Truck Pools are capable of being controlled by Italian administration, maintenance being a responsibility of the Allied Commission until the proprietorship of the vehicles is decided.

./.

SECRET SERVICES
31 JAN 1945

42

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

SUBJECT: Registration of W.D. Truck Pool Vehicles in E.N.A.C.
(Cont'd)

In view of the principle of transfering transportation in Southern Region to Italian Control it is considered that the co-operative system could be introduced without delay.

6. The organisation of Truck Pools is established and proved. As independent administrations they would be of greater assistance to E.N.A.C.and transportation generally than as part of an Ente which has not yet completely recovered from"teething trouble"

For the Regional Commissioner:

B.G. JEFFERSON
Captain, R.A.,
Regional Tptn.Offr.

BJ/aml

Copy to: Adjutant's File.

1642

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

For the Regional Commissioner:

B.G. JEFFERSON
Captain, R.A.,
Regional Tptn.Offr.

BJ/aml

Copy to: Adjutant's File.

1072

22

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

S T A T U T O

CAPO 1°

DENOMINAZIONE, SEDE, SCOPO E DURATA DELLA SOCIETA'

Art.1 - E' costituita una Società Cooperativa a responsabilità limitata con denominazione " UFFICIO TRASPORTI DELLA CAMPANIA (U.T.C.) COOPERATIVA RESPONSABILITA' LIMITATA " .

Art.2 - La Società ha sede principale in Napoli, Via Brindisi n.65, e Sedi secondarie in Avellino, Salerno e Benevento. E' dato agli Amministratori la creazione eventuale di altri Sedi secondarie.

Art.3- Scopo della Società è di organizzazione e di coordinare senza l'intervento di un imprenditore, l'attività dei Soci per l'esercizio di una impresa di autotrasporti.
La Società si prefigge di effettuare, con automezzi propri od altrui, trasporti di interesse generale e precipuamente necessari per l'approvvigionamento dei centri urbani. Solo sussidiariamente sono consentiti trasporti di mero interesse privato.
Si propone inoltre la Società di migliorare le condizioni morali ed economiche dei Soci e di dar loro assistenza in caso di bisogno.

Art.4 - la durata della Società viene fissata in anni..... dalla costituzione: Essa avrà termine il.....ma potrà essere prorogata anche più volte dall'Assemblea.

CAPO 2°

CAPITALE E QUOTE SOCIALI

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Art.2 - La Società ha sede principale in Napoli, Via Brindisi n.65, e Sedi secondarie in Avellino, Salerno e Benevento. E' dato agli Amministratori la creazione eventuale di altri Sedi secondarie.

Art.3- Scopo della Società è di organizzazione e di coordinare senza l'intervento di un imprenditore, l'attività dei Soci per l'esercizio di una impresa di autotrasporti.
La Società si prefigge di effettuare, con automezzi propri od altrui, trasporti di interesse generale e precipuamente necessari per l'approvvigionamento dei centri urbani. Solo sussidiariamente sono consentiti trasporti di mero interesse privato.
Si propone inoltre la Società di migliorare le condizioni morali ed economiche dei Soci e di dar loro assistenza in caso di bisogno.

Art.4 - la durata della Società viene fissata in anni..... dalla costituzione: Essa avrà termine il.....ma potrà essere prorogata anche più volte dall'Assemblea.

CAPO 2°

CAPITALE E QUOTE SOCIALI

Art.5 - Il capitale è rappresentato da azioni del valore nominale di £.1.000.00 ciascuno.
Le azioni sono nominative e non possono trasferirsi nè per atto tra vivi nè mortis cause.

Art.6 - Il possesso anche di una sola azione varrà accettazione dell'atto costitutivo e del presente Statuto.

./.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Art.7 - Ogni Socio dovrà e potrà possedere solo il numero di azioni che a norma del patto seguente verrà fissato per gli appartenenti alle varie categorie in cui i Soci stessi secondo la loro attività vengono suddivisi.
L'appartenenza alle varie categorie verrà determinata dagli Amministratori all'atto dell'assunzione in servizio e relativa ammissione del Socio.

Art.8 -Le categorie sono cinque e cioè: 1) Dirigenti,2) Impiegati, 3) Autisti,4) Custodi ed Operai,5) Manovali ed Apprendisti.
Cuascun appartenente alle singole categorie potrà possedere rispettivamente n....., ..., ..., ..., ..., azioni.

Art.9 - Gli Amministratori potranno effettuare il passagio da una all'altra categoria del Socio col mutamento delle sue mansioni,ed in tal caso il Socio potrà acquistare od avrà rimborsato il numero di azioni che possiede rispettivamente in meno o in più in rapporto alla categoria cui viene trasferito.

CAPO 3°

AMMISSIONE ED ESCLUSIONE DEI SOCI

Art.10 - Chiunque su sua domanda diretta al Presidente del Consiglio di Amministrazione sarà assunto in servizio, avrà diritto all'acquisto del numero di azioni stabilito per la categoria in cui verrà iscritto.

Art.11 - Sarà escluso dalla Società chiunque si dimetta o comunque abbandoni il suo ufficio o lavoro e chiunque sia dagli Amministratori per qualsiasi causa licenziato o

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

relativa ammissione del Socio.

Art.8 -Le categorie sono cinque e cioè: 1) Dirigenti,2) Impie_ gati, 3) Autisti,4) Custodi ed Operai,5) Manovali ed Apprendisti.

Ciascun appartenente alle singole categorie potrà possedere rispettivamente n....., ..., ..., ..., ..., azioni.

Art.9 - Gli Amministratori potranno effettuare il passagio da una all'altra categoria del Socio col mutamento delle sue mansioni,ed in tal caso il Socio potrà acquistare od avrà rimborsato il numero di azioni che possiede rispettivamente in meno o in più in rapporto alla categoria cui viene tra_ sferito.

CAPO 3°

AMMISSIONE ED ESCLUSIONE DEI SOCI

Art.10 - Chiunque su sua domanda diretta al Presidente del Consiglio di Amministrazione sarà assunto in servizio, avrà diritto all'acquisto del numero di azioni stabilito per la categoria in cui verrà iscritto.

Art.11 - Sarà escluso dalla Società chiunque si dimetta o comunque abbandoni il suo ufficio o lavoro e chiunque sia dagli Amministratori per qualsiasi causa licenziato o comunque allontanato dal proprio,ufficio o lavoro.

Art.12 - Non è ammesso il recesso finchè dura il rapporto di lavoro.

Art.13 - La morte di un Socio porta di diritto lo scioglimento

./.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

del rapporto sociale limitatamente al Socio deceduto.

Art.14- Il recesso,l'esclusione o la morte daranno diritto al Socio od ai suoi eredi alla liquidazione delle azioni e degli utili a norma di legge.

Art.15- All'atto dell'assunzione in servizio e relativa ammissione il nuovo Socio dovrà pagare in tre decimi e nei sei mesi di detta data l'intero importo delle azioni che gli competono nonchè del plus valore che gli Amministratori gli fisseranno in relazione alle riserve patrimoniali risultanti dall'ultimo bilancio approvato.

CAPO 4°

BILANCI,UTILI E RISERVE

Art.16 - I bilanci rispecchieranno esattamente lo stato patrimoniale,gli utili conseguiti e le perdite subite.

Art.17 - Gli utili verranno così ripartiti:

a) per il primo anno di esercizio:
per il 20% al fondo di riserva,per il 5% al fondo assistenza, per il 10% al Consiglio di Amministrazione,per il 10% ai Soci,per il rimanente 55% all'acquisto e manutenzione di automezzi,al cui scopo si istituisce fondo speciale di riserva.

b) per gli anni successivi:
per il 20% al fondo di riserva,per il 5% al fondo assistenza,per il 10% al Consiglio di Amministrazione,per il 20% ai Soci,per il rimanente 45% al fondo speciale acquisti e manutenzione automezzi.

Art.18 - I dividendi verranno pagati entro il mese successivo all'approvazione del bilancio.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

tori gli fisseranno in relazione alle riserve patrimoniali risultanti dall'ultimo bilancio approvato.

CAPO 4°

BILANCI, UTILI E RISERVE

Art.16 - I bilanci rispecchieranno esattamente lo stato patrimoniale, gli utili conseguiti e le perdite subite.

Art.17 - Gli utili verranno così ripartiti:

a) per il primo anno di esercizio:
per il 20% al fondo di riserva, per il 5% al fondo assistenza, per il 10% al Consiglio di Amministrazione, per il 10% ai Soci, per il rimanente 55% all'acquisto e manutenzione di automezzi, al cui scopo si istituisce fondo speciale di riserva.

b) per gli anni successivi:
per il 20% al fondo di riserva, per il 5% al fondo assistenza, per il 10% al Consiglio di Amministrazione, per il 20% ai Soci, per il rimanente 45% al fondo speciale acquisti e manutenzione automezzi.

Art.18 - I dividendi verranno pagati entro il mese successivo all'approvazione del bilancio.
I Soci che non ritireranno i dividendi entro un anno dalla stessa data, perderanno il diritto di riscuotere ed i dividendi stessi andranno ad aumento del fondo assistenza.

./.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Art.19 - Il bilancio sarà chiuso al 31 dicembre di ciascun anno.Il primo esercizio potrà avere durata anche minore di 12 mesi.
L'Assemblea per l'approvazione sarà convocata nei termini di legge.

CAPO 5°

ASSEMBLEE GENERALI

Art.20 - Le Assemblee sia ordinarie che straordinarie si riuniscono nella Sede principale di Napoli.
Le Assemblee straordinarie si riuniscono sempre che il Consiglio di Amministrazione,il Collegio Sindacale od un numero di Soci rappresentante almeno il terzo del capitale sociale lo ritengono opportuno.
Le Assemblee ordinarie e straordinarie sono convocate mercè affissione dell'ordine del giorno negli uffici e nelle dipendenze delle Sedi della Società.

Art.21 - Le Assemblee sono presiedute dal Presidente del Consiglio di Amministrazione o da chi ne fa le veci,che nomina due scrutatori ed il segretario.
A termine della seduta sarà redatto verbale dal Segretario: esso sarà sottoscritto dal Presidente e dal Segretario medesimo.

Art.22 - Le Assemblee in prima convocazione sono regolarmente costituite con la presenza almeno della metà del capitale sociale,in seconda convocazione quale che sia il capitale presente.
Tra la prima e la seconda convocazione vi sarà intervallo di sette giorni riducibile in caso di urgenza anche a due

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

ASSEMBLEE GENERALI

Art.20 - Le Assemblee sia ordinarie che straordinarie si riuniscono nella Sede principale di Napoli.

Le Assemblee straordinarie si riuniscono sempre che il Consiglio di Amministrazione,il Collegio Sindacale od un numero di Soci rappresentante almeno il terzo del capitale sociale lo ritengono opportuno.

