

TOVRING CLUB ITALIANO



Da New-York a Parigi in automobile.

In uno dei numeri del Novembre scorso, il giornale parigino *le Matin*, lanciava ai suoi lettori ed al mondo l'appello ad un'impresa sbalorditiva, se pure, dopo i miracoli dell'umana audacia e l'onnipotenza dei moderni mezzi di trasporto ci è possibile ancora sbalordirci di checcnessia.

La novella però era fra le più sensazionali.

Si trattava nientemeno che di indurre un certo numero di ardimentosi a cimentarsi ad una gara straordinaria e per la sua originalità e per i terribili ostacoli che vi avrebbero incontrati: compiere cioè il giro del mondo, o press'a poco, sopra un automobile, la macchina che nell'ancora recente raid Pechino-Parigi aveva dimostrato di saper vincere i più duri ciamenti.

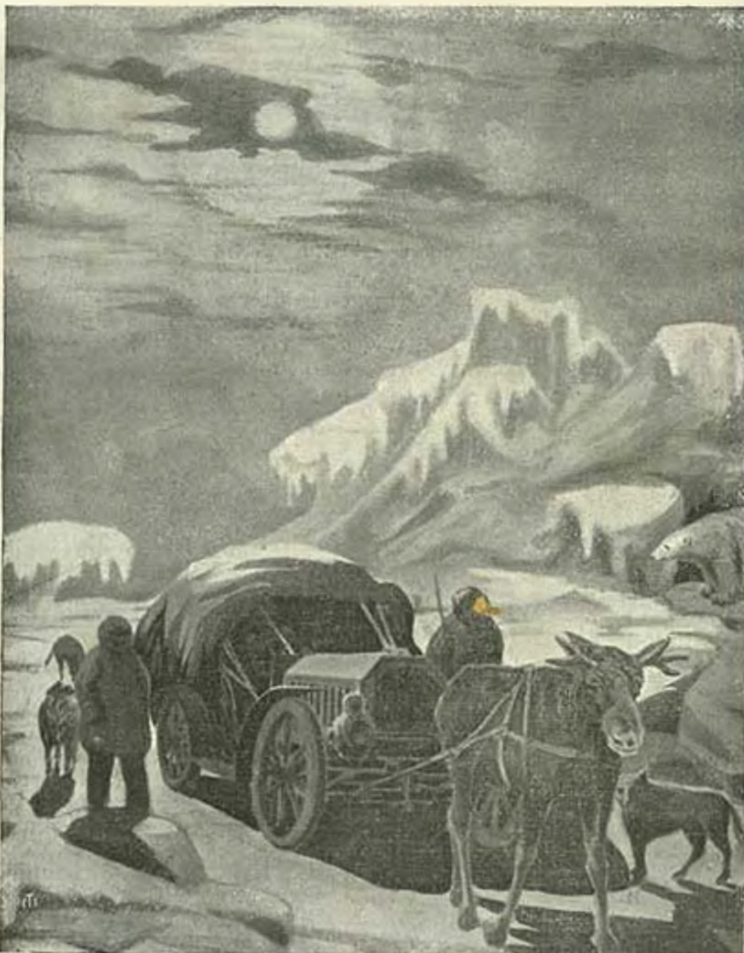
E per poter fare il giro del mondo sopra un veicolo a ruote si rendeva quindi necessario di scegliere un circuito che fosse il meno possibile interrotto dal

mare: perciò, non essendovi luogo a scelta, la più gran parte dell'itinerario veniva fatalmente

a fissarsi sulle regioni, diremo così, più continentali del mondo, quelle che costituiscono la calotta settentrionale del nostro globo, il che, si capisce, contribuiva ad accrescere fino ai limiti del sovrumano l'arduità di questo viaggio paradossalmente temerario.

L'annuncio del grande quotidiano francese venne accolto con minore scetticismo di quello che le fantastiche difficoltà ed i rischi dell'avventura potessero a tutta prima legittimare.

La Pechino-Parigi — gloria particolare di uomini e di una industria italiana — aveva fruttato parecchi insegnamenti. Anzitutto quello che nulla, o quasi nulla, al punto storico in cui ci troviamo, può apparire assolutamente impossibile all'intraprendenza ed al coraggio degli uomini, in specie quando



Una scena del futuro raid New York-Parigi.

essi siano di tempera fortissima ed opportunamente preparati.

Fu soltanto quando personaggi di tal fatta raccolsero l'invito, che una iniziativa bandita più che altro per lo scopo immediato d'una rumorosa *réclame* giornalistica, divenne cosa seria e praticamente attuabile.

Questa volta, sebbene il disegno superasse in ardentezza le avventure meravigliose create dai romanzieri di fantasia più fervida, la voce del *Matin* trovò un'eco presso altri grandi giornali, presso le popolazioni e presso le stesse autorità dei paesi che si contava d'attraversare.

In America come in Europa fu un avido fermento di interesse, dovunque la grandezza delle imprese ed il valore di animi e di corpi esercitò un fascino. Un grande giornale degli Stati Uniti, il *New York Times*, promise il suo appoggio e si impegnò di narrare al suo pubblico i commentari di questa nuova ed eroica guerra degli uomini contro le ostilità della natura. Il Governo canadese avviò immediatamente le pratiche di studio e di opera per rendere più facile che fosse possibile il passaggio del *raid* traverso il proprio territorio.

I concorrenti europei dovranno partire da Parigi il 15 febbraio prossimo per recarsi a Calais, dove imbarcati, s'addenteranno nell'Inghilterra fino a Londra per salpare di nuovo da Liverpool e giungere a New-York, onde potere, col principio di marzo, insieme ai concorrenti americani, iniziare effettivamente il grande concorso automobilistico. Esso traverserà il Canada, la penisola d'Alaska e la Siberia settentrionale proprio nel cuore dell'inverno, lo spaventoso e tenebroso inverno polare.

Fino ad ora la lista degli iscritti all'eroico esperimento turistico si limita a questi nomi:

1. *Werner* (Maison Gallien et Sarda - Francia).
2. *De Dion Boulon* (Francia).
3. *L'Hollan l'Automobil & C.* (America).
4. *Charron Limited* (Francia).
5. *Sixtyl Brequet* (Francia).
6. *Francis Carneiro de Cabiella* (Portogallo).
7. *Benz* (Germania).

8. *Gen. A. Hensley* (America).

9. *Bixia Zusi* (Italia).

Non manca adunque già da oggi il titolo di qualche buona marca, alle quali s'aggiungeranno probabilmente in seguito delle altre non meno degne di considerazione.

Piuttosto sono gli uomini che ancora fanno difetto, uomini cioè che per il loro carattere e per le prove già fornite offrano garanzie di volere, di sapere e di poter fare.

Si sa che il miraggio di una avventura destinata alla celebrità suole sedurre ed esaltare più e prima degli altri, i *Tartarin*.

L'Itinerario.

L'itinerario venne fissato solo da pochi giorni.

Da principio - com'è noto - si volgeva l'animo ad una spedizione da compiersi col mezzo diretto

ed ininterrotto del moderno veicolo l'automobile. Ma ostacoli umanamente insormontabili, decidero gli iniziatori a sacrificare l'integrità del loro grandioso proponimento. Primo fra essi la impervia catena delle Montagne Rocciose chiudenti con una barriera altissima di ghiacci eterni l'ingresso nella penisola di Alaska. L'accedervi nella stagione invernale è cosa a cui non giunge facoltà umana.

Si decise quindi di cercare un varco più facile in un punto più meridionale, il che obbligherà gli automobilisti a percorrere un notevole tratto per mare.

Ma procediamo per ordine.

Da New-York i viaggiatori partirebbero quando le nevi, ancora alte in quella stagione, daranno una nota bianca all'imponenza del paesaggio americano. Dovranno quindi piegare un po' al sud costeggiando i grandi laghi e toccando Chicago ed altri principali centri della Confederazione Ameri-

cana; dopo di che, dirigendosi verso nord-ovest, entreranno nel Canada. Indi, mantenendosi fra l'Alberta e l'Athabasca guadagneranno le giogaie delle Montagne Rocciose nei paraggi ove è possibile trovare un varco superabile verso il mare. Così saranno arrivati sulla riva del Pacifico e precisamente al porto di Seattle. La costa per lungo tratto è coronata da una serie di alture cadenti a picco sulle onde schiumose dell'Oceano.



Itinerario del futuro raid New York Parigi.



Cane eschimese.

E' perciò che i concorrenti dovranno rassegnarsi a caricare sul piroscafo le loro vetture e superare fra un dedalo di isole quel tratto di mare che va dal limite meridionale dal Canada alla Colombia inglese. Sbarcheranno dunque a Skagway all'imboccatura del Klondike. Entrati così nell'Alaska essi prenderanno il letto ghiacciato del Youkon, e seguendolo, raggiungeranno in tal modo lo stretto di Behring che misura 60 chilometri di larghezza, compresa l'isola di Diomede che lo divide in due. Il mare, se i viaggiatori compiranno il percorso nel tempo stabilito, sarà ghiacciato e vi potranno passare sulle ruote dei loro automobili.

Giunti dall'altra parte sulla estremità punta dell'Asia e precisamente ad East Cape, i viaggiatori dovranno percorrere 1500 chilometri in direzione sud-ovest.

Qui un bivio si presenterà alla scelta dei concorrenti. O prendere la via che attraversa il paese dei Thonktichis e che porta, seguendo il declivio orientale dei monti Stanoroi Khrebet, alla baia di Anadyr dove in contra la strada carovaniera che mena ad Okostk, ad Arka ed a Yakoustk; oppure continuare per il cammino, più diretto ma più accidentato, che si stende lungo la catena del Makalkiga, raggiungere Nijne-Kolimsk e di là portarsi a Yakoustk.

Qui siamo arrivati sulla linea del raid Pechino-Parigi, linea che i nostri esploratori non avranno che da seguire fedelmente in tutta la sua lunghezza fino a Tomsk, a Mosca e finalmente a Berlino ed a Parigi ove li attendono i caldi effluvi della primavera inoltrata ed i plausi deliranti del pubblico.

Topografia, clima ed etnografia delle regioni da attraversarsi.

Per chi viaggia in automobile è importantissimo conoscere prima la struttura generale delle terre che si conta di superare e tutte quelle altre circostanze che possono essere d'ostacolo o di facilitazione alla corsa. — Diremo subito che la prima parte di questa eroica peregrinazione non presenta difficoltà molto gravi.

Da New-York per Newark, Jersey, Wilkesbarre, Serancton, Hinghamton, Buffalo e via via per la regione del Toronto e le rive dell'Ontario vasto e dell'azzurro Erié fino al Mississippi ed alla città di Minneapolis, le strade sono abbastanza buone e passano in mezzo alla pianura più vasta del mondo, la quale si stende dalla foce del Mackenzie al delta del Mississippi. Essa è disseminata di grandi e piccole città industri. La popolazione, composta in massima prevalenza da bianchi, discendenti, una parte di essi dai francesi, primi occupatori del territorio ed una parte nipoti di quegli inglesi, scozzesi, ed irlandesi che nel 1760,

dopo una guerra accanita e sanguinosa, tolsero a Luigi XV il possesso della sterminata colonia laboriosa è che conserva ancora i costumi semplici e patriarcali de' suoi padri. Gli automobilisti quindi non troveranno sulla loro strada che gente disposta a porger loro aiuto. I Pelli rosse (Uroni e Corvi) sono ormai ridotti a poche migliaia, ed a contatto coi dominatori, hanno perduto la fierezza e la ferocia dei loro antichi spiriti bellicosi. Praterie si stendono a perdita d'occhio, interrotte di tanto in tanto da qualche macchia scura di alberi, macchie che vanno rinfittendosi ed allargandosi man mano che le ondulazioni sempre più sensibili del suolo annunziano la vicinanza dei primi contraforti delle Montagne Rocciose.

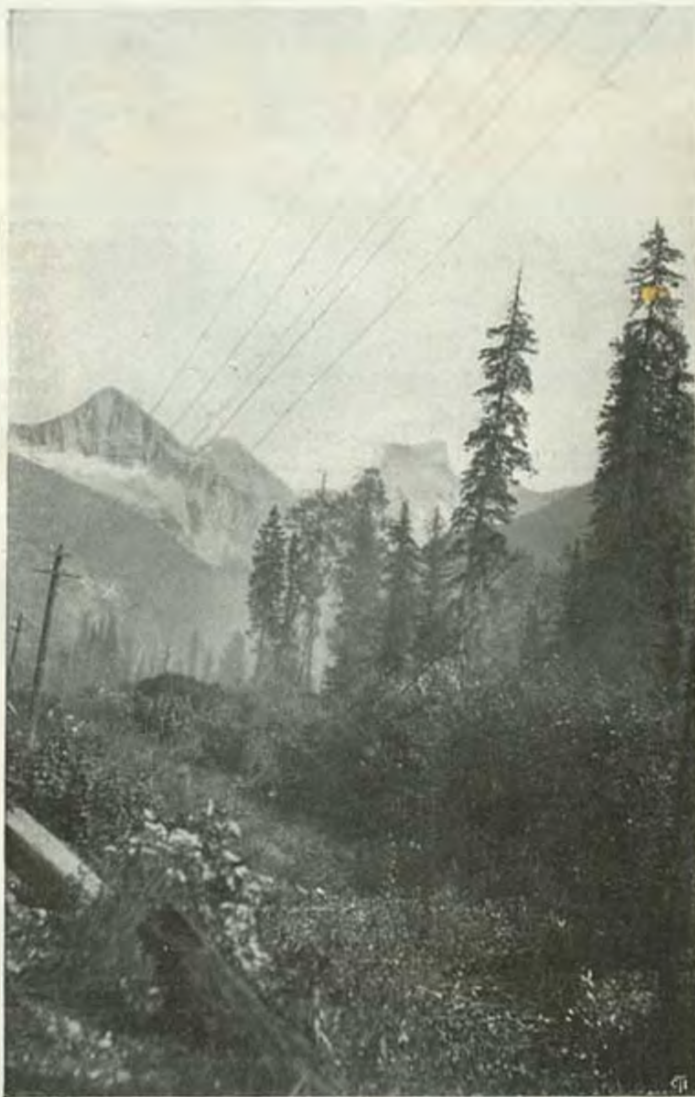
La fauna del paese è varia ed abbondantissima, si d'estate che d'inverno. Lupi, orsi, renne, bufali, lontre e castori, per non parlare di tutti

gli altri quadrupedi e pennuti più comuni. Il Canadese si può dire che nasce cacciatore.

Dalle Montagne Rocciose cominciano le vere difficoltà del viaggio.

L'inverno gelido e nevoso del Canada rende più ardua la lotta con quelle alture erte e dirupate.

La costa del Pacifico, come abbiamo già detto, è coronata da un'eccelsa e quasi continua muraglia di montagne nude e pietrose, per cui conviene prendere il mare non appena giunti nella baia di Tacoma. Le strette gole aperte verso la spiaggia sono abitate da rari pescatori.



Traverso le Montagne Rocciose.



Il mare a Sitka.

Fot. dall'ing. cav. Vittorio Sella.



Paesaggi d'Alaska.

La catena Fairweather
veduta dal Glacier Bay.

La seconda parte della gita sterminata interna gli automobilisti nella penisola d'Alaska, che ci ricorda la recente esplorazione del Duca degli Abruzzi.

Siamo giunti in pieno paesaggio polare. Il clima vi è terribile: il termometro scende alle volte fino a trenta gradi sotto zero.

Durante giorni continui la neve turbinata e si accumula seppellendo ogni cosa. Il fioccare denso e lugubre è interrotto soltanto, in quelle regioni desolate, dall'imperverare delle piogge glaciali. Variano l'uniformità del terreno diverse catene di montagne vulcaniche che la tagliano in diagonali parallele, riunendo il sistema delle Rocce al Promontorio Rumiantzeff che si prolunga sotto le acque dello stretto di Behring per unire l'America all'Asia.

Il Youkon congelato offrirà una buonissima pista agli automobili, per la sua ampiezza e relativa regolarità di



Gli abitatori delle estreme latitudini.

corso, poiché dobbiamo considerare che esso scorre sovente in mezzo ad alti gioghi montani fra i quali sarebbe difficile passare per altra via. L'Alaska è popolata da numerose e dense foreste di piante resinose. Gli abitanti danno più che altrove un'impressione di babelico cosmopolitismo. La popolazione bianca è un miscuglio di europei ed americani accorsi da ogni parte del mondo alla ricerca dell'oro. Gli indigeni si dividono in tribù indiane e tribù mongoliche. Gli indiani si dividono alla loro volta in eschimesi Thlinkites, Athabasciani, Aleuziani, Tsunpseani e Hydats.

