

La Selleria di GODFREY MARSHALL

Da 50 anni nel medesimo affare

Io ho uno "stock" di finimenti, selle, collai, briglie e tutto il necessario per cavalli.

Moschiere per cavalli, sia per il dorso che per le orecchie; manti per cavalli da usarsi nella scuderia.

Coperte da porsi sui ginocchi di massimo conforto in carrozza ed in automobile.

Olio per finimenti, da 1/2 pinta ad un gallone.

Paste o liquidi per pulire metalli.

Sapone per lavare finimenti ecc.

Medicine per cavalli in liquido o pastiglie per urti, ecc.

Fruste di varie lunghezze fino a 10 piedi.

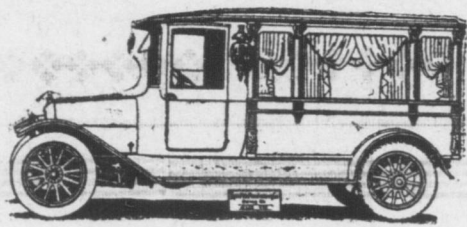
Pettini, spazzole, collai e catene per cani.

Vendiamo suola al prezzo di prima.

Venite a Visitarci
19 N. CARPENTER AVENUE
Vicino "Il Patriota"

Andrea H. Steving & Son

Direttore di Pompe Funebri e
Imbalsamatore Servizio Inappuntabile Per
uomini, Donne e Ragazzi



Il solo carro a motore per funerale in Indiana

SERVIZIO ALLA CHIESA CATTOLICA

574 Philadelphia St. Next Door to New Indiana House
INDIANA, PA. Telefono di notte e di giorno

500 Operai

La città di NEW BRUNSWICK, New Jersey, progredisce giornalmente e vi è continua domanda di operai. Si cercano ora 500 operai alla paga di \$2.50 al giorno per 9 ore di lavoro.

La BACHE REALTY CO., è lieta di annunciare ai suoi numerosi clienti il progresso continuo di New Brunswick, dimostrando così che la proprietà da loro acquistata aumenta sempre di valore. Questa è la prova lampante della nostra serietà commerciale.

Agli Increduli

Scrivete e noi vi spediremo fotografie di fattorie in corso di costruzione in New Brunswick. Pochi altri lotti ancora da vendere a prezzi eccezionali e a facili pagamenti. Per informazioni rivolgersi:

M. & G. Marcucci

15 Carpenter Ave.

Indiana, Pa.

Quando volete una birra
gustosissima, fresca
e pura, bevete la

"PUNX'Y SPECIAL"

e Rimarrete Soddisfatti

PUNXSUTAWNEY BREWING CO.

GORIZIA

La presa di Gorizia è una vittoria che non prende la sua straordinaria importanza dal particolare momento psicologico in cui è avvenuta — dalla concomitanza, cioè dei successi di una lungamente attesa offensiva alleata su tutti i fronti, per cui se ne traggono auspici di una sempre una sempre più prossima vittoria finale — ma, anche sfrondata di ogni considerazione d'attualità, prenderà il suo posto nella storia a fianco ai più grandi fatti militari e la stessa lunghissima resistenza della cittadella metterà in rilievo il significato della conquista perché prova quali insormontabili ostacoli il nostro esercito abbia dovuto e saputo superare per compierla.

Nel momento attuale la presa di Gorizia ha significati accessori, come quello di un nuovo enorme contributo dell'Italia al successo militare degli Alleati, e quello — per noi — del raggiungimento di uno dei maggiori obiettivi della nostra guerra, tanto più grato quanto quasi inatteso dopo che per molto tempo altri eventi ne avevano distratta l'ansiosa attenzione del pubblico. Ma per noi italiani la presa di Gorizia ha il significato massimo di una rivendicazione e di una affermazione. Rivendicazione perché anche nel campo degli Alleati il ritardo della caduta della cittadella si prestava a ingiusti commenti sull'efficacia del contributo dell'Italia alla guerra generale; affermazione perché la grande vittoria italiana fu guadagnata dall'Italia sola, senza cooperazione di alcun suo proprio fronte, senza aiuti di gregari coloniali, senza diretti o indiretti contributi esteriori, per sola virtù del talento dei suoi capi e del valore delle sue truppe.

Quella di Gorizia non è la prima vittoria nella storia delle nostre armi — gloriose in tutti i tempi, nella buona e nella avversa fortuna — e nelle cronache del nostro risorgimento e perfino delle nostre imprese coloniali, c'è dovizia di trionfi dovuti, come quest'ultimo, al valore tradizionale del nostro soldato.

Ma la vittoria di Gorizia — la quale non sarà eclissata dalle maggiori vittorie che si preparano per le nostre armi in questi giorni auspiciosi — ha un significato particolare in una guerra nella quale per la prima volta l'Italia si è trovata a combattere fuori dei suoi confini un nemico lungamente preparato, e che era ritenuto uno dei più agguerriti d'Europa — a combatterlo sul più lungo e sul più aspro fronte di guerra, con le sole forze del suo braccio, ingigantite solo dall'ispirazione di un grande ideale, estraneo ai motivi ed ai fini del conflitto europeo.

Nelle relazioni che si sono fatte all'estero della prima grande vittoria italiana in questa guerra si è asserito che l'impresa era stata facilitata dalla pressione dei russi al fronte orientale, pressione che avrebbe costretto gli Austriaci a sfornarsi al nostro fronte, ma i fatti smentiscono l'asserzione. Comunicati ufficiali del nostro Comando Supremo stabilivano ripetutamente durante l'offensiva russa che, lungi dal distrarre uomini ed artiglierie dal nostro fronte, l'Austria vi era andata concentrando straordinari rinforzi.