Le Assemblee ordinarie e straordinarie sono convocate mercè affissione dell'ordine del giorno negli uffici e nelle dipendenze delle Sedi della Società.

Art.21 - Le Assemblee sono presiedute dal Presidente del Consiglio di Amministrazione o da chi ne fa le veci,che nomina due scrutatori ed il segretario.

A termine della seduta sarà redatto verbale dal Segretario: esso sarà sottoscritto dal Presidente e dal Segretario medesimo.

Art.22 - Le Assemblee in prima convocazione sono regolarmente costituite con la presenza almeno della metà del capitale sociale,in seconda convocazione quale che sia il capitale presente.

Tra la prima e la seconda convocazione vi sarà intervallo di sette giorni,riducibile in caso di urgenza anche a due ore.

Art.23 - Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti e sono vincolative per gli assenti ed i dissenzienti.

Il voto potrà essere dato anche per corrispondenza.

./.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ogni Socio potrà farsi rappresentare da altro Socio.

Art.24 - In caso di affari personali o di nomine,lo scrutinio sarà segreto.In tal caso il voto per corrispondenza dovrà pervenire in doppia busta sigillata.

CAPO 6°

AMMINISTRAZIONE

Art.25 - La Società è amministrata da un Consiglio composto dal Presidente e due Consiglieri.
Essi saranno nominati dall'Assemblea, meno i primi che vengono nominati con l'atto costitutivo.

Art.26 - Il Consiglio ha la direzione generale,tecnica,amministrativa e disciplinare della Società ed ha facoltà di compiere tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale nonchè di redigere il regolamento interno.

Art.27 - Al Presidente del Consiglio spetta la rappresentanza e la firma sociale.
A nome della Società egli può compiere e sottoscrivere tutti gli atti e le convenzioni che saranno stipulate, compiere transazioni,incassare e dare quietanza nei confronti sia dei privati che degli Istituti bancari e di tutti gli Enti pubblici,compresa l'Amministrazione dello Stato e specificamente la Tesoreria e la Cassa Depositi e Prestiti. 1837
Il Presidente può per ogni singolo affare o per un gruppo di affari delegare altri per la firma e la rappresentanza altro Consigliere di Amministrazione.

Art.28 - Ad uno dei Consiglieri viene data la direzione finan-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Art.25 - La Società è amministrata da un Consiglio composto dal Presidente e due Consiglieri.
Essi saranno nominati dall'Assemblea, meno i primi che vengono nominati con l'atto costitutivo.

Art.26 - Il Consiglio ha la direzione generale, tecnica, amministrativa e disciplinare della Società ed ha facoltà di compiere tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale nonchè di redigere il regolamento interno.

Art.27 - Al Presidente del Consiglio spetta la rappresentanza e la firma sociale.
A nome della Società egli può compiere e sottoscrivere tutti gli atti e le convenzioni che saranno stipulate, compiere transazioni, incassare e dare quietanza nei confronti sia dei privati che degli Istituti bancari e di tutti gli Enti pubblici, compresa l'Amministrazione dello Stato e specificamente la Tesoreria e la Cassa Depositi e Prestiti.
1037
Il Presidente può per ogni singolo affare o per un gruppo di affari delegare altri per la firma e la rappresentanza altro Consigliere di Amministrazione.

Art.28 - Ad uno dei Consiglieri viene data la direzione finanziaria ed amministrativa della Società, all'altro la sorveglianza disciplinare sul personale e l'assistenza ai Soci.

Art.29 - Le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione sono prese a maggioranza di voti e saranno raccolte in verbale dal Consigliere Direttore Amministrativo e sottoscritte da queste e dal Presidente.

./. 12

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Art. 30 - In caso di mancanza per morte, recesso od altra causa di uno dei componenti il Consiglio, sarà immediatamente convocata l'Assemblea per la costituzione, ed il Presidente del Collegio Sindacale per gli affari di urgenza sostituirà il mancante.

Art. 31 - Il Consiglio di Amministrazione dura in carica tre anni e potrà essere sia nel complesso che nei singoli membri rieletto dall'Assemblea.

Esso è esonerato dal prestare cauzione.

CAPO 7°

COLLEGIO SINDACALE

Art. 32 - Il Collegio Sindacale è composto da un Presidente, due Sindaci effettivi e due Supplenti.

Essi vengono nominati dall'Assemblea meno i primi che vengono nominati con l'atto costi-tutivo.

art. 33 - I membri effettivi del Collegio devono e possono in qualsiasi momento effettuare verifiche e partecipare con voto consultivo alle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione.

Questo ha il dovere di facilitare il compito del Collegio Sindacale.

Art. 34 - Il Collegio dura in carica tre anni e potrà essere sia nel complesso che nei singoli membri rieletto dall'Assemblea.

CAPO 8°

SCIOGLIMENTO E LIQUIDAZIONE

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

stituirà il mancante.

Art. 31 - Il Consiglio di Amministrazione dura in carica tre anni e potrà essere sia nel complesso che nei singoli membri rieletto dall'Assemblea.

Esso è esonerato dal prestare cauzione.

CAPO 7°

COLLEGIO SINDACALE

Art. 32 - Il Collegio Sindacale è composto da un Presidente, due Sindaci effettivi e due Supplenti.

Essi vengono nominati dall'Assemblea meno i primi che vengono nominati con l'atto costi-tutivo.

art. 33 - I membri effettivi del Collegio devono e possono in qualsiasi momento effettuare verifiche e partecipare con voto consultivo alle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione.

Questo ha il dovere di facilitare il compito del Collegio Sindacale.

Art. 34 - Il Collegio dura in carica tre anni e potrà essere sia nel complesso che nei singoli membri rieletto dall'Assemblea.

CAPO 8°

SCIOGLIMENTO E LIQUIDAZIONE

Art. 35 - Per lo scioglimento e liquidazione delle Società valgono le norme di legge.-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

1082

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 220

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MMT/eh

540/22/Tn 1 file

18 February 1945

SUBJECT: Operation of ENAC in Respect to UTC

TO : Regional Commissioner, Southern Region

1. Reference your letter TN/SR/15/155 of 29 January 1945.

2. The present policy of the Allied Commission is to transfer full responsibility for dispatching of trucks into the hands of ENAC. Inasmuch as they are an Italian governmental agency and clothed with full power to regulate the dispatch of transport, all transportation concerns operating in King's Italy come under their jurisdiction.

3. The UTC must be conceived of as an operating concern, irrespective of the fact that their vehicles are owned by the Allied governments and that heretofore they received and passed upon transportation requests. This latter function is now transferred to ENAC and UTC will function as a transportation concern in the same manner as any other private company owning trucks. They will execute such transportation requests as are approved and passed to them by ENAC for execution.

4. It is expected that a sincere and careful study be made by your Regional Transportation Officer of the Ministerial decree setting up ENAC and that full cooperation be extended that agency in their efforts to activate that decree.

By command of Rear Admiral STOPP:

[illegible] H. TAYLOR
Director

1035

1083

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 220 HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION MFT/eh
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

540/21/Tn 1 17 February 1945

SUBJECT: Tires

TO : Commerce Sub-Commission

1. In the preparation of Transportation Sub-Commission's request for tire allotment, no request was made for tires for Captain W. L. Ainsworth, Transportation Sub-Commission's liaison representative with 15th Army Group.

2. Captain Ainsworth's duties require him to travel continuously between Leghorn, Florence and Ancona and it is urgently requested that the request contained in his letter of 9 February 1945 be granted from reserve stocks.

3. This is an exceptional case inasmuch as Captain Ainsworth does not come under the jurisdiction of any region.

MERRITT H. TAYLOR
Director

cc: Capt. Ainsworth

1 Incl.
Cy ltr 9 Feb 45, ref. C-5/15/3.6

Juice

21

21

1084

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

340/20/Tn 1

(17)

17 February 1945

SUBJECT: Formation of Motor Transport Brigade

TO : AFHQ, G-5, Attention: Colonel Butterworth

1. Reference is made to meetings at AFHQ and to conversations between Colonels Butterworth and Carnes. Civilian trucks are now being imported into this country and formed into Q and QT Companies. It is considered essential to set up a full organization to control and maintain these trucks and that this should be done at an early date. The attached Appendix A is a chart giving a summary of what is proposed.

2. AFHQ approval has already been received for all the operating companies listed on the chart, i.e., 24 American Q Companies and 10 British QT Companies; a number of these companies have existed for some time. Approval has also been given for the three Truck Battalion Headquarters on the American side and the first Truck Battalion Headquarters already exists.

3. It is recommended that a proper maintenance setup should be authorized as indicated on the chart in order that the Brigade may be self-supporting and responsible for all echelon maintenance of its own vehicles.

4. The supervisory units as shown are considered necessary in order to weld the organization into an efficient whole.

5. Appendix B shows the grades and ratings of officers and EM/ORs needed on the American side and also for the joint American and British Headquarters and Truck Maintenance Group; the latter two establishments are based on the American TO, but the personnel supplied should be both American and British.

6. On the British side this leaves the British-Italian truck group and the two QT columns to be approved.

7. Appendix C shows the additional requirements for personnel necessary in order to establish the proposed setup. It will be noticed that there will be required 79 officers (A or B), 54 officers (It.), 341 EM/ORs and 1,312 Italian soldiers.

1084

8. It is requested that authority be given for these proposals at an early date in order that a start may be made in setting up the organization.

(20)

20

1085

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

In this connection, it is proposed to assign four officers and one sergeant from the Transportation Sub-Commission who will be the nucleus of the new Truck Brigade Headquarters and who will start immediately on its work.

For the Chief Commissioner:

Brigadier,
Chief of Staff.

3 Incls:
Appendices A, B and C
MBT/eh Ext. 376

APPROVED: Merritt H. Taylor
Merritt H. Taylor
Director
Transportation Sub-Commission
Ext. 220

1033

1086

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Appendix " B

PROPOSED TENTATIVE T/O

FOR MOTOR TRANSPORT SPECIAL BRIGADE

PROPOSED TENTATIVE T/O FOR MOTOR SPECIAL BRIGADE.

1. The attached schematics and T/O breakdowns are based on existing US Army and British War Department T/O's and Establishments.

2. The Truck Maintenance Group as it is contemplated will be a joint British - American unit.

3. The schematic for the British - Italian Truck Group is not broken down to War Establishments as that has been considered in letter Hq Allied Commission Trans S/C AC/TR/R/52/20 dated 13 December 1944.