Gli indigeni sono miti e servizievoli, i bianchi cordialmente ospitali.

La desolazione di quelle terre sembra quasi rinfocolare il sentimento della solidarietà umana.

Animali d'ogni sorta da preda e da caccia vi abitano. Oltre alla ricerca dell'oro il Paese of-



Orso bianco



Foche dei mari boreali



Un gruppo di renne al pascolo.

fre la pesca o per meglio dire il massacro delle foche.

Un passo pericoloso sarà lo stretto di Behring a causa dell'ineguale spessore e consistenza del ghiaccio e quelle frequenti e talvolta improvvise fenditure.

Giunti sulla punta estrema dell'Asia si presenta, innanzi agli *chauffeurs*, la immensa pianura gelata del deserto siberiano.

E' la steppa interminabilmente bianca, deserta, dove gli abitati, le povere e squalide *youte* dei mongoli, offrono, a lunghissimi intervalli, riparo ai viaggianti dai mortali turbini di neve.

Millicinquecento chilometri circa dovranno essere percorsi senza quasi poter fare assegnamento che sulle proprie risorse.

A Yakoustk la gigantesca odissea si identifica con quella — mutate le condizioni climatologiche — che fu trionfalmente condotta a termine dal Principe Borghese e consacrata nella prosa vibrante di Luigi Barzini.

La topografia e l'etnografia sono dunque elementi noti e sui quali si può fondare un giudizio approssimativamente esatto. Il punto interrogativo più inquietante si riduce dunque al clima.

Ecco pertanto le distanze da percorrersi:

Da New-York a Chicago 1000 miglia, da Chi-

cago al Saskatchewan 1200, dal Saskatchewan a Dawson 2100, Dawson-Capo Pr. di Galles 800, Capo Pr. di Galles (traverso Stretto di Behring) al Capo Est 50, Capo Est-Vladivostock 2500, Vladivostock-Irkoust 2500, Irkoust-Mosca 2700, Mosca-Berlino 1025, Berlino-Parigi 560 miglia, Totale: 13436 miglia, pari a Km. 21630.



Una tribù di pingui.

Un autorevole giudizio sul significato e la portata dell'impresa.

Abbiamo creduto in questa contingenza di porgere ai nostri lettori un'idea della probabilità di attuazione che

presenta questa titanica avventura. E per ottenere il nostro scopo non credemmo far meglio che interrogare Scipione Borghese — l'uomo al quale più che ad ogni altro una insigne competenza derivata direttamente dalla pratica specifica e sperimentata, dava il diritto di giudicare.

Egli rispose con una cortese lettera diretta al nostro Direttore generale, comm. Federico Johnson, nella quale sintetizza con lapidaria concisione tutto quanto sul raid lanciato dal *Matin*, è possibile congetturare.

« Da altri prima di Lei — giornali, quotidiani e riviste — mi venne l'invito ad esprimere il mio pensiero sul nuovo tentativo e a tutti risposi con un rifiuto motivato così: non sta a me che ebbi la fortuna di essere il vincitore della Pechino-Parigi, criticare « a priori » un tentativo analogo, al quale non partecipo.

« Ella vede la correttezza — necessaria del resto — del mio contegno. Però a Lei voglio



Indigeni dell'America settentrionale. (Da una stampa Handes del 1871).



Iuneau.

Fot. dall'ing. cav. Vittorio Bella.



Paeaggi d'Alaska.

Iakutat.

dire qualche cosa sul soggetto senza entrare nel merito.

« A me pare che — astraendo dalle difficoltà dell'attuazione — l'idea stessa del nuovo *raid* sia sbagliata.

« Che cosa si trattava di dimostrare con la Pechino-Parigi? Che là ove erano passati e passavano veicoli primitivi *a ruote*, su strade primitive, poteva passare il nuovissimo veicolo *a ruote*, mosso da forza meccanica. C'era cioè un rapporto logico tra l'esistenza delle strade, l'uso che se ne fa con i veicoli locali, il nuovo uso che ne può fare col modernissimo mezzo di locomozione. Si indicava all'umanità che ha per-

corso e percorre quelle vie, che di fianco ad esse si è stabilito un nuovo mezzo di comunicazione e di trasporto.

« Che cosa si vuol dimostrare ora? (Mi riferisco al paese fra la British Columbian e Jakutsk in Siberia che per il resto non si esce dai dati di Pechino-Parigi). Nulla a popolazioni che non ci sono, nè si servono di strade che non esistono per comunicazioni che non esistono. Nulla a noi che sappiamo benissimo che con la volontà, i sacrifici, il danaro, la preparazione, e facendo volta a volta dell'automobile un rotabile una slitta trainata, un collo imbarcato, si può andare dovunque. Ma a che pro? »

Ritorno: una splendida idea "sportiva"; dopo
il quale qualcuno tenterà il giro delle Alpi
in automobile seguendo la linea di massima
pendenza. —

Mi scusa con orgoglio e stima

Giuseppe

Giuseppe

CONCORSO FOTOGRAFICO FRA I SOCI DEL T. PER ILLUSTRAZIONI DELLA "RIVISTA,"

Grandissimo è il numero dei soci del Touring fotografi dilettanti o professionisti; grande fra essi il numero dei fotografi abili.

Desideriamo metterli tutti a contributo per aumentare la bellezza e la varietà della *Rivista*.

Apriamo adunque fra essi un **Concorso fotografico**.

Le fotografie (che devono essere inedite) dovranno riprodurre un fatto d'attualità, e preferibilmente un avvenimento turistico: arrivo e partenza d'una messaggeria, d'un piroscalo, d'un treno, d'un pallone aerostatico; incidenti o accidenti ciclistici od automobilistici; macchiette di conduttori di messaggerie, fattorini postali rurali, ecc.; gare di *sky, toboggan, bobsleigh*, ecc.; avori di costruzioni di strade, ferrovie, ecc.

Il campo è vasto: i soggetti infiniti.

Da una speciale Commissione saranno fra le fotografie spedite, scelte, per ogni numero della *Rivista* durante il 1908, le sei od otto migliori, e pubblicate nella *Rivista* stessa, col nome del fotografo.

A coloro che entro il 1908 avranno un maggior numero di fotografie classificate fra le migliori dalla Commissione, anche se per ragioni di spazio o di tempo non fossero pubblicate, saranno assegnate una **medaglia d'oro** o **medaglie d'argento** e di **bronzo** in numero proporzionale al contributo dei soci ritenuti dalla Commissione degni di premio.

Ed ora i soci si mettano all'opera!

I TRATTURI

Cosa sono i tratturi.

« Le mie greggie passavano l'inverno nella Puglia e l'estate sui monti di Rieti; ... fra questi due luoghi vi sono dei pubblici sentieri, che congiungono le distanti pasture come l'arconcello riunisce le due ceste da soma ».

Queste poche parole definiscono in modo preciso ciò che oggi sono i tratturi: strade congiungenti i pascoli abruzzesi o sabini coi pascoli delle Puglie e destinate alla migrazione periodica degli armenti: d'autunno verso la calda e verde pianura del Tavoliere di Foggia, al principio dell'estate verso le praterie dei monti abruzzesi.

Ma la definizione così scultoria che ho citato non è d'oggi né mia: io la prendo parola per parola dal breviloquente Varrone, l'amico di Cicerone. Anzi già in quei tempi antichi la migrazione delle greggie era uso vecchio, esercitato dai Sanniti anche prima della fondazione di Roma.

Il clima della Sabina, del Sannio e delle Puglie era ed è tale, che non permette agli armenti di soggiornare tutto l'anno nello stesso luogo: d'inverno la montagna è nevosa e spoglia totalmente di erbe, d'estate il Tavoliere pugliese è bruciato siffattamente dal torrido sole e così privo d'acqua che ogni filo verde vi muore. Le due zone si completano l'una coll'altra e la vicenda dei passaggi di primavera e d'autunno dei pastori nomadi, vi si stabilì per queste cause naturali fin da epoca remotissima.

Le numerose greggie incanalate dagli accidenti del terreno e da altre circostanze, presero l'abitudine di seguire cammini erbosi che si dissero *calles*; poi questi vennero considerati come sentieri pubblici (*calles publicae*). Queste strade armentizie vennero riconosciute di assoluta necessità per la pastorizia nomade. Presso Sepino, nel Molise, si scopersero una lapide in cui due ispettori-prefetti del tempo di Augusto, minacciavano gli abitanti di severe punizioni se avessero continuato a molestare i pastori, che tran-

sivano per *itinerum callium*. I privilegi di passaggio o pascolo gratuito furono nei codici di Teodosio e Giustiniano chiamati *tractoria*, poi, per estensione, *tractoria* si dissero le strade stesse e quindi, per alterazione dialettale, *tracturi* ed ora *tratturi*.

La legislazione dei tratturi.

Creata così una proprietà pubblica, doveva nascerne la tendenza di approfittarne anche senza averne i diritti. Da ciò una quantità di leggi emanate nel corso dei secoli per regolare l'uso dei tratturi: alcune per fissarne l'estensione contro

le usurpazioni dei frontisti, che spesso invadevano colle coltivazioni e l'uso i terreni di pubblico dominio; altre per stabilire i diritti dei pastori nomadi; altre per imporre loro tasse di passaggio.

Si susseguirono la costituzione pastorizia di Guglielmo il Malo durante la dominazione normanna (1130-1198), quella di Federico II nel periodo svevo (1198-1268); altri statuti sono dell'epoca angioina (1265-1435), finché sotto gli Aragonesi... nel



L'abbraccio di due amici fedeli.

1447, la famosa prammatica di Alfonso d'Aragona re di Napoli al camerario Montluber « magnifico doganiere della mena delle pecore in Foggia » riordina e riassume tutte le precedenti costituzioni sulla pastorizia nomade e sui tratturi. E' questa la legge che servì di base per lunghi anni nell'esercizio dei tratturi, dei quali però la dominazione spagnuola (1521-1707), la francese (1802-1815), la restaurazione borbonica (1815-1860) dovettero continuamente occuparsi legiferando abbondantemente.

Questa legislazione complicata, esistente al sopravvenire del Regno d'Italia, fu modificata in parte dalla legge 26 febbraio 1865 sull'affranco delle terre del Tavoliere.

Il Tavoliere, in origine era diviso in 23 *locazioni*, a loro volta suddivise in un gran numero di *poste*, ossia luoghi di pascolo dati in affitto. Queste poste erano unite da *bracci* ai *tratturelli*.

e questi davano nei *tratturi* conducenti ai pascoli abruzzesi. Di luogo in luogo eranvi vasti *riposi*, cioè ampi spazi erbosi ove gli armenti potevano sostare in attesa di diramarsi alle poste.

L'insieme del Tavoliere soggetto a vincolo erariale e dedicato al pascolo ebbe una superficie di circa 3030 chilometri quadrati, ma alla vigilia della legge del 1865 non constava più che di circa 1253 chilometri quadrati, il resto (circa 1800 chilometri quadrati) era stato trasformato in campi coltivati. La legge stabilì l'affrancazione delle terre del Tavoliere e conseguentemente la loro libertà di trasformazione a coltura, salvo che mantenne i tratturi, i tratturelli, i bracci e i riposi.

Siccome però si constatò (forse per la centesima volta!) che molte usurpazioni di frontisti e di Comuni avevano ridotte le larghezze ed anche soppressi molti tratturi, così s'incominciò un lavoro di *reintegrazione*, cessato e ripreso a tratti,

Si attenderebbe da ciò il vantaggio che, mentre verrebbero riordinati i tratturi sotto i diversi aspetti di fatto e giuridici, si arriverebbe gradualmente a conservare i principali riducendo la larghezza di molti tra i minori e sopprimendone alcuni diventati inutili, dedicando così molto terreno, a coltivazioni più redditizie od anche a sede di strade ordinarie nelle località ove ciò possa giovare.

L'estensione dei tratturi.

La consistenza effettiva attuale dei tratturi, tratturelli e bracci è veramente enorme. In generale si ignora che una così vasta rete di strade erbose — vere strade turistiche poichè sono destinate al passaggio dei nomadi — s'intrecci alla rete delle strade ordinarie. I tratturi misurano complessivamente la lunghezza di oltre 3000 chilometri!



Greggia di pecore che si ammuccchia vicino ad un guado.



Greggia in cammino sul tratturo.

ed ancor lontano dalla fine, detto appunto *reintegrazione* dei tratturi.

Nel 1903 finalmente venne nominata una Commissione, la quale rassegnò nel 1905 importanti relazioni al ministro Majorana. Queste gli servirono di base per l'ultimo progetto di legge sul regime dei tratturi. Da tali relazioni sono in parte tolte queste notizie, che si giovano anche degli studi dell'ispettore demaniale Litterio Buti (cui debbo cortesissime risposte a quesiti da me postigli su argomenti qui trattati) e dell'ispettore forestale Podestà, accompagnati da una Carta speciale dei tratturi. Su questa poi sono studiati quelli che compariranno nella Carta al 250 000 del Touring, ciò che li differenzierà notevolmente dai tratturi segnati nella Carta dell' I. G. M. al 100 000.

La proposta di legge Majorana, non ancora arrivata in porto, mentre regola l'amministrazione dei tratturi, ne ammette la riduzione o la soppressione per vendita, (s'intende a favore dello Stato) su voto del Consiglio provinciale, e con prelazione nelle compere per i frontisti.

Di questi, 1031 sono nella provincia di Foggia, 374 in quella di Potenza, 295 appartengono a Lecce, 318 a Bari, 452 a Campobasso, 246 a Chieti, 61 a Benevento, 65 ad Avellino, 183 ad Aquila, 34 a Teramo.

I riposi sono otto, della superficie complessiva di 143 ettari.

Nel 1905 l'opera di reintegrazione dei tratturi era completata per 1486 chilometri, in corso per 288, ancora da farsi per 1286. I quattro principali tratturi, vere strade maestre, sono l'Aquila-Foggia (chilometri 243) il Foggia-Celano (chilometri 207), il Pescasseroli-Candela (chilom. 211), il Castel di Sangro-Lucera (chilometri 127). Queste grandi arterie (complessivamente chilometri 790) già totalmente reintegrate e segnate con termini di pietra ai due lati, sono della larghezza uniforme di metri 111,60 (corrispondenti alla vecchia misura di *trapassi* 60) ad eccezione del tratturo Pescasseroli-Candela, che in parte è largo solo metri 55,55. Gli altri tratturi, tratturelli, bracci sono pure normalmente di 55, 27 e 18 metri di larghezza.

L'aspetto odlerno.

Nella piccola descrizione turistica delle Puglie, pubblicata dal Touring nel 1901 (Strada Foggia-Brindisi) ebbi a descrivere una migrazione pastorizia colle pittoresche parole del Gregorovius usate nelle sue « Passeggiate attraverso l'Italia ». Molto tempo è passato da allora, ma i tratturi, malgrado la rapida trasformazione agricola del Tavoliere, conservano l'identico aspetto e quasi la stessa popolazione nomade. Essi sono zone, vere fasce o strisce, prive d'ogni pianta e generalmente anche d'arbusti, che si distinguono a perdita di vista per la calvizie d'ogni vegetazione, tranne che d'erba spontanea.

Là dove attraversa campi coltivati, si direbbe che il tratturo sia la traccia di un ciclone che abbia strappato le vigne, o gli ulivi, o i cereali. Se si addentra in un bosco, appare quasi corso di fiume disseccato, sulle cui rive si affaccino gli

gono fredde, scendono dagli alti monti aquilani giù al Tavoliere. Mila di Codra, figlia di Jorio, dice ad Aligi:

*La luna di settembre è menomante
e i pastori cominciano a partire:
chi verso Puglia va, chi verso Roma.*

E questo viaggio somiglia oggi a quelli di cento, di duecent'anni sono.

Risalgono dal Tavoliere ai monti allorchè, venuta la primavera, quelli rinverdiscono e la pianura si dissecca. Aligi a Cosma, il santo della montagna, dice:

*Dal pian di Puglia mi tornai a monte
con la mia mandra il dì del Corpusdomini.*

« La masseria, ad esempio, di tremila pecore, divisa nelle sue otto o dieci morre, parte all'alba. In testa sono le redini di tre o più muli in fila, carichi delle reti, delle tende, delle coperte, dei



Pecore al pascolo lungo il tratturo.