Se l'Austria si fosse indebolita al nostro fronte per rafforzarsi al fronte russo, avrebbe resistito ai russi, mentre la cronaca della guerra dice giornalmente che non resiste affatto. La verità, è invece, che, per tutte le ragioni storico-politiche che l'hanno resa invisibile all'Italia, al nostro fronte l'Austria accaniva tutta l'astiosa e tenace sua resistenza. Ed

è per questo che la vittoria di Gorizia è grande, ed è per questo che per essa è ridestata la fiamma dell'entusiasmo italiano, e l'anima d'Italia si agita di legittimo orgoglio.

LE VIE DELL'ARIA

Come fanno gli aviatori per compiere lunghi tragitti e recarsi su questo o su quel punto senza commettere errori? Questa domanda, certo assai giustificata, che ci accadeva rivolgerci in tempo di pace, è ora più che mai legittima, data la speciale e notevole parte che i dirigibili e gli aeroplani hanno in guerra, parte, per giunta, assai più difficile e pericolosa che essa non possa essere in tempo di pace, poiché la guerra presenta pericoli che la pace esclude e costringe talora i viaggiatori dell'aria a percorrere le vie di questa a preferenza di notte. Niente di men facile che orientarsi a traverso le nubi, quando il tempo non è sereno. Pel tempo di pace si era pensato ad un sistema di segnalazioni aeree; ma questo sistema, che da prima può apparire di semplicissima attuazione, viceversa nella pratica non lo è per mille ragioni, delle quali basterebbe citare le più elementari. Per esempio questa: che se è già difficile, tenendosi ad una quota alta, scorgere chiaramente segnalazioni sulla terra, cioè è tanto più impraticabile quando si va ad una andatura molto veloce. E, d'altra parte, le segnalazioni non gioverebbero che in tempo di pace. Alcuni competenti che si sono occupati dell'importante problema, hanno finito, — grazie appunto alla loro competenza — per proclamare che ciò che veramente giova, per orientarsi, all'aviatore, è l'istinto. Gli uccelli migratori non hanno che quello e poiché è provato che la stessa rondine torna, dopo un anno, allo stesso nido, conviene riconoscere che l'istinto può servire sino a far precisare il punto, non soltanto la zona, verso la quale ci si vuol dirigere. Oltre l'istinto, non c'è che la bussola e la carta topografica. Quando l'operatore ha nell'apparecchio un compagno, l'uso della bussola e della carta riesce assai più facile, poiché il manovratore può badare soltanto alla sua manovra, senza esser costretto a consultare grafici o strumenti. Ma se il manovratore è solo la cosa diventa naturalmente assai più difficile. Se l'aviatore si tiene ad una quota abbastanza alta, diventa carta, diremo così, la terra sulla quale l'aeroplano si libra, poiché ad una certa altezza essa appare con la stessa precisione che presenta la carta. La carta o il riconoscimento delle località fatto guardando la zona che si ha sotto di sé vale però soltanto quando l'atmosfera è chiarissima. E anche in questo caso, essa è talora così chiara che la luce fluttua, tra l'aeroplano e la terra, come un velo che rende impreciso ogni contorno. E allora deve intervenire la bussola che l'aviatore ha dinanzi a sé e che gli permette di orientarsi precisamente purché sappia servirsene tenendo conto di tutte le rettificazioni che sono scientificamente necessarie per servirsi con esattezza di quell'istinto. Talora però la bussola stessa giova sino ad un certo punto, poiché durante la pioggia o quando si attraversano nuvole, la bussola viene influenzata dall'elettricità dell'ambiente e, non conservando più la sua esattezza, si dà a girare pazzamente. Una traccia che giova molto all'aviatore è quella delle strade ferrate e dei corsi d'acqua. Seguendo questi egli può occuparsi esclusivamente del suo apparecchio, e non è costretto a tener gli occhi con troppa costanza sulla carta o sulla bussola che gli stanno affissi dinanzi.

ALBERTO P. WYLAND

DIRETTORE DI POMPE FUNEBRI E IMBALSAMATORE
Aperto giorno e notte. Servizio rapido a prezzi miti

TELEFONI LOCAL - BELL

Spangler, Pa.

Capano & Valenti Creekside, Pa.

Notaio Pubblico

Spedizione di moneta in qualunque parte d'Europa
General Merchandise
Ufficio di fronte la "Sala Caneva"

Apparecchi Elettrici

Quando volete ispezionato un motore, riparato un campanello, messi dei fili per la luce, fatte delle connessioni di qualsiasi genere, RIVOLGETEVI a

G. T. McHenry Manager Utility Electric Comp.
Indiana, Pa. Marshall Building
Telefoni Res. 369 Y, Uff. 262 X.

R. W. Wehrle & Co.

Gioiellieri ed Ottici

Casa fondata nel 1847

Vendita di orologi — Si eseguono Riparazioni

GEORGE D. LEYDIC, direttore di pompe funebri

APERTO NOTTE E GIORNO

Telefoni: Local-Bell

732 Philadelphia St. INDIANA, PA.

VENDITORE

DI PIANOFORTI

E PIANOLE

Winters Oyster House and Restaurant

Specialità in pesci ed Ostriche. Pasti in tutte le ore. Nuovo locale con servizio inappuntabile.

Pies, Cakes ecc.

Barnesboro, Pa.

HOTEL INDIANA HOUSE

E. EMPFIELD - PROPRIETARIO

Opposto alla Corte

Aperto giorno e notte. Ottime camere sufficientemente ventilate e buon vitto. Rata \$2.00, Bagno privato \$2.50

Monumenti di Marmo e di Granito



ROBERT E. YOUNG

726 Philadelphia St. — Entrata Wayne Rigg & Co.

INDIANA, PENNSYLVANIA

Abbonatevi al "Patriota"