4. Request that APHQ adjucate the relative numbers of personnel between British an American compenents and inform us of the organizational breakdown of the British Italian Truck Group so that Tentative T/O may be completed correctly.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

BRIGADE HEADQUARTERS
T/O 5-510-15
A/B/ 18-Off 40 EM/OR
I 4-Off 19 EM/OR

BRIGADE HEADQUARTERS CO
T/O 5-570-15
A/B 2-Off 10 EM/OR
I 1-Off 30 EM/OR

BRIGADE MEDICAL DET
T/O 5-510-IMB
A/B 2-Off 18 EM/OR
I 1-Off 10 EM/OR

AMERICAN - ITALIAN
TRUCK GROUP
A 72-Off 304 EM
I131-Off 2686 EM

MAINTENANCE GROUP
A/B 20-Off 149 EM/OR
I 32-Off 854 EM/OR

BRITISH - ITALIAN
TRUCK GROUP
B 63-Off 317 OR
I108-Off 4432 OR

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

PERSONNEL REQUIREMENTS
BRIGADE HEADQUARTERS

6 Field officers.- CO, Exec 4 Chiefs of Sect (4805)
6 Captains - Asst G's, Finance, Judge Advocate (2260)
(9301) (2162) (4010) (6200) (8105)
6 1st Lieuts - Administrative (2120)

1 Master Sgt - Sgt Major (502)
1 Master Sgt - Operations (814)
1 Master Sgt - Supply (821)
1 Master Sgt - Chief Clerk(092)
1 Master Sgt - Personnel (816)
1 Master Sgt - Chief Dispatches (410)
4 Tech/Sgt -Operations (814)
4 Tech/Sgt -Personnel (816)
4 Tech/sgt -Supply (821)
4 Tech/sgt -Italian Army Liason
4 S/Sgt -Supply (821)
4 S/Sgt -Clerks (405)
10 Corporals -Clerk,typist (405)

Total Commissioned 18
Total Enlisted 40

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

PERSONNEL REQUIREMENTS

BRIGADE H.Q. CO

1.	Captain - Comdg	(4605)
1.	1st Lieut	(4505)
1	Staff Sgt - Mess	(824)
1	Staff Sgt - Motor	(813)
4	Corporals - Clerk, Typist	(406)
2	Tech/3 - Mechanic, auto	(965)
2	Pvts - Basic	(521)

Total Commissioned 2
Total Enlisted 10

BRIGADE MEDICAL DET CHARLIE

2 Captains (Medical)
16 Enlisted Men - Medical

Total Commissioned 2
Total Enlisted 16

1828

1091

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

AMERICAN - ITALIAN
TRUCK GROUP
T/O 10-22
A 9-OFF 22 EM
I 8-OFF 4 EM

1ST TRUCK BN
H& & H& DETACHMENT
T/O 10-56
A 5-OFF 14 EM
I 8-OFF 14 EM

2ND TRUCK BN
H& & H& DETACHMENT

Same as 1st TRK BN

3RD TRUCK BN
H& & H& DETACHMENT

Same as 1st TRK BN

8 TRK CO'S
NUMBERED 1 - 8
T/O 10-57
A 2-OFF 10 EM
I 5-OFF 110 EM

8 TRK CO'S
NUMBERED 9 - 16

Same as 1st TRK BN

8 TRK CO'S
NUMBERED 17 - 24

Same as 1st TRK BN

1827

1092

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

PERSONNEL REQUIREMENTS
AMERICAN - ITALIAN TRUCK GROUP
GROUP Hq AND Hq DET.
(Based on T/O 10-22)

2. Majors - Operations, Supply (4805)
3. Captains, Exec S-1, S-3, S-4) (4805)
4. 1st Lieuts - Operations (4805)

1 Master Sgt - Operations (814)
1 Master Sgt - Supply (821)
1 Staff Sgt - Chief Clerk (052)
2 Staff Sgt - Supply (821)
1 Corporal - Clerk, Company (405)
2 Tech/4 - Clerk, general (405)
4 Tech/5 - Clerk, typist (405)
5 Pfc - Driver, truck light (345)
5 Pvts - Basic (521)

Total Commissioned 9
Total Enlisted 22

1026

1093

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

PERSONNEL REQUIREMENTS
AMERICAN - ITALIAN TRUCK BATTALION
MINUS 1ST BN ALREADY FORMED

2 TRUCK BATTALIONS HQ

2 Majors - Bn CO (4805)
2 Captains - Adjut (4805)
2 WO - Supply (4440)

2 Master Sgts - Sgt Majors (502)
2 T/Sgts - Operations (814)
2 T/Sgts - Personnel (816)
2 Sgts - Supply (821)
2 T/5 - Clerks, typist (405)

16 TRUCK COMPANIES

16 Captains, Comdg (0660)
16 1st Lieuts - Exec (0605)
16 T/Sgts - Motor (813)
16 S/Sgts - Supply (821)
32 Sgts - Section Leaders (852)
16 Cpls - Dispatch (410)
16 Cpls - Sqd Leaders (653)
32 T/4 - Truck Driver (Heavy) (345)
16 T/4 - Mechanic Auto (014)
16 T/5 - Mechanic Auto (014)

Total Commissioned 38
Total Enlisted 170

TRUCK MAINT GROUP
HQ & HQ DETACHMENT
Based on T/O 9-76 (Ord Bn)
A/B 6-Off 19 EM/OR
I 3-Off 6 EM/OR

DEPOT COMPANY
T/O 9-57
A/B 3-Off 20 EM/OR
I 6-Off 180 EM/OR

HV. MAINT. COMPANY
T/O 9-179
A/B 3-Off 30 EM/OR
I 7-Off 204 EM/OR

1st
MEDIUM MAINT CO
T/O 9-127
A/B 2-Off 20 EM/OR
I 4-Off 116 EM/OR

2ND
MEDIUM MAINT CO
Same as 1st Co

3RD
MEDIUM MAINT CO.
Same as 1st Co

4TH
MEDIUM MAINT CO
Same as 1st Co

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

1095

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

(9

PERSONNEL REQUIREMENTS

FOR

TRUCK MAINTENANCE GROUP

NOTE: 1 It is contemplated that both American and British personnle will be utilized in the supervision of this Group.

NOTE: 2 All personnel shown in the T/O breakdowns is based on American Specialty classification Code, and specialties required shown in that manner.

NOTE: 3 No breakdown is made as to whether American or British personnel will be utilized as this decision rests with AFHQ.

(10

PERSONNEL REQUIREMENT
HQ & HQ DETACH
(Based on T/O 9-76 Grdn Bn)

1. Major - Executive (0002)
2. Captains - Supply, Maintenance (0202)
3. 1st Lieuts - Adjutant, Asst Maint (0303)
1. 2nd Lieut - Personnel (0400)

1 Master Sgt - Sgt Major (002)
1 Tech/Sgt - Operations (814)
1 Tech/Sgt - Personnel (816)
1 Tech/Sgt - Supply (821)
1 Staff Sgt - Supply (841)
1 Sgt - Clerk, personnel (862)
1 Sgt - Message center (874)
2 Technician grade 4, Clerk general (035)
1 Technician grade 5, Clerk mail (056)
1 Technician grade 5, Clerk, record (400)
1 Technician grade 5, Clerk, Requisition (405)
3 Pfc - Clerk Typist (405)
4 Pvts - Basic (861)

Total Commissioned 6
Total Enlisted . 19

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

PERSONNEL REQUIREMENTS
DEPOT COMPANY
(Based on T/O 9-57)

1. Captain,Comdg (4805)
1. 1st Lieut,Execut (4805)
1. 2nd Lieut,Supply (4000)

1 M/Sgt - Chief Clerk (502)
1 M/Sgt - Chief Storekeeper (769)
1 Staff Sgt - Asst Storekeeper (769)
1 Tech/Sgt - Chief Parts Clerk (348)
1 Tech/Sgt - Receiving & Shipping (186)
1 Staff Sgt - Receiving & Shipping (186)
1 Tech/Sgt - Truckmaster (668)
1 Staff Sgt - Supply (821)
1 Sgt - Clerk,parts (348)
1 Corporal - Clerk,Parts (348)
2 Tech/4,Clerk,receiving and shipping (186)
1 Tech/4 Clerk,stock control (374)
1 Tech/4,- Mechanic,automobile (014)
1 Tech/4 - Clerk,Typist (405)
1 Tech/4 - Clerk,requisition (186)
4 Tech/5 - Warehousemen (252)

Total Commissioned 3
Total Enlisted 20

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

PERSONNEL REQUIREMENTS
HEAVY MAINTENANCE CO
(Based on T/O 9-197

1. Captain, Comdg (4802)
1. 1st Lieut, Exec (4802)
1. 2nd Lieut, Admin (4803)

1 Master Sgt - Master Mechanic (342)
2 Tech/Sgt - Foreman, auto repair shop (342)
1 Tech/Sgt - Supply (821)
1 Staff Sgt - Mess (824)
1 Staff Sgt - Motor (813)
1 Sgt - Clerk, Parts (340
1 Corporal - Clerk, typist (400)
1 Corporal - Clerk, Stock Record (823)
2 Tech/3 - Electrician wheeled vehicles (918)
2 Tech/4 - Machinist (114)
8 Tech/3 - Mechanic, auto (960)
4 Tech/4 - Mechanic, auto (960)
1 Tech/3 - Mechanic, carburetor (926)
1 Tech/4 - Repairman, auto body (901)
1 Tech/4 - Repairman, radiator (179)
2 Tech/4 - Welder, general (956)
1 Tech/4 - Blacksmith (004)
1 Tech/3 - Mechanic, Storage Battery (918)
1 Tech/3 - Carpenter, General (050)

Total Commissioned 3
Total Enlisted 30

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

PERSONNEL REQUIREMENTS
4 MEDIUM MAINTENANCE COMPANIES
(Based on T/O 9-187)

4 Captains (Comdg) (4305)
4 1st Lieuts, Admin (4440)

4 Master Sgt - Master Mechanic (348)
8 Tech/Sgt - Foreman, auto repair shop (337)
4 Tech/Sgt - Supply (821)
8 Staff/Sgt - Foreman, auto repair shop (asst) (337)
4 Staff/Sgt - Mess (824)
4 Staff/Sgt - Motor (813)
8 Corporals - Clerk, parts (348)
4 Corporals - Clerk, typist (405)
16 Tech/3 - Mechanic, automotive (965)
8 Tech/4 - Welder, general ([illegible])
4 Tech/4 - Repairman, auto body (801)
8 Tech/4 - Electrician, wheel vehicle (813)

(4 Med Maint Companies 2-0 20 MT ea)

Total Commissioned 8
Total Enlisted 80

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

BRITISH - ITALIAN

TRUCK GROUP
T/O 10-22
B 9-Off 22 OR
1 S-Off 4 OR

BRITISH - ITALIAN
TRUCK COLUMN
HQ & HQ DETACHMENT
WE (2)
B 7-Off 30 OR
1 3-Off 14 OR

BRITISH - ITALIAN
TRUCK COLUMN
HQ & HQ DETACHMENT
Same as 1st Column

3 BRITISH - ITALIAN
TRUCK COMPANIES
WE (3)
Pers for each Co.
B 4-Off 98 OR
1 10-Off 440 OR

3 BRITISH - ITALIAN
TRUCK CO PARKS

Same as 1st Column

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

(13

PERSONNEL REQUIREMENTS
FOR
BRITISH - ITALIAN TRUCK GROUP

Personal Requirements covered in letter, Headquarters Allied Commission Transportation Sub-Commission. AC/TN/R/GG/ C dated 15 December 1944.