Pagliaio per i pastori e ricoveri per le pecore.

alberi. Dove sale il fianco dei monti risalta in diverso colore secondo le stagioni tra stoppie falciate, o pascoli più curati, o terreni pettinati dall'erpice, o comunque aventi traccia della mano dell'uomo, mentr'esso, il tratturo, è vergine e selvaggio. Le acque, la ghiaia, le frane, in più luoghi il passaggio reiterato di pedoni, cavalli e muli — poichè il tratturo serve talora di via agraria per le comunicazioni — tutto quanto produce erosioni, denudamento di terre, povertà della vegetazione, imprime al tratturo la tristezza del sito di nessuno. Da certi punti eminenti si seguono coll'occhio per gran distanza queste linee di miseria, che scendono e risalgono le pendici, cercano i guadi e le sorgenti, sormontano i valichi. In certi punti quasi strategici, ove accadono le dispensazioni (il riparto delle greggie ai luoghi di pascolo affittati) si annodano nei riposi o ne irradiano tratturelli e bracci.

La migrazione dei pastori dura una ventina di giorni. Nei primi dell'ottobre, quando in Puglia rinascono le erbe e le cime abruzzesi diven-

piuoli per le reti, delle provviste di via, degli utensili per fare il cacio. Ogni morra segue l'altra a breve distanza, i grandi cani bianchi ai lati, il pastore ed il pastoricchio, l'uno in coda e l'altro avanti al gregge. Accelerano il passo ove il pascolo è magro, ritardandolo dove esso è abbondante. Essa percorre nelle sei o sette ore di cammino ininterrotto, in media 15 chilometri come tappa giornaliera, poi sosta. Le reti sono piantate, l'accampamento è in ordine perchè muli e butteri hanno preceduto la masseria di qualche ora. Si mungono le pecore, si contano, entrano nel recinto. I fuochi di campo si accendono, si confeziona il cacio di passo, magro prodotto che appartiene ai pastori. Al tramonto il massaro dà l'ordine del riposo ed il sonno colle prime ore della notte invade uomini ed armenti. Qualche scorta di turno soltanto, con i cani tenuti in veglia, percorre lentamente il fianco dell'accampamento. All'alba seguente il cammino si riprende, i butteri caricano sui muli stoviglie, tende e reti, e così di tappa in tappa, scambiando prodotti sulla via, rifornendosi di sale, di pane e

vendendo il cacio di passo, l'armento dopo 16 o 17 giorni che è partito dalle alte pendici dei monti che fanno corona alla Conca d'Aquila, raggiunge la posta dell'Ofanto o del Candelaro sull'ex-Tavoliere ».

L'uso attuale e l'utilità dei tratturi.

« Si crederebbe che al giorno d'oggi questa singolare vita, che conserva tutti i caratteri di altri tempi, debba essersi ridotta quasi ad un'eccezione, come certi costumi, che si trovano ormai soltanto nei paesi più remoti e nell'occasione delle maggiori solennità. Ma non è così. La relazione pel disegno di legge sui tratturi (1905) calcola che il bestiame esistente nelle dieci provincie collegate dalla rete ammonta a 2 721 189 capi, di cui 1 119 886 destinati alla pastorizia nomade e 1 601 303 a quella fissa. Di questi risulta che 528 231 capi ovini e 29 981 equini e bovini si servono ancora dei tratturi che congiungono l'Abruzzo colle Puglie, e che altri 321 280 ovini emigrano verso l'Agro Romano.

« Ben 2000 chilometri quadrati del Tavoliere sono tuttora a pascolo spontaneo. Da essi si ritrae una rendita di 5 milioni di lire oltre quella che producono i pascoli delle Murge. Tutte queste rendite andrebbero perdute se cessasse la pastorizia, nè potrebbero essere utilizzati gli erbai dei monti degli Abruzzi e del Tavoliere calcareo della regione pugliese ». (Sen. Di Marzo).

« In provincia di Aquila 93 comuni fondano i loro bilanci sulle fittanze estive della montagna, 6 nel Teramano, 11 nel Molise, 18 nel Chietino. Diecimila famiglie, con forse 50 000 individui,

traggono sussistenza da questa industria » (Maury).

I tratturi sono dunque organo essenziale di un'industria importante, tenacemente per lungo tempo ancora legata alla conformazione ed al clima di alcune provincie italiane, precisamente come dura e durerà a lungo il costume spagnuolo della *mesta*, tra l'Andalusia bruciata dal *solano* e le *dehesas* dell'Alta Estremadura.

Questo organo è ben degno dello studio del turista osservatore: la sua fisionomia di un pittoresco particolare, il collocamento in regioni poco frequentate, il profumo di poesia quasi cavalleresca che gli viene da una storia due volte millenaria, le interessanti sue vicende giuridiche, l'influenza agricola e sociale, la sua caratteristica vita odierna —

immagine ben conservata di quella di epoche lontanissime — possono convergere su di esso a buon diritto l'attenzione di ogni ordine di viaggiatori.

La rete dei tratturi figurerà a suo tempo sulla nostra Carta al 250 000. E' perciò un'anticipata illustrazione di questa notazione importante, che mi è sembrato opportuno di presentare

ai soci, dolente soltanto che le strettoie dello spazio non mi permettano di maggiormente estendere questo modesto riassunto.

L. V. BERTARELLI.



Madre e figlio.

Le fotografie che illustrano questo articolo vennero con molta cortesia eseguite espressamente dal signor Manlio d'Anzo di Sansevero, su preghiera di quel console D. Marrucco che le raccolse e le inviò.



I cavalli al pascolo lungo il tratturo.



La buttereria (salinerio) che precedono il gregge sul tratturo.

Una Medaglia per la propaganda alla Carta d'Italia del Touring.

Il Touring, fidante nell'appoggio dei soci, ha coraggiosamente iniziato una pubblicazione cartografica di primo ordine: la Carta d'Italia alla scala di 1:250 000.

Questo lavoro, che risponde alle necessità ben sentite in Italia e manifestatesi già con speciali voti nei Congressi Geografici Nazionali, di una Carta a media scala — Carta di cui sono dotati tutti gli Stati esteri — fu intrapreso da due anni, unendo salda-



La medaglia di benemerenzza per la propaganda alla Carta d'Italia (grandezza vera 28 mm.)

mente i mezzi tecnico-scientifici e i mezzi informativi dell'Istituto Geografico De Agostini e C. di Roma e del T. C. I.

La pubblicazione, dopo un anno di avviamento, comincerà a veder la luce sulla fine del 1906, o furono ad ora pubblicati e distribuiti gratuitamente ai soci i fogli Torino, Milano, Brescia, Venezia, Genova, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Civitavecchia, Roma, Frosinone Napoli. Nel corso del 1908 seguiranno i fogli Verona, Como, Siena, Perugia, Siracusa, Etna, Catania, Messina e così la Carta si avvilierà rapidamente ad avere sufficiente connessione perchè già fin d'allora possa servire a buona parte dei viaggi.

La Carta del T. rappresenta un ardimento finanziario perchè è certo la prima volta che un Sodalizio costituito da privato forze e senza alcun sussidio da Enti o dallo Stato, osa pensare alla creazione di un lavoro cartografico originale di tale importanza, alla distribuzione gratuita di un numero di fogli che si ha ogni motivo di credere si aggirerà ad opera finita, intorno ai 6 000 000.

Quale contributo alla media cultura, quale spinta al turismo siano questi 6 000 000 di fogli della nostra Italia sparsi in tutto il paese e in ogni classe di persone, ciascuno può facilmente immaginarlo.

L'importanza scientifica e pratica della pubblicazione, la cosolenza colla quale essa è redatta, costruita, stampata, la ricchezza e precisione di dati, va ogni giorno più convincendo che è opera patriottica, altamente utile allo studio della nostra Italia, il diffondere questa Carta, specie ove si consideri che alla Carta porteranno la loro collaborazione, prima che essa finisca, non meno di 10 000 Italiani, i cui nomi vengono mano mano pubblicati sulla *Rivista del Touring*.

È dunque opportuno e degno dell'attenzione di ogni amante del Paese, che la Carta venga diffusa, o diffusa nella sua interezza, perchè ad ogni momento può tornar utile consultarne qualche parte, e la consultazione può spingere al viaggio, che

è la fonte delle più salde notizie sulla Patria.

Il Touring però non può distribuire gratuitamente (ed è ovvio) che il numero di fogli spettanti a ciascuna annata di associazione. Non può certo dare ai nuovi associati del 1908 gratuitamente anche gli 8 Fogli del 1907 e i 4 del 1906. Devono dunque i soci fare opera di persuasione verso i nuovi candidati perchè acquistino gli arretrati, per il che il T. fa condizione di propaganda, che non sono spiegabili, nella loro economia modesta, che considerando i benefici della Immense cooperativa costituita dai 60 000 soci d'oggi.

È quest'opera di persuasione altamente benemerita del Paese perchè ne diffonde la conoscenza coi mezzi migliori, il Touring intende sia consacrato con un segno della riconoscenza sua, perchè chi lavora pel programma patriottico del Touring, merita plauso. Perciò si notano qui e le condizioni eccezionali a cui ai nuovi soci sono rilasciate le Carte arretrate, e le condizioni di fatto nella quale i soci propagandisti vengono, per decreto del Consiglio, insigniti di una medaglia che sarà loro ricordo, oltre che artistico, graditissimo e meritato.

Per fissare una specie di sanzione graduatoria e proporzionale dei diversi meriti si sono fissate queste norme:

Medaglia in bronzo

a chi iscriverà entro il 1908 due soci nuovi che facciano ciascuno in pari tempo acquisto del blocco di 12 fogli arretrati della Carta d'Italia. (Lire 6,00).

Medaglia in argento

a chi entro l'anno attuale avrà iscritto 4 nuovi soci i quali acquistino ciascuno il blocco dei 12 fogli arretrati della Carta d'Italia. (Lire 6,00).



La medaglia di benemerenzza per la propaganda alla Carta d'Italia (grandezza vera 28 mm.)

Coloro che hanno già conseguita la medaglia di bronzo, potranno cambiarla in quella d'argento presentando altre due iscrizioni coll'acquisto del blocco di fogli arretrati della Carta d'Italia) o provia restituzione della medaglia di bronzo già ricevuta.

Si tenga presente che le due o le quattro iscrizioni con relativa compra dei fogli arretrati della Carta d'Italia, possono essere fatte separatamente purchè nel tempo utile (1908), e che spetta al socio inscrivente di *acquistare a ciascuna iscrizione che esso concorre alla medaglia e di richiamarla alla propria iniziativa alla seconda o alla quarta iscrizione, fornendo la relativa nota dell'acquisto.*

IL MUSEO ETNOGRAFICO DI FIRENZE



Il turista che gira fuori delle solite vie battute dai forestieri e dai viaggiatori di lungo corso, il ciclista che s'interna nelle vallette e sino ai paeselli nascosti fra i colli, l'alpinista che si spinge sino ai casolari dell'alta montagna, trovano oggetti, vestiari, usi, costumi che sono

scomparsi da secoli o da anni dalle borgate e dalle città passate sotto la forza livellatrice della civiltà; e se poi qualcuno di quegli erranti in cerca di nuove curiose bellezze vuole spingersi sino ai più lontani paesi selvaggi o scrutare nelle tombe dei secoli remotissimi, resta meravigliato nel trovare frequenti rassomiglianze ed analogie fra gli oggetti e costumi dei nostri paeselli remoti, e gli oggetti di paesi o di secoli lontani.

Da questa considerazione sorge naturale l'idea di raccogliere tali oggetti, studiarli, confrontarli cercarne l'origine e lo scopo, illustrare con essi la psiche popolare; e così sorsero i musei etnografici.

Il prof. Luigi Pigorini (scrive Lamberto Loria), fin dal 1881, nella sua relazione stampata nel *Bollettino Ufficiale del Ministero della Istruzione Pubblica* (vol. VII, pag. 499), chiedeva al Governo italiano locali ampi e adatti per la sistemazione e per la esposizione degli oggetti, sicuro di formare il museo coi doni e colle oblazioni dei privati. Avuto un rifiuto alla sua richiesta, il Pigorini subì ben presto il fascino di nuove e diverse indagini, e dette quasi tutto se stesso alla paleontologia e alla archeologia, sicché, pur non trascurando le raccolte etnografiche mondiali, fece assai poco per l'attuazione dell'idea da lui primamente enunciata.

Giuseppe Pitagà, indagatore profondo delle nostre tradizioni popolari, avrebbe potuto anch'egli creare a Palermo un museo simile a quello

che ora è sorto a Firenze, e nessuno meglio di lui lo avrebbe saputo dirigere: se non che glielo impedirono le cure quotidiane della sua professione di medico, e anche la sua estrema modestia.

Il prof. Aldobrandino Mochi, del Museo Nazionale di Antropologia e di Etnografia di Firenze, incominciò una raccolta, che doveva essere il nucleo di un futuro museo, e che il dott. Elio Modigliani — notopei suoi viaggi nella Malesia — arricchì con molti oggetti dei montanari della Val d'Aosta. La coltura etnografica del Mochi e la sua attitudine ad ordinare con seri criteri scientifici ad esporre artisticamente le raccolte etnografiche lo avrebbero designato come la persona maggiormente adatta alla formazione di un Museo di Etnografia Italiana. E invece, la mancanza di mezzi finanziari sufficienti a simile impresa e il poco tempo che egli poteva sottrarre ai suoi preferiti studi antropologici, limitarono grandemente l'opera sua, sebbene gli sia dovuta gran lode per aver raccolto con mezzi esigui e senza aiuti efficaci qualche centinaio di oggetti veramente caratteristici...

L'opera tentata da codesti valentuomini fu condotta felicemente in porto dal dottore Lamberto Loria.

Nessuno più di lui era indicato a tale impresa, per i suoi studi, coltura, entusiasmo, viaggi; ed al Loria appunto si deve la fondazione di quell'Istituto di cui egli narra l'origine nell'opuscolo: *Come è sorto il Museo di etnografia italiana in Firenze* (Firenze, Tipografia Galileiana, 1907), presentato al sesto Congresso geografico italiano dello scorso maggio a Venezia, e che ora vogliamo qui presentare ai soci del Touring per interessarli alla bella iniziativa.



Scultura in legno. Parte superiore di un ananajo. Lavoro di contadino casertinese (Toscana).



Scultura in legno. Manico di utensile. Lavoro di un indigeno della nuova Guinea (Museo Nazionale di antropologia in Firenze).

Il parere di Pasquale Villari.

Quel Museo ha iniziata la pubblicazione di una serie di opuscoli destinati ad illustrarlo; ed il primo di essi, dedicato a *Callagivone* è preceduto da uno scritto prezioso di Pasquale Villari.

« Sono già decorsi molti anni (scrive il venerand'uomo) da quando l'archeologo ed orafa Castellani di Roma ebbe l'idea di percorrere l'Italia per fare una collezione di tutti i gioielli di cui, nelle nostre varie provincie, si adornano i contadini: collane, braccialetti, orecchini, anelli, ecc. Li pose in un grande scaffale, convenientemente ordi-

inati e distribuiti per provincie. La curiosità attrasse moltissimi ad esaminarli; ed è difficile dire lo straordinario e vario interesse che destarono. Quella raccolta infatti, si vide subito, poteva servire a molti e diversi scopi. Vi era una così grande varietà e ricchezza di forme, di ornati originali e diversi, che dimostravano una singolare fecondità di fantasia, e potevano servire come di base a fondare una scuola di oreficeria italiana. Esaminando con attenzione quegli oggetti, la cui origine ed il cui scopo sembravano ispirati solo dalla vanità femminile, si scopriva che in alcune provincie, come per esempio nel Friuli, prevalevano ancora oggi le forme longobarde; altrove erano le bizantine o franche; in Sicilia invece si trovavano forme bizantine, normanne, arabe, greche. Nell'Italia centrale erano spesso forme gotiche, longobarde, bizantine, e qualche volta si vedevano non solo forme greche o romane, ma anche etrusche, serbate attraverso



Scultura in legno rappresentante un cavallo. Giocattolo della Val d'Aosta.

i secoli, sempre viventi sul petto delle nostre contadine. Pareva quasi che con questi gioielli si potesse rifare la storia delle nostre varie provincie, delle vicende, delle invasioni, alle quali erano state, nei passati secoli, soggette. Chi lo avrebbe

mai creduto, chi lo avrebbe mai pensato?

« E naturalmente sorgeva la domanda: Se questa raccolta si potesse estendere a tutti gli oggetti che si riferiscono alla vita popolare, pubblica e privata, nelle nostre varie provincie, ai costumi, alle abitazioni, le leggende, i canti popolari, quale enorme e prezioso materiale di

studio non avremmo, quale aiuto non sarebbe per la conoscenza della storia, della psicologia nel nostro popolo? Noi verremmo a meglio comprendere quella parte più intima della vita nazionale, che la storia suole troppo spesso trascurare. E' questa in sostanza la domanda a cui risponde il concetto che ha ispirato la fondazione del nuovo Museo. Per conoscere veramente la storia, lo spirito di un popolo, diceva l'americano Emerson, noi dobbiamo saperci un momento trasferire, trasformare in esso, saper vivere la sua vita. E quale aiuto non sarebbe il poterci trovare in mezzo a tutte le manifestazioni sensibili e visibili di questa vita? Ma perchè tutto ciò possa realmente avvenire, occorre non solo che gli oggetti siano raccolti con intelligenza, ma che vengano ordinati ed illustrati con criterio scientifico ...

« A raggiungere questo scopo è però necessario affrettarsi, non perdere tempo. La unificazione d'Italia segna naturalmente una rapida unificazione delle leggi, dei costumi, della vita nazionale. Un velo uniforme si va stendendo sulla diversità dei nostri costumi nelle varie provincie, diversità che andrà quindi più o meno lentamente scomparendo del tutto. Fra non molto riuscirebbe impossibile raccogliere anche la metà di quello che possiamo raccogliere oggi ...

Ed altre considerazioni aggiunge l'illustre uomo per dimostrare l'utilità del Museo di Etnografia.

Il programma del Museo.

Durante il recente Congresso degli scienziati a Parma il dott. Loria distribuì un opuscolo, elegantemente stampato, adorno di molte incisioni (alcune delle quali abbiamo il piacere di poter riprodurre in queste pagine) e contenente una indicazione sommaria degli oggetti e documenti

che il Museo raccoglie. In quanto agli oggetti, notiamo subito che essi possono essere o raccolti in originale (se si tratti di piccole cose, utensili, attrezzi, ecc.), o anche in modello (quando si tratti di case, capanne, interni di abitazioni, ecc.), o anche in fotografia o disegno; o, se altro non è possibile, in semplice descrizione; e ciò



Figuetta di terra cotta dell'Impruneta (presso Firenze). Giocattolo usato attualmente.



Scultura in legno rappresentante un cane. Figura sacra della Nuova Guinea. (Museo Nazionale di antropologia in Firenze).

premessi, ecco un breve accenno alle classi nelle quali il Museo può venire diviso:

1. — Acconciature dei capelli, forme della barba, deformazione artificiale del piede e del busto, tatuaggi, imbellettamenti.

2. — Vestiari ed ornamenti personali.

3. — Oggetti e strumenti di uso personale: bastoni, ombrelli, pipe, armi.

4. — Abitazioni caratteristiche: capanne, tuguri, grotte.

5. — Magazzini, cantine, ed altri ambienti sotterranei o sopra il suolo.

6. — Mobili rozzi e singolari e propri d'una data regione.

7. — Focolari e camini di forma locale.

8. — Utensili d'uso domestico da cucinai e tavoladi forma caratteristica e popolare.

9. — Alimenti ed alimentazione: cibi e modo di cuocerli.

10. — Strumenti agricoli primitivi, ma ancora in uso; usi, feste, proverbi agricoli.

11. — Allevamento degli animali domestici, e pastorizia in genere.

12. — Caccia e pesca: usanze, sistemi, attrezzi.

13. — Industrie individuali e domestiche.

14. — Notizie e descrizioni dei commerci campestri e popolari.

15. — Mezzi popolari di fissazione e di espressione grafica delle idee, astrazione fatta della scrittura comune: taglie o tache dei contadini, lattel, carbonal, pastori malghesi, ecc.

16. — Mezzi di trasporto o locomozione di uso e forma locale.

17. — Usanze tradizionali relative ai rapporti economici e sociali in generale.

18. — Morale popolare: esempli, proverbi, motti, storielle: mafia, camorra, teppa, barabismo; gerghi dei delinquenti, ecc.

19. — Usanze tradizionali e antiche sopravvissute nella vita pubblica.

20. — Usanze e cerimonie familiari: nascite, fidanzamenti, nozze, ricorrenze familiari, battesimi, morte, lutto.

21. — Giochi dei fanciulli e degli adulti.

22. — Feste popolari, campestri, carnevalesche.

23. — Danze popolari, danze antiche sopravvissute.

24. — Manifestazioni artistiche popolari.

25. — Musica e canti popolari.

26. — Poesia e letteratura popolare.

27. — Leggende, tradizioni, novelle.

28. — Religiosità popolare, superstizione e pregiudizi.

29. — Pubblicazioni e bibliografia di studi etnografici e folkloristici.



Lume a olio in latta usato attualmente nello stallo e nelle cantine toscane.



Lume a olio, in terra cotta, di Lunf. Epoca romana, II secolo dopo Cristo. (R. Museo Archeologico di Firenze).

Come sorse il Museo.

Ebbi il piacere di intervistare sull'interessante argomento il dott. Lamberto Loria, il quale, dopo avermi parlato, con entusiasmo ben ragionevole, del proprio progetto, continuò:

— Quando fui ben persuaso della bontà dell'impresa mi dissi: facciamo! Presto detto! Ma i mezzi? Il Governo, come già s'era visto, certamente non me li avrebbe dati; dunque si doveva pensare a qualche amico; e pensai tosto al conte Giovannangelo Bastogi, che conosco da quarant'anni. " Sei generoso — gli dissi — sei un Mecenate; e devi concorrere ad un'istituzione che sarà un lustro di Firenze, un lustro del nome tuo. Vogliamo istituire il Museo Etnografico Bastogi? Bada bene che si tratta del nome non della proprietà; il Museo deve essere aperto al pubblico; sarà, in seguito, comunale, provinciale o governativo, ma deve essere pubblico... Il conte Bastogi mi rispose: " Sono pronto ad aiutare l'impresa; ma non voglio che si parli af-



Maschera in legno usata attualmente nelle feste carnevalesche del Friuli.



Maschera in legno, da danza, degli indigeni dell'Isola Vancouver (Ovest dell'America Boreale). (Museo Nazionale di Antropologia in Firenze).

fatto di un Museo col nome mio, bensì di un *Museo di Etnografia Italiana*; ma bada bene che io aiuto te e il Museo perchè e finchè creatore ed aumentatore di esso sarai tu ...

— E pel futuro — chiedi — come sarà assicurata la vita del Museo?

— Quando saranno state spese parecchie decine di migliaia di lire, e che il museo sarà non una semplice idea ma una imponente realtà, e quando alla sua bellezza ed utilità tutti dovranno inchinarsi, noi diremo al comune, alla provincia allo Stato: "Ecco qui; il Museo è vostro; purchè voi diate i mezzi per mantenerlo e continuarlo! ..



Costume di Graverè (Val Susa).

Che cosa contiene e conterrà il Museo.

— Di quali regioni si occuperà il Museo?

— Di tutte le regioni d'Italia geografica, e perciò non solo di quelle del regno, ma anche delle Venezie Tridentina e Giulia, Svizzera Italiana, Malta, Nizza, Corsica.

— Quando fu veramente aperto il Museo? E quanti oggetti possiede a questa ora? E quali sono in esso le regioni meglio rappresentate?

— Il vero giorno di nascita del Museo è il 20 settembre 1906; esso possiede al presente 4000 oggetti; le regioni sino ad ora meglio rappresentate sono la Toscana, Val d'Aosta, Campania, Sicilia. Cerco specialmente oggetti già scomparsi dalla circolazione o che vanno scomparendo: e così ho potuto avere uno dei quattro ultimi costumi di Nettuno,

l'ultimo costume completo di Velletri, una ricca collezione dei copricapi di Gressoney con molti tipi già spariti.

— Nel Museo si farà anche collezione di stam-

— Naturalmente! Si raccolgono canzoni, rispetti, poesie, proverbi, preghiere, *mattinate* come quelle di Val Rendena nel Trentino. Aggiungo qui che potei acquistare la ricchissima raccolta di Alessandro d'Ancona, circa 1300 pezzi (ora diventati 2000), tutti commentati dall'illustre professore: il quale riservò per sé e per i suoi discepoli il diritto di privativa per due anni sulla raccolta, e mise la condizione che questa dovrebbe passare ad un istituto governativo nel caso che il Museo non potesse aver vita sicura.

— E la parte artistica avrà cure speciali?

— Senza dubbio! Quando noi parliamo della nostra

civiltà, pensiamo a Dante ed al Carducci, a Raffaello ed al Canova; ma ignoriamo la poesia, la pittura, la scultura popolari. A tale difetto supplirà il Museo nel quale, oltre ad una vera *biblioteca popolare* voglio anche una *pinacoteca popolare*: pannelli dei carri siciliani, romagnoli, bolognesi, cartelli e pitture dei venditori e dei cantastorie, stampe popolari. Se vogliamo conoscere il popolo, perchè lo studieremo solo nella parte più alta e non anche nella parte più bassa?

Scopo sociale del Museo.

— Il Museo avrà uno scopo esclusivamente scientifico?

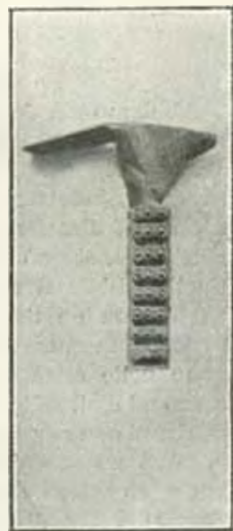
— Ah! no! Esso deve servire soltanto non per gli studiosi teorici ed egoisti, ma anche avere uno scopo pratico e sociale. La riproduzione di certi ambienti, di capanne e grotte cogli individui che vi abitano e gli oggetti che vi si adoperano, servirà a rivelare a tutti in quale modo miserando, primitivo e barbaro ancora vivano migliaia d'italiani: e ciò sarà un solenne ammonimento per i sociologi ed uomini di Governo: ciò dirà a tutti noi che cosa ancor



Costume Valdeuse.



Scultura in legno. Saggio di ornamentazione popolare toscana. Annaspina del dilatore di Firenze.



Scultura in legno. Saggio di ornamentazione polinesiana. Ascia dell'isola di Manigala (Grande Pacifico). Museo Nazionale di Antropologia in Firenze.

ci resti da fare nella patria nostra come italiani e come uomini civili. Ancora: i merletti usati dalle nostre contadine, le coperte di lana, canape, cotone, fatte dai nostri contadini, gli oggetti di legno scolpiti nelle lunghe giornate solitarie dai nostri pastori, ci diranno quali sono gli ingegni latenti e le industrie popolari che si potrebbero far sorgere qua e là, elevando le condizioni sociali, e procurando equi compensi a lavoratori e capitalisti. Quello che a Venezia (per iniziativa della contessa Marcello e di Paulo Fambri) avvenne per le trine, a Marostica e Signa per la paglia, non potrebbe avvenire in certe altre località d'Italia?

Scopo scientifico del Museo.

— E sarebbero grandi anche lo scopo ed il vantaggio scientifico del Museo?

— Senza dubbio! Si tratta d'una scienza in gran parte nuova, anzi ancora da formare. Sino ad ora della etnografia popolare non si occuparono che i folkloristi, che non guardarono che ai documenti letterari, del tutto trascurando i manufatti, badando alle parole, e non agli oggetti. L'oggetto porta a noi traverso i secoli un'impronta sua propria in maniera da sbalordire, e ci parla dell'influenza che i grandi avvenimenti storici ebbero sul nostro popolo; e l'aneddoto dell'orafo Castellani, narrato da Pasquale Villari, è d'un'eloquenza singolare. E quello che si è notato negli oggetti d'oro, non si noterà

tanto meglio in oggetti d'altre materie più comuni?

Al Soci del Touring.

Volli parlare, con qualche diffusione, di questo Museo ai soci del Touring, perchè penso che tutti essi possono concorrere, con lieve fatica, ad alimentare quella fecondissima fonte di studi storici e sociali. Quante piccole cose, quanti usi popolari passano ogni giorno sotto gli occhi di ciascuno di noi, senza che a tali oggetti ed atti noi diamo la menoma importanza, mentre possono uniti e confrontati con altri aiutar a scrivere una linea di più della storia del popolo nostro, della civiltà italiana, a dare un nuovo indizio dell'ingegno, delle attitudini, degli splendori e delle miserie del nostro paese!

La *Rivista* aveva invitato i soci oltre che a parlare dei migliori punti di vista d'Italia, anche a parlare dei costumi delle varie regioni; ma se la prima delle due inchieste riuscì sopra ogni speranza, la seconda diede scarsi risultati. Non ci scoraggeremo per questo: torneremo sull'argomento; chiederemo i consigli del Museo Etnografico; e con questo esempio mostreremo ai soci come ciascuno di essi può divenire, con un po' di buona volontà, un utile osservatore a vantaggio della scienza e del bene pubblico.

Intanto, al Museo Etnografico, al dott. Loria tutti i nostri auguri!

OTTONE BRENTARI.

I CASTELLI D'ITALIA.

Abbiamo già detto varie volte che appena finita (o, per essere più esatti, troncata) l'inchiesta sui più bei punti di vista d'Italia, altre inchieste avremmo indette; ed ecco qui la prima di esse: *I Castelli d'Italia*.

Essa fu, si può dire, già iniziata con vari articoli pubblicati nei numeri precedenti sotto il titolo « Da un Castello all'altro ».

Sono innumerevoli i Castelli italiani che sorgono nelle città che andarono formandosi intorno ad essi, sulle alture, allo sbocco delle valli; di alcuni non restano che le rovine a fior di terra; di altri gli scheletri giganteschi, coi finestroni vuoti, che guardano ancor minacciosi nella sottoposta valle; di altri tutta l'ossatura coperta però da molti rifacimenti; e mentre alcuni furono trasformati in ville eleganti, in uffici, in carceri, altri sono ridotti ad abitazioni rurali, e le sale superiori sono senili, e gli stanzoni dei paggi e delle guardie, stalle di giovenche e di buoi.

Desideriamo passare in rassegna molti dei migliori Castelli d'Italia, per farli conoscere in più vasto ambiente, per far ammirare quest'altra ricchezza delle nostre memorie e del nostro pac-

saggio; e perciò invitiamo tutti i nostri soci a prender parte attiva coll'inchiesta, che riuscirà, senza alcun dubbio, interessante.

Naturalmente, qui più che la parola deve parlare la figura; e non accenneremo ad alcun castello senza poter presentarne l'immagine.

Preghiamo adunque quanti vogliono collaborare all'inchiesta di volerci inviare:

1. — Una buona fotografia, o stampa, del Castello di cui vogliono parlare.

2. — Un **breve, brevissimo** cenno sulla origine e vicende, e sullo stato ed attuale destinazione dello stesso (in rovina? rimodernato? ridotto ad abitazione rurale? ecc.).

3. — Se possibile, qualche indicazione bibliografica sul Castello stesso.

Si desidera che i cenni sieno firmati.

Si darà la preferenza a quelli ai quali vadano unite le migliori fotografie.

E le altre inchieste? Per oggi basta. Delle inchieste si può dire quanto il Manzoni diceva dei romanzi: ne basta una alla volta, quando non ce n'è di troppo: tanto più che annunciamo già in questo Numero un concorso fotografico.

IL TURISMO DEGLI UOMINI ILLUSTRI.

L'istinto, la brama acuta delle cose lontane, che fa dell'uomo un turista, è senso originario ed universale. 70

Tutti, tutti gli esseri umani, qualunque sia la loro mentalità, e quali che siano le peculiari circostanze o necessità in mezzo a cui si svolge la loro esistenza, sentono spesso l'aculeo di un'irriquietudine che si traduce in un bisogno prepotente di espandere la propria personalità organica e spirituale oltre i limiti assegnati dalla vita ordinaria ed in un desiderio nostalgico di nuovi orizzonti, di libertà, di moto.