In view of par 6 of that letter quoted below no specific recommendations are submitted beyond the schematic showing organizational dispositions.

"6. It is proposed that the GT Companies personnel be trained by the British Military authorities, and that, when trained and ready for operation, these companies should be placed under AAI for administration and maintenance being attached to AC only for operational purposes".

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

APPENDIX "O"

PERSONNEL REQUIREMENTS BRIGADE HEADQUARTERS

18 Officers A/B	40 Em/ORs
4 " I	19 " " I

BRIGADE H.Q.s Co.

2 Officers A/B	10 Em/ORs
1 " I	30 " " I

BRIGADE MEDICAL DETACHMENT

2 Officers A/B	18 Em/ORs
1 " I	10 " " I

BRIGADE DEPOT COMPANY

5 Officers A/B	20 Em/ORs
6 " I	111 " " I

AMERICAN ITALIAN TRUCK GROUP

9 Officers A	22 Em/ (A)
2 " I	4 " I

BRITISH ITALIAN TRUCK GROUP

9 Officers B	22 ORs (B)
2 " I	4 " I

2 C.T. COLs

14 Officers B	60 ORs (B)
6 " I	28 " I

TRUCKS MAINTENANCE GROUP

6 Officers A/B	19 Em/ORs
3 " I	6 " " I

DEPOT COMPANY

3 Officers A/B	20 Em/ORs
6 " I	160 " " I

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

5 Officers A/B
6 " I

111 " " I

AMERICAN ITALIAN TRUCK GROUP

9 Officers A
2 " I

21 Em/ (A)
4 " I

BRITISH ITALIAN TRUCK GROUP

9 Officers B
2 " I

21 ORs (B)
4 " I

3 G.T. COLs

14 Officers B
6 " I

60 ORs (B)
28 " I

TRUCKS MAINTENANCE GROUP

6 Officers A/B
3 " I

19 Em/ORs
6 " " I

DEPOT COMPANY

3 Officers A/B
6 " I

20 Em/ORs
180 " " I

HEAVY MAINTENANCE COY;

3 Officers A/B
7 " I

30 Em/ORs
204 " " I

4 MEDIUM MAINTENANCE COY

8 Officers A/B
16 " I

80 Em/ORs
464 " " 1815

TOTAL—— 79 Officers A/B 341 Em/ORs
54 " I 1312 " " I

20

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 765021

1104

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 376

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MBT/eh

Phone 489081

340/17/Tn 1

10 February 1945

Dear Sir:

I have to acknowledge receipt of your letter of 29 January 1945 addressed to Rear Admiral Stone.

As you will no doubt be aware from public decrees, ENAC has now been formally constituted by the Italian Government as the controlling organization for civilian road transport. It is suggested, therefore, that you should communicate with ENAC, Piazza della Croce Rossa, Rome, regarding any work you could undertake in this connection.

The organization for the allied imported vehicles is at present under active consideration, and your letter will be held in the Transportation Sub-Commission until a more definite answer can be given to your offer regarding these vehicles.

Very truly yours,

M. B. THOMAS, Colonel
Deputy Director

Lt. Colonel Alberto Borghi
General Director
Italian Overseas Company, Ltd.
Rome

1015

19

17

1105

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 220

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MT/eh

540/18/Tn 1

11 February 1945

SUBJECT: Batteries

TO : Industry Sub-Commission

1. The rapid deterioration of batteries is causing many highway vehicles to cease operations.

2. Any assistance which Industry Sub-Commission may give in starting up the local manufacture of batteries for highway equipment will be a great contribution toward the maintenance of highway transport.

3. If anything can be done in this connection please advise so that Transportation Sub-Commission can plan accordingly.

MERRITT H. TAYLOR
Director

1014 (18)

1106

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 376

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MBT/eh

Phone 489081

540/17/Tn 1

10 February 1945

Dear Sir:

I have to acknowledge receipt of your letter of 29 January 1945 addressed to Rear Admiral Stone.

As you will no doubt be aware from public decrees, ENAC has now been formally constituted by the Italian Government as the controlling organization for civilian road transport. It is suggested, therefore, that you should communicate with ENAC, Piazza delle Croce Rosse, Rome, regarding any work you could undertake in this connection.

The organization for the allied imported vehicles is at present under active consideration, and your letter will be held in the Transportation Sub-Commission until a more definite answer can be given to your offer regarding these vehicles.

Very truly yours,

M. B. THOMAS, Colonel
Deputy Director

Lt. Colonel Alberto Borghi
General Director
Italian Oversees Company, Ltd.
Rome

1813 (17)

17

4107

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

SHEET

FROM	TO	DATE	REMARKS
			1.
Transportation Sub-Commission	Colonel Densmore Economic Sec.	7 Feb 1945	1. The attached letter is forwarded for signature by the Chief Commissioner. 2. It is not possible to give a more definite reply to Colonel Borghi's offer until the organization for controlling the imported allied vehicles is set up. 3. May the papers be returned to this Sub-Commission after signature. M. B. Thomas M. B. THOMAS, Colonel Deputy Director Ext. 376
Economic Section	Transp. S/C	9 Feb 1945	2. The attached letter does not warrant the signature of the Chief Commissioner and can be sent over the signature of the Director or Deputy Director of the Transportation Sub-Commission. Robert E. Doe ROBERT E. DOE Major, A.G.D. Chief, Adm. & Pers. Div. Economic Section. Ext. 558

CODES USED:
A. B. C. 5TH 6TH ED.
BALTIMORE 3RD ED. BENTLEY'S

TELEGR. ADR.: CIDO - ROMA

JAN 5 1 RECD

COMPAGNIA ITALIANA D'OLTREMARE S/A

(Italian Overseas Company, Ltd.)

EXPORT - IMPORT - COSTRUZIONI - TRASPORTI

CAP. L. 2.500.000 - SEDE IN ROMA

Ecan Sec

DIREZIONE CENTRALE:
VIA VITT. VENETO, 7 - TEL. 484676

DIREZIONE COSTRUZIONI:
P. DI SPAGNA, 72 - TEL. 681072

COSTRUZIONI MECCANICHE:
VIA SISTINA, 30 - TEL. 40073

AZIENDE AGRICOLE
NORD-AFRICA
(2650 ETTARI)

ROMA, 29 Gennaio I945

20.00

Admiral Ellery W. Stone
Chief Commissioner
Headquarters Allied Commission

R O M A

Sir,

Further to the kind letter that on December I st. I944, you addressed to General Adolfo Infante, first Aide de Campo General of H.R.H. the Lieutenant General of the Kingdom, y have gotten in touch with the Chiefs of the "Priorities and Movements Division", Room 38, Sixth floor, - By indications furnished by Mr. Villa, y submitted the memorandum of Dec. 23 rd., I944 (which y beg to attach herewith) wherein I prospected the possibilities indicated by said Mr. Villa.

On January 3 rd. I945, J received from Mr. Merrit H. Taylor, Director of the Transportation Sub-Commission, the following communication:

" We are not yet in a position to give a decision on this matter, but we will bear your request in mind, and when the occasion arises will communicate with you further."

J beg to address you, Mr. Admiral, directly, now, for the following reasons :

I st. - My Company has at its disposal one of the most important shops in Rome, by which it could begin at once the re-construction of Allied autovehicles;

2 nd. - The news published by the Italian Press of the imminent delivery of a certain number of American auto-vehicles, allow me to hope that to my Company may, meanwhile, be assigned the already requested first thirty cars.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

COSTRUZIONI MECCANICHE:
VIA SISTINA, 30 - TEL. 40073

AZIENDE AGRICOLE
NORD-AFRICA
(2650 ETTARI)

Headquarters Allied Commission

R O M A

Sir,

Further to the kind letter that on December I st. I944, you addressed to General Adolfo Infante, first Aide de Campo General of H.R.H. the Lieutenant General of the Kingdom, y have gotten in touch with the Chiefs of the "Priorities and Movements Division", Room 38, Sixth floor, - By indications furnished by Mr. Villa, y submitted the memorandum of Dec. 23 rd., I944 (which y beg to attach herewith) wherein J prospected the possibilities indicated by said Mr. Villa.

On Jannary 3 rd. I945, J received from Mr. Merrit H. Taylor, Director of the Transportation Sub-Commission, the following communication:

" We are not yet in a position to give a decision on this matter, but we will bear your request in mind, and when the occasion arises will communicate with you further."

J beg to address you, Mr. Admiral, directly, now, for the following reasons :

I st. - My Company has at its disposal one of the most important shops in Rome, by which it could <u>begin at once the re-construction of Allied autovehicles;</u>

2 nd. - The news published by the Italian Press of the imminent delivery of a certain number of American auto-vehicles, allow me to hope that to my Company may, <u>meanwhile</u>, be assigned the already requested first thirty cars.

Thanking you for the support that, through General Infante, you have promised my Company, J beg to remain, while in awaiting of a communication from the Transportation Sub Commission, yours sincerely

(L.Colonel Alberto Borghi)

Deputy Adviser - General Director
Italian Overseas Company Ltd.

1811 17

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Tr. RB/rb

TRANSLATION

TO : Mr. Merrit H. Taylor. Chief Priorities and Movements Division, Hq, Allied Commission.

FROM : Italian Overseas Company.

The transportation branch of the Italian Overseas Company is in condition, both on account of its particular organization and of the basis upon which it may rely, to carry out an efficient collaboration with the Allied Armies in Northern Italy in asfaras road transports are concerned. Many years of experience and a perfect knowledge of these territories, will unable the Overseas Company to establish regular services on the principal state routes, and particularly along the communication-lines of bologna-milan, Genoa-Milan and Genoa-Turin, as soon as these territories will be liberated by the Allied Armies.

Enclosures 1 and 2 show the routes and the dispatch offices and the garages (or premises suitable for this purpose) upon which the Italian Overseas Company may rely in each area.

The above Company is now in condition to take the following engagements:

1° - Gradually to replace the military, for the part which can be entrusted to a civilian firm, in the operation of transports from the principal warehouses, from the rail-heads or from the ports up to the advanced depots.

2° - To guarantee the transport of those amount of merchandise which will be assigned to it, in accordance with the number of trucks upon which it will rely.

3° - To set up an efficient organization, of a military type, at each line-head and along the routes.

4° - To maintain in efficient condition the vehicles which will be allocated to the Company.