Chi può dire di non essersi sentito turista nel profondo dell'animo, almeno una volta in vita sua?

Nessuna meraviglia adunque se questo sentimento, che sembra costituire una stratificazione psichica fondamentale e comune di tutta

la nostra razza, metta più profonde radici nell'anima di coloro che furono privilegiati d'una straordinaria attività dell'intelletto e del volere o semplicemente di grande potenza economica.

Se noi consideriamo le opere del genio ed i miracoli dell'ardimento, dobbiamo convenire che in notevole parte si le une che gli altri ebbero come causa determinante o concomitante questo spirito suscitatore di vitalità e di azione onde il turismo deriva — oppure ne recano in sé le impronte magnifiche.

Quanti sono i personaggi famosi nello spazio e nel tempo che covarono nel cuore, consapevole od inconscia, questa irresistibile forza operante, che spinge e costringe a viaggiare, a veder tutto, a rendersi conto di tutto?

Cosa assai difficile lo enumerarli e farne una completa disamina; più che un rapido e sommario articolo di *Rivista* illustrata, com'è la nostra, tale studio imporrebbe un intero e molto ponderoso volume di cui ci limitiamo a consigliare il titolo agli eventuali bibliografi appassionati: *Il turismo nella storia dei popoli*.

Dal canto nostro, per ora, ci preme soltanto di dare uno sguardo forzatamente fuggitivo ai secoli trascorsi

ed all'ora presente, cogliendo, dalla vita e dalle opere degli uomini illustri, così a caso, come ci si presentano alla memoria, alcuni rilievi che sotto questo nuovo punto di vista, interessano i nostri lettori.

Nè ci soffermeremo perciò ad investigare eruditamente le nebbie delle leggende e dei miti antichissimi, anche se questo permettesse di stabilire come non sia ipotesi lontana dal vero il supporre che la tendenza e l'abitudine di girare in lungo ed in largo l'universo mondo, attribuita agli dei, ai semidei ed agli eroi dell'olimpico classico, fosse effetto di una ingenua ed iperbolica trasposizione della realtà alle favole religiose, operata dall'antropomorfismo dei popoli primitivi. In questo campo, Ercole non sarebbe forse uno dei maggiori turisti

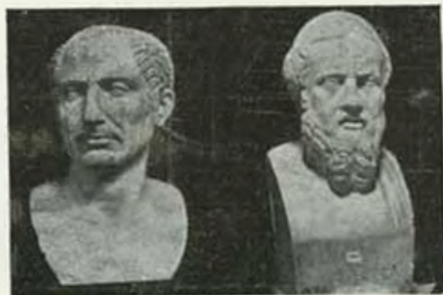
del passato? E, venendo a tempi più vicini, Enea, Ulisse, e gli altri eroi di Troia non avrebbero un posto notevole nella stessa classe? E se dalla mitologia passiamo alla storia sacra, come dimenticheremo Mosè turista per terra... e a piede asciutto traverso i mari?

E neppure vogliamo tentare di ricalcare la biografia dei primi grandi viaggiatori: i rapsodi erranti a raccogliere dalle labbra dei contemporanei lo zampillo schietto della epopea popolare; gli storici ed i geografi rudimentali di quella remota aurora umana; Erodoto di Alicarnasso, Anacarsi Scita e tutti gli altri che in seguito ne seguirono l'esempio, attraversando soli, poveri ed inermi, degli interi continenti e notando scrupolosamente l'aspetto, i costumi e le fantasiose

tradizioni dei paesi in mezzo a cui man mano si trovavano; i condottieri ed i conquistatori greci e romani: Senofonte che fra le mortali insidie della Persia nemica e misteriosa addusse il suo manipolo, in salvo, per il bene della patria... e per la ineffabile disperazione dei non nati ancora studenti liceali: Alessandro il Macedone, imperiale turista, che, integrando la sua giovanile avidità di moto e di conoscenza ad un grandioso sogno



Enea, portante il padre Anchise sulle spalle, e accompagnato dal figlio Ascanio. — Affresco (attribuito a Giulio Romano) nel Palazzo Ludron a Trento.



Cesare.

Erodoto.



Attila fermato sul Tevere da Papa Leone. — Affresco di Raffaello nello Loggia del Vaticano.

politico, percorse una gran parte del mondo allora conosciuto e vi piantò le sue insegne trionfatrici; Giulio Cesare che maturava i propri destini di futuro dominatore della sterminata romanità, viaggiando e studiando le splendide regioni orientali.

Dai tempi di Cesare si inizia in Roma il periodo storico che si può anche definire l'età d'oro del turismo antico. Viaggiare non era soltanto un impulso di tutto un popolo vago di novità ed ardente di appetiti, ma diventava altresì una condizione indispensabile ai bisogni ed alla moda della coltura e del lusso. Si viaggiava per mille ragioni: per diletto, per studio, per politica, per commercio, per *snobismo*; viaggiavano tutti, i ricchi per avere un modo di spendere i loro quattrini, i poveri per trovare una maniera di guadagnarne. E' perciò che rinunziamo alla immane fatica di annoverare i nomi degli uomini illustri che amarono o fecero amare il turismo in quell'epoca.

Il medioevo tenebroso costituisce come una immensa lacuna nello svilupparsi dell'anima e del fatto turistico, a meno che non si voglia con amplificazione che non è d'altra parte soverchiamente temeraria, considerare quali estrinsecazioni turistiche le alluvioni sanguinarie di popoli che scardinavano la politica europea.

Forse non erano ragioni puramente economiche che armavano le orde ispide del nord all'invasione di terre più verdi, sotto cieli più azzurri.

Chi sa che anche entro i petti feroci di Attila e di Alarico, insieme all'impeto bruto della lotta e del dominio non fermentasse il lievito indistinto di una curiosità turistica *sui generis*?

Così, se non è lecito classificare propriamente nella categoria del turismo le peregrinazioni religiose diventate generali qualche secolo più tardi quando uomini e donne, singolarmente ed a frotte, con saio e bordone, movevano, ciechi e sordi ad ogni preoccupazione estranea al loro fervore religioso, verso la città dei

papi, verso la Palestina od a qualche altro luogo di penitenza, non è men vero che i pellegrinaggi, le crociate ed il ministero degli anacreti e dei predicatori fecero rinascere ancora una volta il desiderio di viaggiare e di vedere e rimisero in onore quel piacere superiore dello spirito che è il sentimento della natura.

Uno squisito e caldo spirito turistico noi sentiamo vaporare ancora dai vecchi canti e dalle vecchie prose del Fraticello d'Assisi che da' suoi lenti e modesti giri in mezzo alla maestà austera del paesaggio umbro ha appreso la parola semplice, sincera ed eloquente delle cose.

Sotto questo punto di vista, con S. Francesco che



ALCIBIADE MAGNO SUL SUO BUCELAIO. Bronzo antico nel Museo di Napoli.

dalla bellezza del creato e dall'amore per tutti gli esseri viventi fa rampollare la mite e dolce filosofia della sua fede, si possono collocare nell'ordine dei turisti anche i grandi fondatori di religioni: Budda, Cristo, Maometto ed i loro discepoli; i quali per vaghezza di proselitismo e di meditazione trascorsero la loro esistenza passando da un paese all'altro, sovente ascoltando la voce profonda e suggestiva della sacra natura.

Il chiudersi dell'epoca medioevale è segnalato un secolo avanti, soprattutto in Italia, da un mirabile e diffuso fermento degli animi e delle menti che ricercano le vestigia e la materia del bello, del vero e dell'utile. La nostra penisola ridiventa il centro della cultura ed il fulcro dei traffici.

Le repubbliche marinare corrono il mondo, i navigatori solcano l'Oceano verso terre ignote; dalle nostre principali città gli uomini più cospicui per intelletto e per censo si recano presso le principali Corti della terra come ambasciatori, come artisti e come banchieri, divulgando ovunque la fama, l'idioma d'Italia.

Dante che dischiude col più sfolgorante prodigio d'arte che sia mai apparso, il magnifico ciclo della nostra poesia, è appunto di questo numero; molte terre egli viaggiò e conobbe, prima nell'età giovane e in seguito negli anni maturi quando l'indomabile ferezza del suo carattere appassionato e l'ira vendicativa de' suoi nemici politici, lo costrinsero ad andar ramingo per l'Italia e ad sperimentare « come sa di sale lo pane altrui ».

Che egli abbia guardato e visto durante la sua dolorosa odissea, coll'occhio e collamente del turista, noi lo possiamo constatare dal suo eterno poema. Vero è che se l'azione narrata nella *Commedia*, si svolge fuori della nostra, presente dimora ed al di là della vita, ben si può definire tuttavia questa opera un vero e proprio trattato, un trattato sublimemente di turismo.

Infatti in ogni



Leonardo da Vinci presenta lo sfinche a Lodovico il Moro (targhetta di bronzo per il Congresso di Navigazione, Milano 1906).

popolarono delle schiere babeliche dei *clerici vagantes*, i geniali goliardi che si affrettavano a recare nelle loro patrie lontane, colla dottrina dei nostri maestri, il ritmo bizzarro delle loro canzoni in cui sembrava balenare un riflesso del nostro cielo giocondo.

Durante l'umanesimo, era d'intellettualità e floridezza economica, il turismo raggiunge un massimo insolito di attività. I dotti vanno a gara nel correre a frugare nelle biblioteche delle solitarie abazie. I pittori e gli scultori...: oh, di quelli non è il caso di parlare. Essi sono tutti turisti come sono artisti in quanto che non è possibile scindere due termini così strettamente legati da rapporti di causa ed effetto.

Basti citarne due fra i sommi ed i più caratteristici: Benvenuto Cellini, la cui personalità esuberante rendevagli insopportabile la vita sedentaria e le cui avventure nel corso degli innumerevoli, frequenti e non brevi viaggi, acquistano un rilievo, quasi diremmo plastico, nella prosa viva delle sue memorie autobiografiche —

e Leonardo da Vinci, il gran Leonardo che ripeté in un'età più affannosamente travagliata dalle inquietudini critiche, il gigantesco genio ed il lucido equilibrio dell'Alighieri; Leonardo che in cammino per Pavia, dove lo chiamava lo studio della medicina, o per Milano, Roma, Venezia e la Francia dove lo aspettavano impazienti i regali mecenati, scrutava le grandi e le minime cose incontrate



Marco Polo presentato a Gengiskan (quadro di Tizianillo Cremona, riprodotto in targhetta di bronzo per il Congresso Geografico di Milano nel 1901).



Byron

De Musset

Hugo

Chateaubriand

Heine

sul suo cammino, leggendovi le norme dell'arte ed i segreti della scienza, norme e segreti che egli rivelava nelle sue tele o consegnava in qualche nota laconica al suo taccuino.

Un grande turista, colui che del turismo si può a buon diritto chiamare il padre, per diritto di cronologica priorità, per arditezza d'impresa, per benemerita di propagazione del principio che animavalo — è l'italiano Marco Polo.

Chi, negli anni del ginnasio, non ha scorso con avidità e diletto le pagine del *Milione*?

Uno dei più grandi esempi, se non il primo, di letteratura di viaggi avventurosi, ci viene offerto dal sommo poeta portoghese Camoens col *Lusiadi*, forte e degna apoteosi innalzata ad un popolo di scopritori audaci — opera che ha il merito inestimabile di essere stata *vissuta* prima che scritta giacché, come è noto, il grande cantore iberico fu egli stesso testimone e parte della drammatica impresa ne' suoi versi celebrata.

Abbiamo notato come ogni rivolgimento storico che importi una più intensa ed elevata vitalità sociale, sia preparato, determinato e seguito da una vasta e fervida reviviscenza dello spirito e della attività turistica. Ne prendano nota i fedeli sacerdoti del materialismo storico. Cito come esempio la Rivoluzione Francese. Le campagne del grande Napoleone non hanno fatto conoscere l'Europa più di mille volumi di geografia? E molte strade che servirono poi a tutti, non furono da lui fatte costruire a scopo precipuamente militare? Nè non si può affermare

degli enciclopedisti abbiano vissuto, come suoi dissi, in un baule. Alla fecondissima produzione scientifica e letteraria di Voltaire credete che non abbiano giovato i viaggi ch'egli fece in Inghilterra ed in Prussia? Ed al pari del celebre patriarca di Ferney ha voluto vedere un po' di mondo il suo grande contemporaneo Wolfgang

Goethe. A lui, gli italiani vanno in parte debitori se la nostra penisola, massime nei due secoli decorsi, divenne la Mecca ufficiale di tutti gli adoratori del bello. Egli visse lungo tempo in Italia, la visitò con cura, ne parlò nell'*Italianische Reise*, ne fa sentire l'eco in molte delle sue opere, la cobbe e la amò con cuore di poeta e mente di filosofo. E soprattutto in un generosamente conoscere ed apprezzare anche laddove si ostentava verso di essa un noncurante disdegno.

Sterne col suo *Viaggio sentimentale* preludia all'abbondante efflorescenza letteraria che col romanticismo doveva, specialmente in Francia ed in Germania, trarre la ispirazione da cose esotiche e da paesi lontani, sognati, studiati e spesso volte con coscienziosa diligenza visitati.

Di questo tempo dobbiamo notare due chiarissimi nomi di poeti e patrioti nazionali a cui il turismo non fu discaro ed ai quali i lunghi viaggi servirono in parte a sedare il fervido bollire del temperamento meridionale — e che formano quasi diremmo una breve parentesi classica nel romanticismo... turistico di quel mezzo secolo: Vittorio Alfieri ed Ugo Foscolo. Il primo (e di lui come turista la *Rivista* ha già parlato)



Napoleone al Ponte d'Arcole, quadro di Gros.



Livingstone



Stanley



Gorki



Lotti



Poe



Zola



De Maupassant



De Amiel



Maeterlinck



Fogazzaro

cacciato traverso l'Europa da una smania di spazio, di libertà e d'azione che gli frustava assiduamente il sangue e che non gli lasciò riposo per tutta la vita — il secondo, incalzato a peregrinare senza mai tregua dallo stimolo di uno spirito avventuroso e dall'amore smisurato per la patria che egli aveva invano sperato di redimere viaggiando l'Italia e la Francia da un bivacco ad un combattimento sotto le bandiere del fatale Corso la patria ch'egli negli ultimi anni aveva dovuto abbandonare innanzi alla triste rovina d'ogni illusione d'indipendenza per rifugiarsi fra le brume protettrici della ospitale Albione. Però, quasi chiedendo un compenso, l'Inghilterra manda a noi, in un'epoca, non lontana da quella, il suo maggiore poeta lirico, Giorgio Byron, la cui esistenza turbinosa fu tutto un intreccio d'inni e di viaggi fino alla sua morte a Missolongi, tragico e bellissimo suggello ad una vita agitata e generosa, quale era stata la sua. Arrigo Heine è un altro errante romito in cerca di un cantuccio introvabile onde comporre l'eterno dissidio, la guerra dolorante fra la sua anima ed il mondo

esterno. Leggete ne' suoi canti, bizzarramente nervosi, com'egli sente e descrive il suo verde Reno e le vecchie città gotiche che vi si specchiano; in quei punti lo stridore del tagliente sarcasmo si attenua e raddolcisce in un senso di malinconica tenerezza, che ci mostra un altro Heine, meno terribile, ma più sano, più buono... più turista insomma.

Intanto erano mutati i tempi. Un avvenimento straordinario per la vita dei popoli si determina e segna una divisione essenziale della storia in due grandi epoche: si inventa la macchina a va-

pore. E' da credere che le nuove e particolari tendenze del romanticismo non fossero estranee alla rivoluzione d'abitudini ed al tumultuario rimescolio d'idee prodotto da questo importante fatto sociale, economico e soprattutto turistico.

Comincia per il turismo un periodo trionfale che sarà più tardi coronato dall'apparizione della bicicletta e dell'automobile. E poichè il viaggiare diventa patrimonio comune ed agli appassionati si rende possibile soddisfare alla comune febbre di curiosità e di movimento, ci sembra a buon diritto troppo grave compito e se-

gnatamente sproporzionato ai limiti di spazio che ci sono ora consentiti, il fare una rassegna pure approssimativa degli illustri turisti ed indugiarvi in quanto sarebbe appena indispensabile.

Ciaccontentiamo perciò di accennare a scappata e fuggi precipitando ancor più la nostra disordinata scorribanda. E citiamo fra i letterati francesi della prima metà del secolo scorso Chateaubriand, Victor Hugo, De Musset e Stendhal, i quali al sentimento turistico recarono un contributo ed un incentivo divul-

tore nobilitato ed idealizzato nelle loro opere dal magistero malioso dell'arte. L'Italia fu l'Eden prediletto verso cui rivolgevasi la memoria e la fantasia, soprattutto di questi ultimi due, che dedicarono rispettivamente un superbo altare votivo al culto delle due città più affascinanti del mondo: Venezia e Roma.

Dall'America Edgardo Poe, il novelliere più impressionante e più avvincente che mai sia esistito, partiva in corsa per l'Europa e per l'Oriente quasi a ricercare nei vecchi e pressochè dimenticati racconti delle nostre tradizioni le



Dante in riposo dopo una gita, quadro di Peterlin.



Carducci



Steschetti



Giordano



Franchetti



Puccini

trame delle sue paradossali e sinistre storie. Ma all'impaziente curiosità del pubblico non bastava quel poco di turismo che ad essi concedeva la limitata pratica individuale, e neppure era oramai sufficiente il libro. Ci voleva il giornale che... facesse del turismo per conto dei lettori. Ed ecco il *New-York Herald* organizzare la spedizione nell'Africa centrale, capitanata dal proprio redattore Stanley, alla ricerca dell'inglese dott. Livingstone, il quale, partito qualche anno avanti in esplorazione, si temeva perduto in quelle terre inospiti e misteriose.

Nessuno però fra i grandi del mondo ci appare circonfuso da una più fulgente aureola di gloria turistica di quel che non sia il nostro maggiore Eroe nazionale. Colui nel nome sonoro del quale si riassume tutta l'epica bellezza del Risorgi-

terraneo e che Emilio Zola, da quell'uomo pratico e sanamente equilibrato qual'era, provvedesse all'economia del proprio organismo con lunghe passeggiate in bicicletta. In Italia più che la razionalità dei criteri, domina ancora, quasi onnipotente nel turismo, l'impeto estetico.

Giosuè Carducci, il padre della prosa e della poesia moderna d'Italia, colui che spese tutti i suoi anni a costruire col più fine e poderoso marmo dell'ingegno il più solenne monumento letterario alla patria per la terza volta rinata, amava trascorrere i mesi più caldi dell'anno nelle verdi valli e sotto le *candenti* cime delle Alpi, ch'egli volle tutte ammirare dappresso e che si sovente scintillano nella maestà delle sue strofe sonanti.

Non parliamo poi dei viventi.



Goldoni in viaggio di mare con una compagnia di comici, quadro di Brugnone De Rossi, Accademia di Belle Arti a Firenze (Fot. Brogi, Firenze).

mento Italico: Giuseppe Garibaldi. Egli, discendente di una grande stirpe di navigatori aveva aggiunto all'ardente spirito d'avventura ereditato dai suoi padri, un sentimento delicatissimo di ammirazione per i grandi spettacoli della natura.

E noi lo vediamo ancora campeggiante, nella linea statuaria della posa solenne, sul grande orizzonte delle praterie americane od assorto nella contemplazione dei paesaggi di sua terra che amò con animo d'esteta e con cuore generoso di figlio.

Siamo giunti oramai ai contemporanei: da qualche decennio a questa parte *sport* e turismo, da uno spasso qual'erano prima considerati, vennero innalzati alla dignità di rigeneratrice funzione sociale. Chi più chi meno, tutti ne fanno. Così appare naturalissimo che Guy de Maupassant passasse mesi e mesi bordeggiando nel suo agile *yacht* le coste incantate del Medi-

Edmondo De Amicis, il popolarissimo ed amato novellatore, che tanta simpatia di schiettezza e di bontà vibra dalle dilette pagine de' suoi libri — ha fatto i tre quarti della propria reputazione letteraria con delle genialissime e colorite descrizioni di viaggi.

Antonio Fogazzaro, dopo aver compiuto non pochi e lunghi viaggi all'estero, abita quasi ordinariamente in montagna o sui laghi e nei paesaggi della sua Valsolda e di Tonezza, di Valclastico o di Montegalda, di cui si serve per inquadrare le più belle scene de' suoi fortunati romanzi.

Nè gli scienziati sono da meno, per questo riguardo, degli artisti. Il *Bel Paese* di Antonio Stoppani (che uscirà presto in edizione illustrata con note del prof. Malladra) non è forse un modello insuperato di turismo intellettuale? E non entrano in tale categoria anche i libri di Paolo Lioy, scienziato e letterato? Non dimentichiamo

il vescovo Geremia Bonomelli, che molto ha girato, cogli occhi e col cuore aperto, in Italia ed all'estero, specialmente per interessarsi di quei turisti forzati che sono i nostri operai.

E Lorenzo Stecchetti, dove lo lasciamo? Il forte ciclista che nella vegeta maturità ama ancora le lunghe gite sul fido e lucente cavallo metallico? E poi, fa bisogno di dire di più? Basti accennare ch'egli è nostro socio e Capo Console e che considera come due termini inscindibili e strettamente interagenti l'arte ed il turismo. Lo ha dimostrato dettando quel peana materiato di poesia e di sincerità che venne adottato quale inno ufficiale del Touring.

Gli scrittori di fantasie e di drammi musicali sanno valutare la forte ebbrezza della velocità che offre ai sensi ed allo spirito l'automobile, il veicolo turistico per antonomasia. Puccini, Giordano e Franchetti sono dei motoristi appassionati.

E non è a dire che questo culto non possa essere per loro fonti di belle ispirazioni melodiche.

Automobilisti per la pelle sono anche (chi, avendo i denari per comperarsi un'automobile, non è automobilista in Francia?) l'immaginoso Mirbeau, il brillantissimo Kistemaekers, che scrivono a tavolino dei romanzi automobilisti e compongono in automobile... dei romanzi vissuti.

Maeterlinck, il sottile poeta belga, glorifica la possa della nuova macchina con una delle sue liriche più spirituali — mentre Pierre Loti viaggia ancora abbastanza all'antica e cioè sui transatlantici o sulle navi da guerra (egli preferisce il mare) e strappa le lacrime alle numerose lettrici, ricamando sulla tela delle sue spedizioni, leggiadre e commoventissime avventure d'amore.

Un grande turista russo: Massimo Gorki che, al vertice della fortuna e della celebrità, percorre da gran signore l'Europa e l'America, dopo di aver girato la Russia e la Siberia da povero vagabondo. *Mais c'est égal*. Come non è l'abito che fa il monaco, così non è la condi-

zione economica e sociale né il mezzo di trasporto che fanno il turista.

In lui era un animo istesso che lo incalzava verso l'ignoto e che si schiudeva alla sensazione degli spettacoli della vita.

Facciamo grazia perciò ai nostri fedeli lettori di un'enumerazione di esploratori e quindi passiamo oltre il norvegese Nansen, gli italiani Piaggio, Bove e Bottego, insieme a tutta una legione d'eroi dimostranti che nelle vene del popolo italico scorre ancora il sangue dei Caboto.

Ma chi ci tenne singolarmente a dimostrarlo, chi sentì il bisogno ed il dovere di rivendicare alla nostra stirpe l'onore della sua grande tradizione fu un giovane principe di Savoia che dalle nevi vergini sotto le notti polari e dalle nevi vergini sotto l'abbarbagliante ed altissima cupola del cielo africano, dove un anelito di lotta e d'intellettualità l'aveva portato, tracciava agli uomini di grande cuore viventi in questo secolo di relativa pace, nuovi cammini che menano alla gloria.

Terminiamo con due personaggi che da fresca data riceverono il battesimo di una celebrità mondiale di cui essi vanno debitori ad una splendida impresa turistica: il trionfatore e

lo storico della fantastica corsa automobilistica Pechino-Parigi: Scipione Borghese e Luigi Barzini.

Troppo si è detto scritto su quella mirabile epopea del turismo modernissimo, perché valga la pena riparlare.

Diremo solo che la realtà del turismo odierno ha superate le stravaganze dei più audaci profeti. Il libro testè pubblicato su questo argomento da Luigi Barzini ha esonero i romanzi del Verne e del Bousenard.

D'ora innanzi basterà il grande turismo a dare fama agli uomini ardit.

Guardando al passato noi abbiamo scritto: « Il turismo degli uomini illustri ». Quelli che verranno dopo di noi riprendendo... il catalogo scriveranno: « Gli uomini illustri del turismo ».



Vittorio Alderi.



Leonardo da Vinci.



Stoppani.

Nella ricorrenza del principio dell'anno il Touring estende i propri auguri fervidi e sinceri a tutti i soci ed alle loro famiglie. — Ma chi si ricorda di lui? — Perché ogni socio non vuole andare incontro all'anno che sorge con l'acquistarsi una nuova benemeranza verso il nostro sodalizio procurando un altro socio? Il Touring attende fiducioso.



La Mostra Retrospettiva del Ciclo e dell'Automobile a Parigi.

Un'Esposizione Retrospettiva del Ciclo e dell'Automobile rappresenta sempre più che un arido museo ove s'accumula del materiale d'erudizione storica — una chiara figurazione ed una misura tangibile del meraviglioso progresso compiutosi in questo campo di umana attività e delle conquiste che è lecito lusingarsi di realizzare in un prossimo avvenire.

Il fatto è che perfino i giovani — anzi i giovani soprattutto — non sdegnano di dare un'occhiata a questo canto della Mostra.

Gli... altri fanno qualche cosa di più: lo considerano lungamente con una specie di tenerezza. Il perchè si spiega di leggeri: la retrospettiva di queste due macchine moderne, se si toglie il lungo periodo di incubazione, è storia di ieri, che tutti più o meno abbiamo vissuto.

Nella successione evolutiva degli ordigni sempre più perfezionati, noi leggiamo, come in una pagina aperta, gli stadi successivi della nostra vita dagli anni rosei della nostra fanciullezza fino all'epoca deprecata della maturità.

Ed è questa una pagina tutta popolata di ricordi cari ed indimenticabili che è dolce riandare.

La retrospettiva parigina fu quest'anno una delle più complete, anche pel fatto che l'estrema e crescente rapidità del progresso meccanico,

ad intervalli relativamente brevi arricchisce il passato ciclo-automobilistico di nuovi soggetti.

Si potrebbe affermare che, a differenza della evoluzione darwiniana, nel processo dell'evoluzione meccanica, la vita delle generazioni duri assai meno della vita degli individui. Almeno come è dimostrato dall'ultima fase che è anche la più pratica e la più intensa: quella del ciclismo su gomme e del motore a benzina. Del resto anche nell'epoca precedente, che si può chiamare la preistoria dell'automobile e della bicicletta, questi due strumenti di individualistica e libera locomozione hanno uno sviluppo pressochè costantemente parallelo; è una gara incessante al perfezionamento finchè più tardi si prestano reciprocamente i loro attributi onde procedere più in fretta, d'amore e d'accordo, sulla via loro segnata dal destino degli uomini.

Così la cellula primigenia della bicicletta fa la sua comparsa nell'epoca in cui Isacco Newton formulava il primo progetto per l'applicazione del vapore alla locomozione terrestre: cioè verso il 1685, quando il De Sivrac porge all'ammirazione dei bambini piccoli e grossi quel giocattolo primitivo ed un po' grottesco a cui fu dato l'appellativo iperbolico di celerifero. Si trattava di due ruote di legno d'eguali dimensioni assicurate una dietro l'altra da una specie di forcilla orizzontale pure di legno e sormontate da un corpo per lo più di cavallo o d'animale fantastico su cui il novello Astolfo doveva cavalcare strisciando con forza i piedi — unico motore — per terra.



Il primo automobile a vapore costruito da Cugnot nel 1765.
Dalla Rivista « London News ».

progetto per l'applicazione del vapore alla locomozione terrestre: cioè verso il 1685, quando il De Sivrac porge all'ammirazione dei bambini piccoli e grossi quel giocattolo primitivo ed un po' grottesco a cui fu dato l'appellativo iperbolico di celerifero. Si trattava di due ruote di legno d'eguali dimensioni assicurate una dietro l'altra da una specie di forcilla orizzontale pure di legno e sormontate da un corpo per lo più di cavallo o d'animale fantastico su cui il novello Astolfo doveva cavalcare strisciando con forza i piedi — unico motore — per terra.



La vettura a vapore di Galsworthy Gurney, con la quale egli compì il percorso da Londra a Bath nel 1825.
Dalla Rivista « London News ».



L'omnibus a vapore di William Church (1822).
Dalla Rivista « London News ».



La vettura a vapore di Squire e Macerone 1833.
Dalla Rivista - London News -.

Mentre il celerifero, mercé l'invenzione del barone Drais de Sauerbon trasformavasi nella *draisienne*, acquistando un ordigno di direzione — l'automobilismo usciva definitivamente dalle regioni brumose dei sogni e delle induzioni teoriche. L'ufficiale d'artiglieria francese Nicola Giuseppe Cugnot, applicando i principi meccanici di Dionigi Papin, costruiva nel 1775 la prima vettura a vapore per il trasporto delle artiglierie, una macchina destinata a percorrere 4 chilometri all'ora, montata su tre ruote (una anteriore e due posteriori) e recante sul davanti la tonda caldaia che le dava apparenza di un mostruoso insetto dalla testa immane.

La locomotiva trascinate sulla via segnata dalle due rotaie la sua enorme coda di carrozzoni, assorbe per un periodo abbastanza lungo tutta l'irrequietezza creatrice della meccanica. Per modo che dal 1779 al 1867 non si notano che dei tentativi isolati, senza eco sensibile d'interesse nel pubblico, di carrozze automatiche ed un lentissimo evolvere del ciclismo.

Da un lato, abbiamo detto, il barone Drais de Sauerbon (1815) perfeziona il celerifero coll'applicazione di una specie di manubrio. Ma la *draisienne* era pur sempre un bizzarro oggetto di curiosità piuttosto che un veicolo vero e proprio, per il fatto solo che veniva mosso dall'annaspere dei piedi striscianti sul terreno. Solo verso il 1867 quando il fabbro Ernesto Michaud inventa il pedale, l'antidiluviano *draisienne*, assurge alla dignità del velocipede.

Ed in questo intervallo passano quasi inosservate



L'omnibus a vapore « Era » di Hancock che faceva servizio regolare tra Londra e Greenwich nel 1825.
Dalla Rivista - London News -.

vate le carrozze a vapore di Griffith (1821), di Burstall ed Hill (1824), del capitano Bordino (1836) la cui mastodontica invenzione deliziava gli occhi degli amatori nella Retrospettiva dell'ultima Mostra internazionale milanese ed anche quelle di Fischer e del marchese Stafford nel 1859 che invano si sforzarono di contendere alla ferrovia il monopolio dei rapidi trasporti.

L'era del ciclo e dell'automobile non si schiude sostanzialmente che verso il 1870, allorché l'apparire del grande bicyclo in ferro cerchiato di gomma fa riscontro all'esperimento del primo motore a combustione interna, modello Lenoire.

Il primo — chi non se ne ricorda? — era uno strano monumento scintillante, sull'alto del quale stavano come rannicchiati i pochi entusiasti araldi dello sport ciclistico: eppure ad esso si deve il principio del grande turismo. Il signore delle strade maestre.

Il secondo animava, quando le innumeri imperfezioni del congegno non ne arrestavano il funzionamento (il che succedeva troppo spesso) un carrozzone massiccio e grottesco, che procedendo a scosse sembrava travagliato da un iperbolico tremito di terzana: pure il rombo un po' asmatico delle sue esplosioni apriva la marcia trionfale dell'automobile conquistatore del tempo e dello spazio.

Da questo punto — *motus in fine velocior* — il processo evolutivo dei perfezionamenti s'accelera e precipita.

Il bicyclo gigante a cui il popolo francese aveva appioppato il nomignolo pittoresco di *araente*, passando per la transizione del bicyclo ridotto che utilizzava per la prima volta l'economia dinamica della trasmissione, si metamorfosa nella biciletta, la snella regina del moto rapido indipendente e sano, l'amica di tutti, ricchi e



Triciclo Michaud con testa d'animale fantastico in legno trasecato.



La « Malconetta » vettura elettrica condotta da Jenny

poveri, l'ausiliatrice benefica dello sport e del turismo popolare, l'ordigno che doveva in breve confermare pienamente la profezia del giornalista Pierre Giffard che la vaticinava un *bienfait social*.