5° - To charge normal tariffs, as agreed by mutual consent, paying out of these tariffs a percentage as:
a. amortizement instalments for the vehicles in case they should be sold to the Company.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

and a perfect knowledge of these [illegible]
seas Company to establish regular services on the principal State
routes, and particularly along the communication-lines of Bologna-
Milan, Genoa-Milan and Genoa-Turin, as soon as these territories
will be liberated by the Allied Armies.

Enclosures 1 and 2 show the routes and the dispatch offices and the garages (or premises suitable for this purpose) upon which the Italian Overseas Company may rely in each area.

The above Company is now in condition to take the following engagements:

1° - Gradually to replace the military, for the part which can be entrusted to a civilian firm, in the operation of transports from the principal warehouses, from the rail-heads or from the ports up to the advanced depots.

2° - To guarantee the transport of those amount of merchandise which will be assigned to it, in accordance with the number of trucks upon which it will rely.

3° - To set up an efficient organisation, of a military type, at each line-head and along the routes.

4° - To maintain in efficient condition the vehicles which will be allocated to the Company.

5° - To charge normal tariffs, as agreed by mutual consent, paying out of these tariffs a percentage as:
a. amortisement instalments for the vehicles in case they should be sold to the Company.
b. normal wear and tear charges in case the vehicles will not be sold.

In order that the Italian Overseas Company be able to comply with the above engagements, it is necessary:

1 - That the Director General of the Company - Lt. Colonel Alberto Borghi - be allowed to move to the towns (Bologna and Genoa) from where the transports will be effected, as soon as they will be liberated. Col. Borghi could moreover be very helpful to the Military Commands and the Regional Commissioners by giving them all the informations they might require because of his perfect knowledge of these areas where he spent many years of his life.

1519

17

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

2 - That the conditions under which the vehicles will be allocated to the Company be agreed since now.
- The number of trucks required depends upon the number of kilometers to be covered and the amount of merchandise to be transported per day.
- Military drivers will be replaced by civilian drivers gradually so that the latter may work for a certain period of time with the military drivers to get acquainted with the loading, unloading and delivering systems.
- Fuel, lubricants, tyres and spare parts will be supplied by the Allied Authorities. On establishing the tariff rates to be charged for the transports the above allocations will be taken into consideration.
- The garages and the dispatch offices shown in enclosure 3 will be partially put at the disposal of the Company for the normal functioning of the traffic, and for the sheltering and the maintenance of the motor-vehicles.

3 - That the possibility be forseen of transferring to the Company the vehicles which have been operated by it, or some of them. The transfer will take place through a regular act of sale, when the Allied Authorities will deem it advisable and the political and military situation will make it practicable. The price of each vehicle will be then fixed on the basis of its value at the moment of the delivery, less the amortizement instalments already paid and the normal depreciation.

4 - When the peace will be signed and the normal condition of commercial traffic will be re-established, the Italian Overseas Company will accept the collaboration and the copartnership of American Companies, in order to give a greater development to the transportation branch of the Company and make it adequate to the new requirements. In view of the almost total destruction of railway lines in Central and Northern Italy, it is forseen that the transportation both of passengers and merchandise will be effected almost exclusively by motor-vehicles for a long period of time. Enclosure n. 4 shows the most important communication lines on which the auto-pullman of American manufacture for the transportation of the passengers, and columns of trucks for the transportation of merchandise, will be in operation. To operate these important motor-lines the co-operation of American Companies as well as the support of the Italian Government will be required.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

the Allied Authorities. On establishing the tariffs to be charged for the transports the above allocations will be taken into consideration.

- The garages and the dispatch offices shown in enclosure 3 will be partially put at the disposal of the Company for the normal functioning of the traffic, and for the sheltering and the maintenance of the motor-vehicles.

3 - That the possibility be foreseen of transferring to the Company the vehicles which have been operated by it, or some of them. The transfer will take place through a regular act of sale, when the Allied Authorities will deem it advisable and the political and military situation will make it practicable. The price of each vehicle will be then fixed on the basis of its value at the moment of the delivery, less the amortissement instalments already paid and the normal depreciation.

4 - When the peace will be signed and the normal condition of commercial traffic will be re-established, the Italian Overseas Company will accept the collaboration and the copartnership of American Companies, in order to give a greater development to the transportation branch of the Company and make it adequate to the new requirements. In view of the almost total destruction of railway lines in Central and Northern Italy, it is foreseen that the transportation both of passengers and merchandise will be effected almost exclusively by motor-vehicles for a long period of time. Enclosure N. 4 shows the most important communication lines on which the auto-pullman of American manufacture for the transportation of the passengers, and columns of trucks for the transportation of merchandise, will be in operation. To operate these important motor-lines the co-operation of American Companies as well as the support of the Italian Government will be required.

We hereafter sum up the different stages of an efficient collaboration as planned by the Italian Overseas Company:

1. The Italian Overseas Company undertakes now, by way of trial:

   a. the operation of the transports in the area of Rome through the allocation of 30 american military trucks (as per request made on 16/12/44 to the Chief Priorities and Movements Division of the A.C.);

   b. the recuperation of the American vehicles now unserviceable (as per request made on 18/12/44 to the same Division) this same work might be organized later also in Northern Italy.

12,9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

2. The Company partially replaces the military and collaborates with them in the operation of allied military transports on the routes mentioned in the present memorandum, and at the conditions to be agreed between the Allied Authorities and the Company.

3. The Company will buy - even through the Italian Government - a certain number of trucks from the Allied Authorities as soon as they will deem it practicable.

4. When the peace will be signed, the Company will collaborate with American Companies for the operation of regular motor-lines (passengers and merchandise) on the most important communication lines of Italy.

We hope to have exactly explained, by what is stated in this report, the kind of activity we should like to perform to support the Allied Armed Forces and the A.C. in their work, and we are at your disposal for any further explanation you might require.

We are awaiting your answer regarding the above.

ITALIAN OVERSEAS COMPANY
The Director General

(Lt. Colonel Alberto Borghi)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

munication lines of Italy.

We hope to have exactly explained, by what is stated in this report, the kind of activity we should like to perform to support the allied Armed Forces and the A.C. in their work, and we are at your disposal for any further explanation you might require.

We are awaiting your answer regarding the above.

ITALIAN OVERSEAS COMPANY
The Director General

(Lt. Colonel Alberto Borghi)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
AC PRIORITIES BOARD
APO 394

10 February 1945

SUBJECT: AC Priorities Board Procedural Bulletin No. 2.

TO : Distribution Below

a. Salvage, Scrap and Other War Materials

1. Basis for Procedure

A Chief of Staff memo dated 9 January 1945, designates War Materials Disposal Sub-Commission as the AC agency to receive from military Services reports on availability of salvage, scrap and other war material, to collate such reports and distribute them to the appropriate Sub-Commissions of AC. The AC Priorities Board has, in Procedural Bulletin No. 1, divided all materials into four categories and has designated an Allocating Sub-Commission for each category. It is the purpose of this procedure to coordinate the activities of the Allocating Sub-Commissions and War Materials Disposal Sub-Commission.

2. Availabilities Statements to AC Sub-Commissions and Sections

a. The War Materials Disposal Sub-Commission will prepare lists of available salvage, scrap and other war materials according to the established categories and transmit to each Allocating Sub-Commission the list appropriate to that Sub-Commission's allocating function. Such lists will include relevant information as to location of materials; time limit for claiming; condition and specifications of materials; procedure for inspection, claiming and taking delivery.

b. Each Section will file with the War Materials Disposal Sub-Commission a list of its Sub-Commissions or Divisions requiring copies of availability lists and the number required by each. The War Materials Disposal Sub-Commission will distribute the required copies at the same time originals are transmitted to Allocating Sub-Commissions.

3. Availability Statements to Italian Government

Each Sub-Commission or Section receiving an availability list will determine if it is necessary or advisable to notify their opposite organization in the Italian Government and will transmit any notifications deemed necessary or advisable.

4. Amendments to Par. 9 - Procedural Bulletin No. 1

a. Par. 9-a (1) - Add the following (1), I: With respect to salvage, scrap, and other war materials this inventory statement will cover only materials which have passed into control of the Allocating Sub-Commission

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

A Chief of Staff memo dated 9 January 1945, designates War Materials Disposal Sub-Commission as the AC agency to receive from military Services reports on availability of salvage, scrap and other war material, to collate such reports and distribute them to the appropriate Sub-Commissions of AC. The AC Priorities Board has, in Procedural Bulletin No. 1, divided all materials into four categories and has designated an Allocating Sub-Commission for each category. It is the purpose of this procedure to coordinate the activities of the Allocating Sub-Commissions and War Materials Disposal Sub-Commission.

2. Availabilities Statements to AC Sub-Commissions and Sections

a. The War Materials Disposal Sub-Commission will prepare lists of available salvage, scrap and other war materials according to the established categories and transmit to each Allocating Sub-Commission the list appropriate to that Sub-Commission's allocating function. Such lists will include relevant information as to location of materials; time limit for claiming; condition and specifications of materials; procedure for inspection, claiming and taking delivery.

b. Each Section will file with the War Materials Disposal Sub-Commission a list of its Sub-Commissions or Divisions requiring copies of availability lists and the number required by each. The War Materials Disposal Sub-Commission will distribute the required copies at the same time originals are transmitted to Allocating Sub-Commissions.

3. Availability Statements to Italian Government

Each Sub-Commission or Section receiving an availability list will determine if it is necessary or advisable to notify their opposite organization in the Italian Government and will transmit any notifications deemed necessary or advisable.

4. Ammendments to Par. 9 - Procedural Bulletin No. 1

a. Par. 9-a (1) - Add the following (1), I: With respect to salvage, scrap, and other war materials this inventory statement will cover only materials which have passed into control of the Allocating Sub-Commissions.

b. Par. 9-a(2) - Add the following (2) I: With respect to salvage, scrap and other war materials, War Materials Disposal Sub-Commission will prepare estimates of the quantity of each category of materials expected to become available through the current month. These estimates will be transmitted to the appropriate Allocating Sub-Commission for consolidation into the consumption and production forecast.

c. Par. 9-a (3) - Add the following (3) I: With respect to salvage, scrap and other war materials, War Materials Disposal Sub-Commission will prepare the forecast of availability and forward to the Allocating Sub-Commission for consolidation in the demand and availability forecast.

16

12.7

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

B. Salvage Clothing

1. Amendment to Par. 4 - Procedural Bulletin No. 1

a. Strike out par. 4-a and substitute the following:

Salvage Clothing - Any organization applying for salvage clothing for distribution to patriots, refugees, displaced persons, public safety personnel or for Public Health or Welfare requirements, must file their application with the Civil Affairs Section which will collate all such applications and substantiating data and present them to the Allocating Sub-Commission (Commerce) for consideration along with applications from other sources and for other user categories.