La invenzione delle gomme pneumatiche aveva fatto di essa uno strumento locomotivo comodo



Prima vettura a vapore « Serpollet ».

e pratico; le successive modificazioni apportate al telaio, la sostituzione dei tubi di ferro formanti il quadrato, ai provvisori tiranti, l'istituzione dei cambi di velocità, lo scatto libero, i freni ingegnosi e potenti, finirono per creare, nella sua semplicità, un gioiello di perfezione meccanica.

Dall'altro canto l'Esposizione Universale di Parigi del 1889 mostrava agli sguardi stupiti ed un pochino increduli del pubblico i primi modelli pratici di vetture a vapore ed a benzina: le Serpollet e le Daimler.

La comparsa di un essere anfibio riassumendo in sé gli attributi delle due ferree famiglie — la motocicletta — finisce per diffondere fra i tecnici una febbre incalzante di perfezionamenti.

La corsa-concorso Parigi-Rouen ebbe per risultato di classificare le nuove scoperte ed applicazioni concrete. Le fabbriche di automobili sorgono e si moltiplicano in Francia, in Inghilterra, in Germania ed in Italia, fonti ovunque di floridezza economica e stimolo di nobili gare d'intelligenza, di lavoro e d'ardimento.

I progressi oramai non si contano più. La carrozzeria si orienta verso un principio concludente di estetica e di *comfort*.

Il motore compie la parte migliore e più praticamente interessante del suo ciclo storico con una rapidità... veramente automobilistica.

Dieci anni, non di più, di effettiva vita industriale conta questo stadio estremo — eppure

quanti cambiamenti e quale profonda differenza di funzionamento, di potenzialità e perfino di fisionomia dalle prime macchine!

Con quale logica serrata di passaggi le prime vetture a cofano posteriore a un solo cilindro con movimento a quattro tempi, e con trasmissione a cinghia andarono in breve perfezionandosi e colla traslazione del motore sul lato anteriore e coll'introduzione dei due cilindri dap-



Vetturetta « Pantoufle » da 1897.

prima, dei quattro e dei sei cilindri più recentemente e coll'applicazione della trasmissione a catena ed a cardano.

Quanto affaticò e come fu risolto trionfalmente il problema della carburazione!

Dai carburatori a gorgoglio ed a superficie evaporante siamo giunti al carburatore a polverizzazione che consente di utilizzare nella quasi sua totalità la materia esplosiva.

L'automobile è giunto ad un alto grado di perfezione: i suoi organi, come quelli di un corpo vivente, sono dotati di un'armonica rispondenza di funzioni in cui la delicatezza e, per così esprimerli, la sensibilità delle parti non contrasta alla robustezza ed alla resistenza del tutto.

Il turismo, anima del vivere sociale, riguarda la bicicletta e la carrozza a motore come l'espressione e la condizione dell'esser suo, e reciprocamente anche come proprie creature.

Sta il fatto, che, se dal divenire di essi il nostro Touring trasse appunto il suo magnifico sviluppo, non si può negare d'altra parte che la sua vigile ed incessante azione divulgatrice abbia influito a renderne più sentito il bisogno e più viva la ricerca, più alacre lo studio di perfezionamento.

E' per questa ragione che non possiamo passare accanto ad una Mostra Retrospettiva del Ciclo e dell'Automobile senza che un intimo commovimento filiale e paterno ad un tempo non ci fermi a considerare... ed a rievocare.



Prima vettura Pauharil.

Bollée a vapore 1872.

Prima vettura De Dion 1885.



V. C. A. di Roma al Garda.



Gruppo V. C. A. al 1° esperimento di Brescia.

Volontari Ciclisti Automobilisti

Il Senato del Regno, al quale nella tornata del 24 aprile 1906 era stato presentato dal Ministro della Guerra (tenente generale Majnoni d'Intignano) un disegno di legge in 4 articoli per l'istituzione e il riconoscimento al Corpo Nazionale Volontari Ciclisti Automobilisti, ha nella tornata 14 giugno u. s. approvato, relatore Scialoja, il seguente disegno di legge formato di un solo articolo:

“ Il Governo del Re è autorizzato a riconoscere e a disciplinare con decreti Reali, senza derogare alle vigenti leggi, l'istituzione di un Corpo Nazionale di Volontari Ciclisti ed Automobilisti sottoposto alla vigilanza del Ministero della Guerra, allo scopo di concorrere alla difesa della patria ”

Dal Ministro della Guerra tenente generale Viganò il progetto fu presentato, nella seduta del 24 novembre, alla Camera dei deputati; e nella relazione si ricorda come e da chi l'iniziativa sorse, e si fa menzione del Comitato nazionale centrale per l'organizzazione dei reparti Volontari Ciclisti ed Automobilisti (V. C. A.), posto sotto la presidenza dell'on. generale Simondo.

Mentre nutriamo fiducia che il disegno di legge sarà presto approvato anche dalla Camera, cogliamo quest'occasione per rievocare le non ingloriose pagine della storia dei V. C. A.

Le manifestazioni dei Volontari Ciclisti ed Automobilisti sono state, sino ad ora, poco numerose, ma tutte però memorabili.



I Volontari Ciclisti Automobilisti di Milano a Magenta.



L'automobile del generale di Divisione alla manovra di Turbigo.



V. C. A. Milano (a Roma).



V. C. A. Roma (a Roma).

Prima dell'esercito dovevano naturalmente venire le staffette; e le staffette ci furono infatti, per merito del Consolato del Touring a Bologna; e da Roma per Bologna pedalarono sino al confine verso Trento; e su quel primo esperimento Olindo Guerrini scrisse pagine di prosa così suggestive e commoventi da poter venire considerate come veri inni ai sentimenti più nobili d'un ciclista italiano.

L'11 luglio 1904 si ebbe poi la prima vera manifestazione dei Volontari ciclisti; quella che non solo sotto l'aspetto pittoresco, ma anche sotto quello pratico, come fu la prima fu anche la più bella. Il partito rosso (o nemico) impadronitosi a Peschiera dei piroscafi della Società di Navigazione, doveva tentare uno sbarco sulla sponda bresciana del Garda; e il partito azzurro (o nazionale) formato da bersaglieri ciclisti e volontari ciclisti, avrebbe dovuto impedire quello sbarco; e lo impedì.

Come ricordiamo quel giorno! E il generale Grandi sul piroscalo *Depretis*, e il colonnello Chiarla sulla punta della Rocca di Manerba, e i bersaglieri... nemici coi berrettoni rossi, e i bersaglieri e volontari che pedalavano e sparavano, sparavano e pedalavano sulla riva occidentale del Benaco! Fu una giornata indimenticabile!

Passarono due anni prima che si potesse vedere qualcosa di simile.

Un'adunata memorabile di volontari ciclisti ebbe luogo (in occasione dell'Esposizione) il

14 giugno del 1906 a Milano, ove erano, pure convenute varie compagnie di bersaglieri ciclisti; ed all'adunata seguì l'esercitazione tattica, che si svolse brillantemente alla presenza del compianto generale Avogadro di Quinto, comandante la divisione di Milano, e del tenente generale Valcamonica, comandante la divisione di Novara, ed anche questa volta sotto la direzione del comm. Chiarla, allora colonnello del 12° bersaglieri, ed ora generale. La manifestazione, per numero di partecipanti, fu assai più grandiosa; e il combattimento si svolse, con intenso entusiasmo ed animazione, sulle rive del Ticino, che fu passato a Turbigo. Tutti poi soldati e volontari, andarono ad eseguire i tiri di combattimento al poligono di Cameri, e tutti quindi si andò all'ossario di Magenta.

La terza esercitazione tattica dei V. C. A. fu quella che si svolse presso Roma nei giorni 1 e 2 giugno dello scorso anno. Furono, fra soldati e volontari, 700 i partecipanti; e fra essi vari automobilisti militari e borghesi colle loro macchine, e fra questi il principe don Prospero Colonna, capo console del Touring a Roma. Dirigeva la manovra il colonnello Marrone; comandava i bersaglieri il maggiore Cantù. Parteciparono, come semplici gregari, coloro che avevano organizzato nel 1904 l'esperimento sul Garda e nel 1906 quello al Ponte di Turbigo. I tentativi di sbarco erano fatti da quattro torpediniere, verso la costa marina tra Torre di Po-



V. C. A. Torino (a Roma).



V. C. A. Verona (a Roma).



V. C. A. Parma (a Roma).



V. C. A. Como (a Roma).

lido e Ladispoli, ma lo sbarco fu impedito dai ciclisti bersaglieri e volontari, che furono passati in rivista dal Re, il giunto in automobile.

Vogliamo in queste pagine conservare, colla figura, memoria delle manifestazioni che abbiamo brevemente ricordate colla parola, ed augurare che l'istituzione esca finalmente dal campo delle prove e dei tentativi, per assurgere alla meritata importanza di utile istituzione nazionale.

L'on. Ugo da Como, che scrisse la relazione con cui il disegno di legge venne presentato all'approvazione della Camera, così concluse:

« La vostra Commissione, unanime, vi invita a non tardare nel concedere al disegno di legge, già approvato dal Senato, il volonteroso vostro voto, che sarà segno solenne di onore e di fede per la nuova generazione d'Italia ».

Lo stesso on. da Como anche ricorda che nel 1904 « gli automobilisti dell'*Automobile Club*

d'Italia si offrivano per esperimenti, così detti d'automobilizzazione, e li eseguivano, con mirabile precisione, dimostrando la grande utilità dell'impiego del velocissimo mezzo di trasporto ».

Aggiungeremo che l'esperimento si svolse il 30 agosto di quell'anno, colla partecipazione di 28 vetture. Il rappresentante del Touring ebbe quella volta la fortuna di poter compiere il viaggio coll'automobile (guidato dal tenente Umberto Emanuele) che doveva compiere il più lungo percorso: Brescia-Codroipo e ritorno, cioè km. 540.

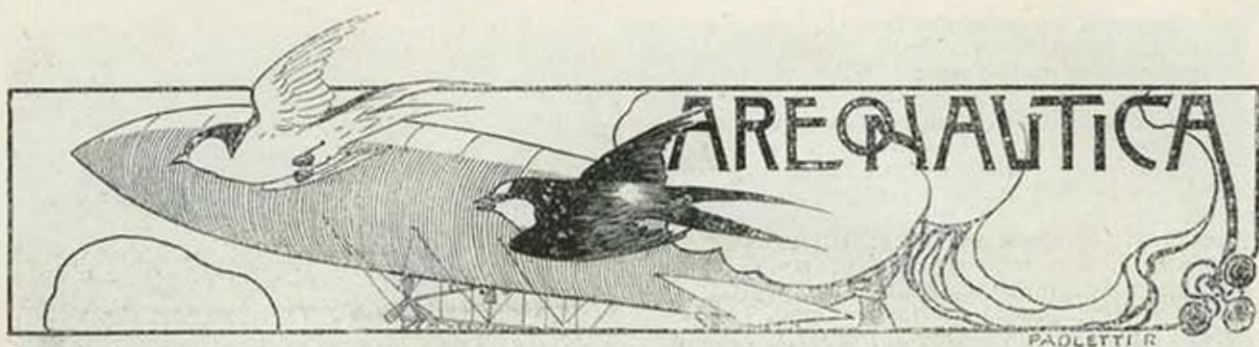
Il tema era:

« Un Comando Superiore manda un proprio ufficiale a Codroipo per avere notizie esatte della situazione da quella parte ».

Giunti a Codroipo si fece colazione, e constatato che là di Austriaci non c'era manco l'ombra, si ritornò a Brescia a riportare la bella notizia.



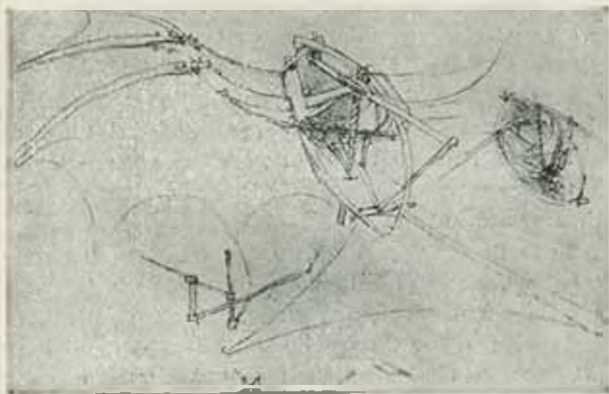
V. C. A. Gallarate (a Roma).



Il regno dell'aria.

Il problema della navigazione aerea, che ha tanto eccitato la fantasia umana sin dalle più remote età, ha fatto negli ultimi anni notevoli progressi.

Da che illustri scienziati e tecnici di valore hanno dedicato il loro intelletto e la loro energia alla soluzione di questo problema, si è cessato di riguardare con diffidenza i patrocinatori



Studio sulla struttura ed il volo degli uccelli disegnato da Leonardo da Vinci. - Codice Brudenese.

della terza locomozione e, prima una indulgenza benevole, poi un interessamento crescente, infine una sincera ammirazione, hanno successivamente circondato i pionieri di questo nuovo ramo dell'umana attività, ed una pleiade di studiosi è sorta come d'incanto e faticosa si adopera per concorrere alla soluzione del grande problema.

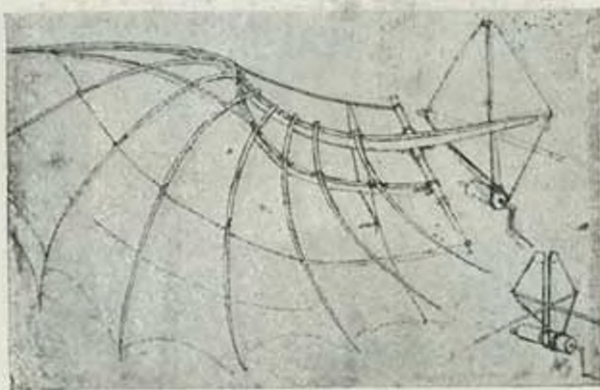
L'uomo che, montato su mostri enormi, percorre in tutti i sensi i continenti, attraverso pianure interminabili ed impervie catene di monti; l'uomo che solca gli oceani con vere città galleggianti, doveva fatalmente mirare alla conquista dell'elemento più infido: l'aria.

Per lungo volgere di secoli il campo fu sfruttato da spiriti bizzarri, da intelligenze fantastiche che correvano dietro a concezioni chimeriche, compiendo sforzi isolati e vani, dei quali solo alcuni ci vengono tramandati e si ricordano a puro titolo di curiosità. Ma non fu sempre così.

Vennero dapprima i sommi, che gettarono le basi della scienza nuova, appoggiandola e concatenandola con gli altri rami dello scibile. L'opera di questi è stata in seguito completata dagli ardimentosi, che hanno sanzionato con l'esperienza la verità dettate dalle cattedre, e si è costituito così un complesso di elementi e di concetti, che al giorno d'oggi hanno tal mole da occupare la mente di uno specialista e di assorbirne intera l'attività.

Questo immane lavoro non poteva rimanere racchiuso entro la piccola cerchia degli studiosi di areonautica; la natura stessa degli esperimenti all'aria aperta, le vittorie strappate agli elementi, le emozionanti catastrofi che purtroppo talvolta sono venute a gettare un velo nero sulla via della luce e della vittoria, tutto ha fatto sì che il pubblico, abbia sempre seguito con vivo interesse ogni esperimento di areonautica, ogni cimento nuovo nella lotta omai secolare!

Sicché, è sorta viva in tutti la brama di conoscere gli arcani di questa nuova scienza, di carpire i segreti degli areonauti, i maghi dell'aria ed oggi, ad ogni nuovo esperimento, ad ogni notizia sensazionale, l'areonautica diviene il soggetto preferito nelle conversazioni, nei ritrovi, nei salotti, dappertutto. Ma, ahimè, quanto deve essere indulgente il povero specialista costretto a sentire spifferare sentenze, ipotesi, leggi tutt'affatto nuove e insussistenti, discuterne apprezzamenti e giudizi i più strampalati, e ricevere consigli, proposte e progetti! Di tutto questo però, non ha colpa nessuno; nelle scuole non si parla affatto, nemmeno nei corsi di fisica (almeno ai miei tempi) di areonautica, mentre all'estero esistono delle vere cattedre universitarie su questo soggetto; in Italia manca assolutamente una bibliografia su tale argomento, solo la Francia ne possiede ed ora cominciano la Germania e l'Inghilterra: gli areonauti scarseggiano, e



Tipo di una macchina per volare disegnata e concepita da Leonardo. - Codice Brudenese.

quei pochi rifuggono quasi dal tenere conferenze o scrivere articoli allo scopo di divulgare queste nozioni nuove e costituire su basi solide e su concetti esatti l'opinione del pubblico, che è poi chiamato a giudicare, e di conseguenza, a condannare o ad incoraggiare gli sforzi di tante menti; quasiché essi fossero sacerdoti depositari di un culto gelosamente segreto.