L. D. DENSMORE
Colonel, TA
Chairman
AC Priorities Board

DISTRIBUTION:

Distribution List - 14 November 1944:

Chief Commissioner	1
Chief of Staff	2
Liaison Division	2
Message Center	1
Political Section	2
Civil Affairs Section as on List A- Group 1	
Economic Section as on List A - Group 1	
Establishment Section only:	
DC of S	1
G-4 (A)	1
G-4 (B)	1
Independent Sub-Commission as on List A - Group 1 plus	
I.G.C.R.	2
U.N.R.R.A.	2
Group II as on List A	
Group III - Only AFHQ, G-5 Section - 30	
Local Resource Board	
All Regional Local Resource Boards	

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
AFO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MBT/hl

Tel: 220

540/15/TN 1

5 Feb. '45

SUBJECT: Maintenance of Vehicles

TO : Deputy Director, Transportation Sub-Commission

1. Reference to C-5, AFHQ letter, T-8 of January 29th, 1945, and proposed reply thereto prepared by Col. Carnes for Col. Densmore's signature, and my 540/14/TN 1, and attached file.

2. A clear division of maintenance, parts, and other responsibilities among the proposed Truck Brigade, Road Division - Transportation Sub-Commission, the 2675th Regiment, and G-4 (A) and (B), must be established at once and a proper reply prepared for C-5, AFHQ to their letter referred to above.

3. You will see from this file that there is considerable divergence of views on this subject. I have discussed the matter fully with Col. Densmore.

4. This matter is referred to you with full authority to act and I trust this whole matter will be settled before my return to Rome, 11 February.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

copy to: Acting Deputy Chief of Staff,
Economic Section

1036
15
15

DRAFT

MBT/vb

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394

EXECUTIVE ORDERS)
:
NUMBER)

15th February, 1945.

Establishment of A.C. Motor Transport Brigade I
Command of A.C. Motor Transport Brigade II
Functions of A.C. Motor Transport Brigade III
Responsibilities of A.C. Motor Transport Brigade IV
Relations of A.C. Motor Transport Brigade with HQ AC. V
Relations of A.C. Motor Transport Brigade with
Regional Commissioners and Army H.Q. VI

I ESTABLISHMENT OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

Announcement is made of the establishment of ~~an~~ the A.C. Motor Transport Brigade.

II COMMAND OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

Colonel J.J. Carnes, Infantry, is appointed as Commander, A.C. Motor Transport Brigade.

III FUNCTIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

The functions of the A.C. Motor Transport Brigade will be to operate and maintain such vehicles as may be assigned to it by H.Q., A.C.

IV RESPONSIBILITIES OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

The Commander of the A.C. Motor Transport Brigade will be responsible to the Chief Commissioner for the operation and full maintenance of all vehicles in the Brigade and for all personnel assigned to it.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Regional Commissioners and Army [illegible]

I ESTABLISHMENT OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

Announcement is made of the establishment of ~~an~~ the A.C. Motor Transport Brigade.

II COMMAND OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

Colonel J.J. Carnes, Infantry, is appointed as Commander, A.C. Motor Transport Brigade.

III FUNCTIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

The functions of the A.C. Motor Transport Brigade will be to operate and maintain such vehicles as may be assigned to it by H.Q., A.C.

IV RESPONSIBILITIES OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

The Commander of the A.C. Motor Transport Brigade will be responsible to the Chief Commissioner for the operation and full maintenance of all vehicles in the Brigade and for all personnel assigned to it.

V RELATIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH HQ, AC.

The ~~Truck~~ M.T. Brigade will be treated as an A.C. field formation, and its commander as equivalent to a Regional Commissioner ~~without a region.~~ The table below shows the way in which staff functions will be exercised by the various offices at AC HQ on behalf of the Chief Commissioner:

14

1805

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Transportation S/C - Loads to be carried. Advice to Chief Commissioner as to efficient operation and maintenance of vehicles, Civilian material and spares.

C.O. 2675 Regiment - Discipline and administration of U.S. Army personnel, who will be assigned to a new company of 2675 Regiment.

G-1, British - Discipline and administration of British Army personnel.

Land Forces S/C - Discipline and administration of Italian Army personnel.

G-4, American - American supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to American Ordnance and other services.)

G-4, British - British supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to British Ordnance and other services.

VI RELATIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH REGIONAL COMMISSIONERS AND ARMY H.Q.

When units of the A.C. M.T. Brigade operate in areas controlled by the Armies or in an A.C. Region the following arrangements will apply:-

(a) Operations: Requests for loads to be carried will be made by A.M.G. Supply Officers or Regional Commissioners to M.T. Brigade Liaison Officers, who will make necessary arrangements. If loads cannot be carried owing to other commit-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

personnel.

Land Forces S/C - Discipline and administration of Italian Army personnel.

G-4, American - American supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to American Ordnance and other services.)

G-4, British - British supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to British Ordnance and other services.

VI RELATIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH REGIONAL COMMISSIONERS AND ARMY H.Q.

When units of the A.C. M.T. Brigade operate in areas controlled by the Armies or in an A.C. Region the following arrangements will apply:-

(a) Operations: Requests for loads to be carried will be made by A.M.G. Supply Officers or Regional Commissioners to M.T. Brigade Liaison Officers, who will make necessary arrangements. If loads cannot be carried owing to other commitments, a ruling on priority will be obtained from A.C. Priorities Board.

(b) Discipline and Administration: Units of the M.T. Brigade will conform with local disciplinary and administrative orders; the Commander of the M.T. Brigade will be responsible for enforcing such orders.

1804

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

(c) Accommodation: Accommodation will be arranged by M.T. Brigade through G-5 Branch at Army H.Q., or through Regional Commissioner concerned.

Brigadier,
Executive Commissioner

Distribution: "A"

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

DRAFT

MBT/vb

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394

EXECUTIVE ORDERS)
:
NUMBER)

[redacted] February, 1945.

Establishment of A.C. Motor Transport Brigade I
Command of A.C. Motor Transport Brigade II
Functions of A.C. Motor Transport Brigade III
Responsibilities of A.C. Motor Transport Brigade IV
Relations of A.C. Motor Transport Brigade with HQ AC. V
Relations of A.C. Motor Transport Brigade with
Regional Commissioners and Army H.Q. VI

I ESTABLISHMENT OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

Announcement is made of the establishment of an A.C. Motor Transport Brigade.

II COMMAND OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

Colonel J.J. Carnes, Infantry, is appointed as Commander, A.C. Motor Transport Brigade.

III FUNCTIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

The functions of the A.C. Motor Transport Brigade will be to operate and maintain such vehicles as may be assigned to it by H.Q., A.C.

IV RESPONSIBILITIES OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

The Commander of the A.C. Motor Transport Brigade will be responsible to the Chief Commissioner for the operation and full maintenance of all vehicles in the Brigade and for all personnel assigned to it.

V RELATIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH HQ. AC.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Relations of A.C. Motor Transport Brigade with HQ AC. V
Relations of A.C. Motor Transport Brigade with
Regional Commissioners and Army H.Q. VI

I ESTABLISHMENT OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

Announcement is made of the establishment of an A.C. Motor Transport Brigade.

II COMMAND OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

Colonel J.J. Carnes, Infantry, is appointed as Commander, A.C. Motor Transport Brigade.

III FUNCTIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE.

The functions of the A.C. Motor Transport Brigade will be to operate and maintain such vehicles as may be assigned to it by H.Q., A.C.

IV RESPONSIBILITIES OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE

The Commander of the A.C. Motor Transport Brigade will be responsible to the Chief Commissioner for the operation and full maintenance of all vehicles in the Brigade and for all personnel assigned to it.

V RELATIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH HQ. AC.

The ~~Truck~~ M.T. Brigade will be treated as an A.C. field formation, and its commander as equivalent to a Regional Commissioner ~~without exception.~~ The table below shows the way in which staff functions will be exercised by the various offices at AC HQ on behalf of the Chief Commissioner:

1802

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Transportation S/C - Loads to be carried, Advice to Chief Commissioner as to efficient operation and maintenance of vehicles, Civilian material and spares.

C.O. 2675 Regiment - Discipline and administration of U.S. Army personnel, who will be assigned to a new company of 2675 Regiment.

G-1, British - Discipline and administration of British Army personnel.

Land Forces S/C - Discipline and administration of Italian Army personnel.

G-4, American - American supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to American Ordnance and other services.)

G-4, British - British supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to British Ordnance and other services.

VI RELATIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH REGIONAL COMMISSIONERS AND ARMY H.Q.

When units of the A.C. M.T. Brigade operate in areas controlled by the Armies or in an A.C. Region the following arrangements will apply:-

(a) Operations: Requests for loads to be carried will be made by A.M.G. Supply Officers or Regional Commissioners to M.T. Brigade Liaison Officers, who will make necessary arrangements. If loads cannot be carried owing to other commit-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

personnel.

G-4, American - American supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to American Ordnance and other services.)

G-4, British - British supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to British Ordnance and other services.

VI RELATIONS OF A.C. MOTOR TRANSPORT BRIGADE WITH REGIONAL COMMISSIONERS AND ARMY H.Q.

When units of the A.C. M.T. Brigade operate in areas controlled by the Armies or in an A.C. Region the following arrangements will apply:-

(a) Operations: Requests for loads to be carried will be made by A.M.C. Supply Officers or Regional Commissioners to M.T. Brigade Liaison Officers, who will make necessary arrangements. If loads cannot be carried owing to other commitments, a ruling on priority will be obtained from A.C. Priorities Board.

(b) Discipline and Administration: Units of the M.T. Brigade will conform with local disciplinary and administrative orders; the Commander of the M.T. Brigade will be responsible for enforcing such orders.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

(c) Accommodation: Accommodation will be arranged by M.T. Brigade through G-5 Branch at Army H.Q., or through Regional Commissioner concerned.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Ext. 376 HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION MET/eh
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION Phone 489081

183/1/Tn 1 13 February 1945

NOTES OF MEETING C.O.S. OFFICE 13 February 1945

PRESENT:

C.O.S.: Brig. Lush (chair)
Major Talbot

Economic Section: Colonel Donsmore
Mr. Taylor
Colonel Thomas
Colonel Carnes
Colonel Evans
Major Wood

Establishment Section: Colonel Parkin
Lt. Col. Miller
Major Greig
Captain Perry

M.M.I.A.: Major Finkley

In attendance: Captain Shipton, AFHQ (Ord. A)

Formation of HQ Truck Coys. Responsibility for Maintenance of Vehicles. Indenting and Distribution of Spare Parts.

1809
13

1. A large number of vehicles for civil use are now being imported into Italy for the formation of Q and MT companies with Italian drivers under Allied control; they will be in addition to the Q and QT companies now operating with WD vehicles. Certain supervisory personnel have already been authorized. It was agreed that ~~ATH~~ authority should be sought for the formation of a Truck Brigade HQ and for certain other units to control and maintain these operating companies. Except for a few officers, no part of the brigade can be found from AC resources; it must therefore be an additional commitment not debitable to the existing AC establishment. Transportation Sub-Commission will initiate necessary action. Until such time as the nucleus of the new HQ is formed and the appointment of its commanding officer announced, Transportation Sub-Commission will be responsible for all work in connection with forming and training Q and MT companies.

2. The Truck Brigade Commander will be responsible to the Chief Commissioner for the operation and full maintenance of all vehicles in the brigade and for all personnel assigned to it.

3. The Truck Brigade will be treated as a field formation, and its commander as equivalent to a Regional Commissioner "without a region." The table below shows the way in which staff functions will be exercised by the various offices at AC HQ on behalf of the Chief Commissioner:

Transportation S/S - Loads to be carried, efficient operation and maintenance of vehicles. Civilian material and spares.

C.O. 2675 Regiment - Discipline and administration of U.S. Army personnel, who will be assigned to a new company of 2675 Regiment.

G-1, British - Discipline and administration of British Army personnel.

~~Land Forces S/S~~ - ~~Discipline and administration of Italian Army personnel.~~ Taylor

G-4, American - American supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to American Ordnance and other services.)

G-4, British - British supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to British Ordnance and other services.)

4. When units of the Truck Brigade operate in Army areas and Regions it will be necessary to work out the division of responsibility between Truck Brigade HQ and Army or Regional HQ for operations, discipline, accommodation and administration. Transportation Sub-Commission will draft instructions for approval by all concerned.

5. A number of WD vehicles are now operating in civilian truck pools. It was agreed that (a) the Armies must be requested to continue the higher echelon maintenance of such vehicles until such time as they are transferred to complete

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

2. The Truck Brigade Commander will be responsible to the Chief Commissioner for the operation and full maintenance of all vehicles in the brigade and for all personnel assigned to it.

3. The Truck Brigade will be treated as a field formation, and its commander as equivalent to a Regional Commissioner "without a region." The table below shows the way in which staff functions will be exercised by the various officers at AC HQ on behalf of the Chief Commissioner:

Transportation S/C - Loads to be carried, efficient operation and maintenance of vehicles. Civilian material and spares.

G.O. 2675 Regiment - Discipline and administration of U.S. Army personnel, who will be assigned to a new company of 2675 Regiment.

G-1, British - Discipline and administration of British Army personnel.

~~Land Forces S/S~~ - ~~Discipline and administration of Italian Army personnel.~~ Taylor

G-4, American - American supplies and WT material and spares. (Routine indents will be made direct to American Ordnance and other services.)

G-4, British - British supplies and WD material and spares. (Routine indents will be made direct to British Ordnance and other services.)

4. When units of the Truck Brigade operate in Army areas and Regions it will be necessary to work out the division of responsibility between Truck Brigade HQ and Army or Regional HQ for operations, discipline, accommodation and administration. Transportation Sub-Commission will draft instructions for approval by all concerned.

5. A number of WT vehicles are now operating in civilian truck pools. It was agreed that (a) the Allies must be requested to continue the higher echelon maintenance of such vehicles until such time as they are transferred to complete Italian control, and (b) that such vehicles should be so transferred to complete Italian control at the earliest possible date in order to comply with the directive as to withdrawal of AC officers from "King's Italy." Transportation Sub-Commission will initiate action on these two points.

6. The responsibility for higher echelon maintenance of various vehicles operating in Italy will be as follows:

Type of Vehicle	Authority Responsible
WT vehicles in Q and GT Coys	Truck Brigade Headquarters
Allied civilian or requisitioned vehicles in Q and MT Coys	" " " 179.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Type of Vehicle	Authority Responsible
WD vehicles in civilian truck pools:	
(a) new	Army
(b) when transferred to Italian control	Italian Government or its agent.
Other WD vehicles	Army
Other requisitioned vehicles	Regional Commissioner or HQ Commandant

7. The arrangements for the supply and distribution of spare parts will be as follows:

	Supply of Spare Parts	
	Indent	Distribution
WD vehicles in Q and GT Coys	Truck Brigade HQ to G-4 A or B. (Routine indents direct to Ord.)	Army Ordnance to Truck Brigade.
Allied civilian or requisitioned vehicles in Q and MT Coys	Truck Brigade HQ to Transportation S/C	Commerce S/C to Truck Brigade
WD vehicles in civilian truck pools:		
(a) new	Regional Commissioner or Truck Pool officer to G-4 A or B (Routine indents direct to Ord.)	Army Ordnance to Regional Commissioner or Truck Pool officer.
(b) when transferred to Italian control	Italian Government (ENAC) to Transportation S/C	Army Ordnance or Commerce S/C to Italian Government (ENAC)
Other WD vehicles	Regional Commissioner or HQ Commandant to G-4 A or B (Routine indents direct to Ord.)	Army Ordnance to HQ Commandant or Regional Commissioner

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Other requisitioned vehicles — Regional Commissioner or HQ Commandant

7. The arrangements for the supply and distribution of spare parts will be as follows:

Supply of Spare Parts

	Indent	Distribution
WD vehicles in Q and GT Coys	Truck Brigade HQ to G-4 A or B. (Routine indents direct to Ord.)	Army Ordnance to Truck Brigade.
Allied civilian or requisitioned vehicles in Q and MT Coys	Truck Brigade HQ to Transportation S/C	Commerce S/C to Truck Brigade
WD vehicles in civilian truck pools:		
(a) now	Regional Commissioner or Truck Pool officer to G-4 A or B (Routine indents direct to Ord.)	Army Ordnance to Regional Commissioner or Truck Pool officer.
(b) when transferred to Italian control	Italian Government (ENAC) to Transportation S/C	Army Ordnance or Commerce S/C to Italian Government (ENAC)
Other WD vehicles	Regional Commissioner or HQ Commandant to G-4 A or B (Routine indents direct to Ord.)	Army Ordnance to HQ Commandant or Regional Commissioner
Other Requisitioned vehicles	Regional Commissioner or HQ Commandant by purchase, requisition or other means.	

The initial supply of 6 months spare parts for imported vehicles will go direct to the Truck Brigade.

M. B. THOMAS, Colonel
Deputy Director
Transportation Sub-Commission

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

T 1351

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

DISTRIBUTION:

C.O.S.	2	Economic Section:	
		D.C.O.S.	2
Establishment Section:		Tn S/C	2
Exec. Officer (A)	1	Commerce S/C	1
" " (B)	1		
G-1, (A)	1	Land Forces S/C	1
G-1, (B)	1	HQ 2675 Regiment	1
G-4, (A)	1		
G-4, (B)	1	Spares and file	6
HQ Commandant	1		

1136

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
AFO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MHT/l
540/12/TN 1
4 Feb. '45

Tel: 220

SUBJECT: Trucks for Northeast Italy

TO : Road Division

1. Provision was made by AFHQ for calling forward 1,000 3-ton trucks for Northeast Italy, if required.

2. These trucks are in addition to the 1,700 trucks now being delivered and 2,000 trucks on order for Northwest Italy.

3. After conference with Col. Butterworth, G-5, AFHQ, it was decided that a proper requisition should be submitted thru channels in order to procure this additional 1,000 trucks for Northeast Italy.

4. Please prepare necessary requisition in connection with these trucks in coordination with Planning Staff.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

1137

(12)
12

1137

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MHT/hl

To: 220

540/11/EI 1

4 Feb. '45

SUBJECT: I.N.T.

TO : Road Division, Transportation Sub-Commission

1. Please procure for me a list of stockholders of the I.N.T. Company now operating road transport in Sicily.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

1736

11

[138]

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MR.

Tel: 220

540/10/TN

4 Feb. '45

SUBJECT: Rations for Truck Drivers While Away from Home

TO : Road Division, Transportation Sub-Commission

1. This matter was discussed with Col. Butterworth, G-5, AFHQ.

2. This problem is very similar to the problem encountered by railway workers and what is done in their case should be considered.

3. Col. Butterworth recommends that this problem be put up in the form of memorandum for action to the A.F.L.R.S. Board. Please prepare necessary memorandum on this subject.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

1795

(P)

1139

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MHT/hl

Tel: 220

540/9/TN 1

4 Feb. '45

SUBJECT: Italian Civilian Motor Pool
Disposal of W.D. Vehicles.

TO : Planning Staff. Att: Mr. Gross

1. Attached hereto are papers in connection with the above subject and also the files in connection with turning over of I.N.T. in Sicily to the Italian Government.

2. These matters have been actively in hand with Col. Crawshaw, Principal Accountant, Finance Sub-Commission. Please coordinate with him.

3. Particular reference is made to letter of Col. Butterworth, G-5, AFHQ, ref. T 2, 1 January 1945, which requires an immediate reply. Please consider this urgent.

4. I would like to have you carefuoly review this entire proposal and have your recommendations in written form for me 11 February.

5. This entire subject is referred to you as a matter of primary interest and for action.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

encl: file

1794

9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MHT/hl

Tel: 220

540/8/TN 1

3 Feb. '45

SUBJECT: AC HQ Truck Brigade. HQ Personnel Requirements.

TO : Acting Deputy Chief of Staff, Economic Section

1. Reference AC/R/69/TN 5. of 2 February '45. addressed to your attention by Col. J.J. Carnes. copy to Director, Transportation Sub-Commission. recommendations contained therein have not been agreed by Transportation Sub-Commission and are definitely unsatisfactory to the Director, as Col. Carnes was previously advised.

MERRITT H. TAYLOR.
Director.

copy to: Road Division, Tn. S/C

1793

1141

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MHT/hl

Tel: 220

540/7/TN 1

27 Jan. '45

SUBJECT: Formation of Experimental Civilian Truck Company - Issue of Rations.

TO : Road Division

1. What is the name of the civilian firm in Rome?

2. Would the firm be responsible for the operation of the trucks, i.e. pay expenses and collect revenue?

3. Would they be willing to work under the new ENAC tariff?

4. What is meant by "organizing this fleet on a military basis"?

5. What is meant by "supervised by Allied Military personnel"?

6. Relevancy of paras. 4 and 5 of your proposed communication to G-5, AFHQ, is not apparent since these trucks would work locally out of Ancona. Could not the drivers of these trucks live in Ancona or Macerata?

7. Do military rations in para. 6 of your proposed communication refer to Italian Army or Allied?

8. Why should payment be made by Italian Government?

9. This matter was discussed with Colonel Densmore of the Economic Section and we believe that your proposed letter is too vague and needs considerable clarification before transmission.

MERRITT H. TAYLOR,
Director.

1732

incl: (1)
file

(1)

7

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

Gen Rds

HEADQUARTERS A LLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

HC/mrh

540

13.04/[illegible]

3 January 1945

SUBJECT: US Department of State Policy on Petroleum Problems in Liberated Areas.

TO : Colonel Evans, Director
Commerce Sub-Commission

1. Attached is a document embodying the policy of the United States Department of State on Petroleum problems in Liberated Areas, which was handed to us at a meeting some time ago at the Petroleum Section.

2. I understand that this document, or a very slightly modified version of it, has been made the basis for discussions between the US and UK petroleum and political authorities.

3. Naturally, as far as Italy is concerned, the policy embodied in this document is applicable only to some future time. Nevertheless, in view of the emergence of C.I.P. as the central body for production and distribution of civilian petroleum products in Italy, it might be well to begin to think through the implications of this policy in terms of our particular problems here in Italy. The transition to this policy also raises the more immediate question of the transition from Petroleum Section to AC control of petroleum problems.

4. If there are any general comments on this policy or on its applicability to the Italian picture, I believe it would be appropriate to transmit them to Petroleum Section, and perhaps after appropriate clearance to the British and American Embassies. Any such comments should, of course, be channeled through the Economic Section.

HARLAN CLEVELAND
Executive Director
Economic Section

1735

Attachment (1)

cc:
Colonel Densmore
Mr. Vaughan
Mr. Taylor
Major Tooby

(6)
6

COPY

1143

GENERAL INSTRUCTION

The petroleum policy of this Government toward liberated areas now under allied military control contemplates a return of petroleum production, refining, supply and distribution to civilian administration and to normal commercial channels at as early a time as practicable. Subject to pertinent United Nations agreements, this Government would of course expect the petroleum properties of its nationals to be returned to their private ownership once war necessity no longer requires military control. American companies should be accorded the opportunity to engage in petroleum activities from exploration and production to the distribution of products to consumers on equally as favorable terms as may be accorded the nationals of any other nation. Furthermore, it is hoped that neither restrictions nor obligations to engage in a particular branch of the petroleum industry will be imposed upon American nationals by any government.

For the time being it is recognized that slating, importation and accounting for petroleum products for civilian purposes must continue under military control in liberated areas, and because of limited supply and transportation availabilities that allocation of petroleum products within these areas must continue on the present minimum economy basis and must rely to the maximum extent on local refinery production and substitute fuels.

During the period of military control, the groundwork for a return to normal commercial practice should be laid through close coordination of the activities of accredited representatives of the Department and other U.S. Government agencies, civil oil advisors and company representatives with the military authorities. It is hoped that the military authorities in control of petroleum activities will undertake to direct the flow of petroleum by means of commercial contractual arrangements and through existing commercial channels wherever possible.

Since the return of petroleum distribution to civilian administration and commercial control in liberated areas will, to a large extent, depend upon the availability of supplies and transportation, the Department is now working toward the establishment of machinery capable of assuming the responsibility of making both supplies and transportation available. The Department considers the appropriate machinery to be industry and Governmental committees similar to those which have been so successful in carrying through the supply program for Central and South America.

The basis of the supply program for these areas is the equitable distribution of available petroleum products to participating countries. All countries in Central and South America were invited

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

For the time being it is recognized that slating, importation and accounting for petroleum products for civilian purposes must continue under military control in liberated areas, and because of limited supply and transportation availabilities that allocation of petroleum products within these areas must continue on the present minimum economy basis and must rely to the maximum extent on local refinery production and substitute fuels.

During the period of military control, the groundwork for a return to normal commercial practice should be laid through close coordination of the activities of accredited representatives of the Department and other U.S. Government agencies, civil oil advisors and company representatives with the military authorities. It is hoped that the military authorities in control of petroleum activities will undertake to direct the flow of petroleum by means of commercial contractual arrangements and through existing commercial channels wherever possible.

Since the return of petroleum distribution to civilian administration and commercial control in liberated areas will, to a large extent, depend upon the availability of supplies and transportation, the Department is now working toward the establishment of machinery capable of assuming the responsibility of making both supplies and transportation available. The Department considers the appropriate machinery to be industry and Governmental committees similar to those which have been so successful in carrying through the supply program for Central and South America.

The basis of the supply program for these areas is the equitable distribution of available petroleum products to participating countries. All countries in Central and South America were invited to participate. Under the program each country receives a basic quota to which is added supplemental allotments for economic and war essential requirements.

From the supply standpoint this Government has established a supply committee composed of representatives of companies which sold petroleum products in these markets in pre-war years. As an operating body the supply committee undertakes to make available

/under

1799

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

under Government directive the quota for each country through provision of both supplies and tonnage. Each country's share of products is received by a local pool committee appointed by local Government. The local pool committee redistributes products to the various distributing companies for sale to consumers in accordance with official rationing regulations.

The foregoing paragraphs outline the machinery which it is considered to adapt to the supplying of petroleum to liberated areas. A seperate supply committee would of course be appointed by the interested Governments from representatives of supplying companies to schedule shipments into the European area.

This instruction is for your information and guidance. At the appropriate time you will be instructed to initiate discussions with the aim of effectuating the program outlined. Meanwhile and developments which might directly or indirectly affect this program be reported to the Department at once.

1789

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

1 1 4 6

540

Ext. 220 HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION MHT/eh
APO 394
ECONOMIC SECTION

GRds/Tn 1 25 January 1945

SUBJECT: Book of Instructions -- Truck Pool

TO : Chief of Staff

1. Reference your memorandum of 4 December 1944, 5804/38/COS, on above subject.

2. The book of instructions on organization and administration of truck pools has been carefully revised and studied. This book will be of great value in the forward areas, and 1,000 revised copies have been ordered printed.

1200

L. D. DENSMORE,
Colonel, F. A.,
Acting Deputy Chief of Staff,
Economic Section.

1168

(5)

5

1147

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185021

MINUTE

TO: Acting Deputy Chief of Staff, Economic Section

1. For your signature please.

MERRITT H. TAYLOR
Director, Tn S/O

20 Jan 43

Bol Demarce

Signature please.

Betty for your file

1787

1148

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

WJL/lo

INTER OFFICE MEMO
OFFICE OF G-4 (S)

Ext: 435

540

G-4/I58.

22 December 1944

SUBJECT : Road Classification Maps.

TO : A.A. to Chief of Staff.
HQ. Commandant (for Despatch Officer).
Director, Transportation Sub-Commission.
Director, Public Works & Utilities Sub-Commission.

1. Herewith copies of the ninth edition of ITALY Road Classification Maps, sheets 4 and 6.

2. Will you please forward to this Office details of any errors or omissions found on these maps.

S. H. [illegible]
Lieut. Col.
G-4 (S).

1756

4

1491

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

MHT/emg

540

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
ECONOMIC SECTION
APO 394

Phone: 489081

NSPM/

SUBJECT: Highway Truck Position - Italy

TO : Brigadier General C. M. Spofford, AFHQ, G-5

1. 1700 3-ton capacity trucks were requested for south of the Rimini-Pisa line.

2. In response to requisition advice received that 1700 1½-ton trucks are being shipped, all or part without bodies, for use north of Rimini-Pisa Line.

3. The present transportation position south of the Rimini-Pisa line requires use of 1700 1½-ton trucks in the southern area, for which purpose they will be inadequate.

4. Requisition has been submitted to AFHQ for 8466 trucks for use this spring in liberated Italy north of Rimini-Pisa line to lift minimum food requirements and POL for operation of vehicles in that area. No provision is made for lifting other supplies such as coal, agricultural supplies, public works, public utilities, industry, and internal distribution in cities, and other necessary requirements.

5. To complete required lift, 1800 Italian vehicles in addition to 8466 vehicles on requisition will be needed. It is anticipated that these may be found in the northern area.

6. At such time as the ports of Genoa and Naples are open, certain of these 8466 trucks will be released from lift of minimum food requirements and will become available for other essential civilian purposes not initially provided for.

A. G. ANTOLINI
Acting Deputy Chief of Staff
Economic Section

1755

(3)

1150

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

file Gen Pols

MET/hl 540

AC/TN/R/26

27 Dec. '44

Tel: 376

SUBJECT: Requisitioning, Derequisitioning, or Rental of Civilian Motor Vehicles by United States Military Forces.

TO : G-5, AFHQ.

1. Reference is made to AFHQ Administrative Memorandum No. 59 of 13 December 44, and to HQ. MEDITERRANEAN, AG/451/767 D-O, 17 December 1944.

2. At a meeting held in Brigadier Cowley's office at AFHQ on 1 November 1944, it was represented that Allied Commission should be given authority to requisition and derequisition civilian motor vehicles and below is note of the discussion made at that time:

"Considerable amount of discussion took place on this and Col. Libby pointed out that the meeting was discussing a "policy paper" and not a "working paper", and therefore he could see no reason why the wording should be changed. He added that when the working paper was issued, it would state that AC would be one of these subordinate headquarters. On this understanding and guarantee this para was agreed."

3. The "working paper" referred to above has been issued as the Minute AG/451/767 D-O, 17 December 1944, and in paragraph 2 it does not delegate authority for requisitioning by AC.

4. It is represented that it is most important that AC should have this authority, not only in Rome, but more particularly at outlying places, since instances have already occurred of officers being stranded for lack of transport and are wasting days because they were unable to get away. It is requested that AC should definitely be scheduled as one of the authorities empowered to requisition vehicles. May an amendment to the circular referred to above be issued accordingly?

M.B. TIMMS.
Colonel.
Deputy Director.

copy to: Economic Section

1781(2)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

1151

540

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

MRT/al

AC/TM/CFAO

Tel: 220

15 Dec. 44

SUBJECT: Depreciation Charges on U.S. Vehicles Leased to Truck Pools

TO : All Regional Transportation Officers
All Regional Finance Officers

1. In the event of existing AC/AG Truck Pools or those formed in the future being turned over to Italian companies, it will be necessary to raise a depreciation charge against such pools for the hire of U.S. vehicles. This charge will be in addition to the U. S. and British Governments and will be based on the mileage covered.

2. You should therefore see that mileage records are maintained in such a manner that the mileage covered by American and British trucks can be separately determined. If this is not possible without considerable labor in respect to past mileage, it will not be necessary for you to estimate it and any charge against the Italian Government will be based on the proportion of British and American trucks employed.

3. Please inform this office whether

a) adequate mileage records are being maintained by all pools using U.S. trucks, and

b) whether such mileage can be split between British and American vehicles.

4. Until further notice, depreciation charges for U.S. vehicles will be levied, and paid in cash, against such truck pools as are owned by private Italian companies. It will be unnecessary to obtain payment of such charges from AC/AG owned pools whose profits are considered as accruing to AC.

[illegible] T. Welch,
Director.

copy to:
Chief Accountant,
Finance Sub-Commission

1733

(1)

1152