Non ho la pretesa, con queste mie righe di gettare la luce della scienza e di radare le tenebre aeronautiche; mi propongo molto più modestamente, di mettere i soci del T. C. I. al corrente dei progressi fatti dalla navigazione aerea in questi ultimi anni, nell'intento di cancellare le impressioni generate dalle notizie saltuarie e di solito esagerate e storpiate che ci giungono per

sferiche, si può con relativa sicurezza conoscere e provvedere, almeno per la durata di un viaggio aereo, che per ora è ancora limitata a poche ore, lo stato dell'aria ambiente e l'influenza di essa sulla navigazione.

Nonostante i suoi rapidi progressi, l'aerologia è scienza ancora bambina, e molti aeronauti, purtroppo, tengono in non cale i suoi dettami;



Il disastroso volo di Simon Magico (vivente ai tempi di San Pietro Apostolo) fu forse uno dei più antichi tentativi di aereoplano. Il Moretto ritrasse sulle antelle dell'organo della Chiesa di S. Pietro in Oliveto a Brescia da una parte Simone che, per forza d'incantesimi e di demoni trasformati in draghi, s'alza in aria; dall'altra lo stesso Simone che, novello Icaro, precipita al suolo.



Pietro Apostolo) fu forse uno dei più antichi tentativi di aereoplano. Il Moretto ritrasse sulle antelle dell'organo della Chiesa di S. Pietro in Oliveto a Brescia da una parte Simone che, per forza d'incantesimi e di demoni trasformati in draghi, s'alza in aria; dall'altra lo stesso Simone che, novello Icaro, precipita al suolo.

mezzo dei giornali, i quali, riportando le notizie a scopo di cronaca, si preoccupano della narrazione del fatto singolo e del particolare senza accennare alla situazione generale e all'importanza che in essa conquista l'episodio narrato.

La scuola moderna, impone anzitutto agli aeronauti la perfetta conoscenza dell'oceano aereo, dei fenomeni che in esso si manifestano, delle ricerche scientifiche di tali fenomeni, delle deduzioni e delle intuizioni che se ne possono derivare. Cosicché oggi, coll'uso di strumenti aerologici, coll'osservazione diretta delle nuvole delle correnti aeree e delle precipitazioni atmo-

però è dolorosamente constatato, che la maggior parte delle disgrazie aeronautiche sono dovute alla ignoranza od alla infrazione delle leggi che regolano i fenomeni dell'aria.

Aeronauti, prima di avventurarvi per le vie del cielo, studiate bene il mezzo che vi dà vita, sostentamento e moto!

L'idea di viaggiare per l'aria è sorta senza dubbio dal desiderio di imitare gli uccelli: è ovvio quindi pensare come i primi ricercatori tentassero di sollevarsi mediante l'applicazione di ali artificiali. Ora, un elementare ragionamento di meccanica conduce a concludere che la po-



Il nuovo Aeroplano n. 19 di Santos Dumont.

tenza del motore uomo è assolutamente insufficiente per sollevare mediante delle ali, il proprio peso. Si pensò quindi di servirsi di un motore meccanico il quale avesse la potenza di sollevare il peso proprio più quello delle ali e dell'areonauta. Le ali dovrebbero, in tale tipo di macchine, detta *ortoptero* assicurare il sostentamento e la propulsione nell'aria, mentre apposita coda servirebbe per la direzione. Però il motore tanto leggero e tanto potente non è ancora trovato, e la soluzione quindi per mezzo degli ortopteri, non solo non è stata ottenuta, ma nemmeno è prevedibile per ora.

I motori animati hanno bisogno di alimentare i loro organi propulsori con succhi e liquidi scorrenti in canaletti interni, elastici e flessibili, quali le arterie, le vene, ecc., perciò detti organi, cioè le gambe, le ali, le piume, in luogo di essere dotati di un moto rotatorio continuo, sono dotati di moto alterno convenientemente distribuito, in modo da non perdere nella corsa in un senso, l'effetto utile ottenuto nella corsa in senso opposto.

Nei motori meccanici, nei quali è sufficiente lubrificare le superfici esterne scorrenti ed a contatto, è facile e più conveniente ottenere un moto continuo di rotazione, e quindi si hanno le ruote sul terreno e le eliche negli elementi fluidi.

L'ala inoltre, come è in natura, è un organo complesso, che, con eccezionale elasticità ed agilità, si adatta alle forme più svariate richieste dal bisogno; di più essa è comandata direttamente da un cervello e da un sistema nervoso; condizioni tutte che si può ritenere impossibile riprodurre artificialmente.

La meccanica però ha sviscerato il problema, e, distinguendo le due funzioni dell'ala, del sostentamento e della propulsione, ha assegnato a ciascuna di esse un organo speciale.

Per la propulsione è oramai fuori discussione la convenienza delle eliche, le quali, avvittandosi nell'aria, mezzo fluido ed elastico, generano un moto dolce, senza scosse e facilmente regolabile.

Per il sostentamento, la teoria dice, che si può far uso pure delle

eliche, ad asse verticale, le quali, avvittandosi, nell'aria con moto ininterrotto, fruiscono una spinta diretta dal basso verso l'alto, che può in ogni istante equilibrare l'effetto della gravità. Si hanno così gli *elicopteri*, i quali hanno però l'inconveniente, che, variando la velocità di propulsione, e specialmente diventando questa molto forte, le eliche sostentatrici, urtate più o meno obliquamente dalla corrente aerea nella quale debbono lavorare, funzionano con cattivo rendimento, fin quasi a rendere insufficiente la loro azione.

Perciò, tali macchine che pure hanno un avvenire, saranno solo convenienti per piccole velocità e per trasporti pesanti, come gli attuali *camions*.

Il sostentamento può essere anche affidato a piani inclinati slittanti, che, incidendo l'aria, trovano su questa l'appoggio sufficiente per sollevare e sostenere la macchina, la quale allora prende il nome di *aeroplano*.

Caratteristica di questi ultimi veicoli è la grande velocità, perchè aumentando questa, diminuisce, a parità di peso trasportato, la superficie alare, a tutto vantaggio delle rigidità e semplicità del sistema, e viceversa, a pari superficie alare, aumenta il peso utile trasportato; anzi questi apparecchi non potranno andare adagio, al disotto, cioè, di una certa velocità critica, propria per ognuno.

Questo sarà il mezzo rapido di trasporto ideale, definitivo per ora, almeno per quanto mente umana può concepire.

Quanto è qui affermato, non è parto di una mente immaginaria, di una fantasia esaltata, ma è ciò che una scienza positiva come la meccanica ci addita, ci dimostra possibile, e che la pratica ha in parte realizzata. Però, coi mezzi di cui dispone l'uomo oggi, non è ancora possibile la soluzione completa; i motori, pur leggerissimi, pesano ancora troppo, non solo; ma queste rapidissime automobili alate (dovrebbero avere una velocità minima di 100 chilometri all'ora). Non appoggiano sul terreno, è vero, ma da questo devono partire ed a questo debbono giungere; devono cioè iniziare la corsa da fermo e terminarla pure con velocità nulla;



L'Aeroplano di Enrico Farman.

di cui le non piccole difficoltà della partenza e dell'arrivo, a meno di costruire immensi scali.

Infine, l'equilibrio della macchina volante in piena corsa, non rassomiglia affatto a quello di una ordinaria automobile che rotola sulla strada, nè a quello di una nave che galleggia sull'acqua, ma gli ampi movimenti di beccheggio e di rollio, composti tra loro, danno luogo ad una traiettoria simile a quelle di enormi montagne russe, la quale traiettoria, percorsa a grandissima velocità, costituisce un grave pericolo, almeno per il principiante; sicchè si può prevedere che a tali esperienze si giungerà per via indiretta, onde porre a minor rischio la vita dei neofiti del volo.

In seguito alla classica esperienza dei fratelli Montgolfier, di far salire nell'aria un corpo più leggero di essa, si ritenne di poter affidare il sostentamento delle macchine aeree ad un

venire; di un avvenire ancora soltanto intraveduto, ma certo molto prossimo e definitivo.

Ma mettiamo da parte le previsioni su ciò che sarà, lasciando ai nostri figli e forse ai nostri nipoti l'ardua sentenza, e prima di terminare queste poche parole di preambolo, accenniamo ancora alla caratteristica della locomozione aerea; cioè alla velocità.

Un veicolo aereo, a qualunque categoria esso appartenga, per essere veramente utile, oltre ad essere sicuro, stabile, capace di sollevare un determinato peso, deve anche poter acquistare una notevole velocità. Ed ecco perchè, essendo esso completamente immerso nell'aria, e libero in essa, privo cioè di ogni vincolo che lo colleghi alla crosta del nostro pianeta, esso dovrà inesorabilmente partecipare a tutti i movimenti dell'atmosfera che lo circonda; si sposterà cioè colle correnti aeree andando alla deriva.



Ufficiali inglesi che ritirano i residui del « Patrio » per inviarli al Governo Francese.

aerostato: si ebbe così il concetto del *pallone dirigibile*.

Questo dette origine ad una vera scuola la quale suol chiamarsi de *più leggero dell'aria* per distinguersi dall'altra che si chiama del *più pesante dell'aria*. Col pallone dirigibile o semplicemente *dirigibile*, il sostentamento è assicurato con mezzi statici, cioè con una vescica impermeabile piena di gas leggero. Però questa vescica costituisce per la sua stessa natura un organo estremamente delicato e fragile; pericoloso, perchè contenente gas facilmente infiammabile; ingombrante, sia in navigazione, dove influisce enormemente a ritardare la marcia, sia all'ormeggio, pel quale richiede rimesse enormi, ed un intero equipaggio di manovra.

I fautori di questa scuola hanno al loro attivo prove eseguite negli ultimi anni dai dirigibili, viaggi compiuti ed anche lunghi e felici, vanto che non può accampare la scuola avversaria.

Ma chi, mantenendosi estraneo ai contendenti, giudica con equità e cognizione di causa, può affermare che il dirigibile è il veicolo dell'oggi, l'elicottero e l'aeroplano sono i mezzi dell'av-

venire, disponendo però di una velocità propria, potrà anche spostarsi in seno a queste correnti, in modo che, componendo la velocità propria con quella del vento, percorrerà effettivamente lo spazio con la velocità risultante. Ora, per far sì che nella maggior parte dei casi, la deriva subita per effetto delle correnti aeree, sia, se non trascurabile, almeno molto piccola, rispetto alla velocità propria, occorre che questa superi di molto la velocità media del vento. E siccome i venti assumono, specialmente in certe regioni, velocità notevoli, ne segue che una macchina aerea, per essere pratica, deve poter filare con velocità vertiginose, delle quali noi oggi abbiamo appena l'idea.

Allora soltanto sarà lecito, nella stessa giornata e senza difficoltà, far colazione al Lido, assistere alle corse a S. Siro, accettare un invito a pranzo all'Hotel Excelsior, assistere la sera allo spettacolo al S. Carlo, e magari al mattino seguente andare a prendere la granita ai Quattro Canti!...

Roma, dicembre 1907.

ETTORE CIANETTI.



Alpinismo e sky.

(Fotografie del signor Antonio Rossini).

Visto che in alta montagna è sempre inverno, gli alpinisti si sono, già da vari anni, domandato: « E perchè non faremo anche delle salite vernali? »

E le salite invernali diventarono di gran moda; ed esse danno, in grazia del colore dei monti e della chiarezza dell'atmosfera, dei godimenti veramente in-descrivibili. Chi vuol far-sene un'idea li provi.

Ma prima di ricordare qualche recente salita invernale, vogliamo far cenno d'una delle ultime riunioni alpinistiche estive. A Santa Margherita sul lago di Lugano, lì ove sorge un campaniluccio che è un amore, e donde si stacca la funicolare che sale al Belvedere d'Intelvi, venne inaugurata la bandiera della Sezione Ticino del Club Alpino Svizzero, presieduta dal signor Remo Patocchi, direttore delle poste e telegrafi a Chiasso. Era padrino della bandiera il cav. Enrico Ghisi (vice presidente della Sezione di Milano del C. A. I.) il quale pronunciò un applaudito di-

scorso. Erano rappresentate la Società Alpinisti Tridentini, la Sezione Leventina (Bellinzona) del C. A. S., e le Sezioni di Como, Lecco e Milano del C. A. I.

Nelle feste di Sant'Ambrogio si ebbe poi la tradizionale *Gita Magnaghi*, così chiamata in memoria del valente ed indimenticabile alpinista avv. Carlo Magnaghi.

Oltre 40 alpinisti della Sezione di Milano, sotto la direzione del sig. Ermanno Voetsch, il 7 dicembre da Domodossola salirono a Foppiano (metri 940), andarono a visitare i grandiosi lavori (una galleria lunga tre chilometri scavata nella roccia) dell'impresa idraulica Conti-Villoresi, e giunsero all'Albergo Zertanna



Inaugurazione della bandiera della Sezione Ticino del C. A. S.

presso la Cascata del Toce (m. 1675). La mattina seguente, si spinsero, sotto la neve che cadeva a larghe falde, sino alle Baite, ove alcuni dei gitanti si deliziarono in esercizi di sky; ma la neve che cadeva densa e mossa dalla bufera dissuase tutti di tentar la salita del Basodino (metri 3275), meta prestabilita; e ritornarono a valle giù per le chine nevose.



Skytori alla Dogana dello Spluga.



Skytori milanesi al Mottarolo.

Un'altra comitiva guidata dal rag. Antonio Rossini, dopo aver godute le più squisite accoglienze da parte dei colleghi di Parma, partì pure nelle feste di Sant' Ambrogio, da quella città colla tramvia per Langhirano, donde colla vettura a Corniglio e di qui a Bosco per il pernottamento. Il giorno 8 in ore 2,30 fu raggiunto il Lago Santo; e mentre parte della squadra poté di lì in ore 1,30 raggiungere la vetta del Monte Orsaro (m. 1830) l'altra parte della squadra stessa fu respinta da una furiosa tormenta. I gitanti scesero in cinque ore a Poutremoli.

Una terza comitiva (ragioniere Mario Tedeschi, Celestino Usuelli, rag. Angelo Rossini, ecc.) in quei giorni, da Lugano per Valle di Colla, salì alla vetta della Garzirola (m. 2119), scendendo per il Passo di Santa Lucia, che è sul confine italo-svizzero.

Abbiamo accennato agli sky, che ormai fanno la loro comparsa in tutte le gite alpine invernali. Non rifaremo la storia di questo delizioso mezzo di tra sporto; ma ricorderemo che non prima del 1900 sorgeva in Torino il primo *Sky-Club Italiano*, e che in quello stesso anno in una gita a Macugnaga, l'ingegnere Engelmann faceva conoscere l'uso degli sky agli alpinisti

milanesi. Nel 1901 Casati e Dorn (troppo presto scomparsi), e nel 1902 Francesco Bertani (perito lo scorso anno sulla Meije!) segnarono cogli sky le chine nevose delle montagne del Comasco e del Bergamasco; ed a Milano, in seno al Club Alpino, si fondava presto uno *Sky-Club*, con 41 soci, che erano già 91 nel 1906 e 110 nel 1907; ed il nuovo sodalizio organizzava gite al Pian di Bobbio, ad Andermatt, allo Spluga, e gite cogli sky sul Bernina, ed istituiva campi di esercitazioni al Mottarone, alla Pizzo d'Erna, al Coltignone. Una *Sezione skyatori* ha pure la *Società Escursionisti Milanesi*.

Come sempre, dopo la pratica venne la teoria; e fu pubblicato in questi giorni (primo libro italiano su questo argomento) il *Vade Mecum dello skyatore* (L. 1; per i soci del Club Alpino e del Touring L. 0,50). Esso è dovuto alla col-

laborazione del compianto Francesco Bertani e del rag. Antonio Rossini, che dava alla luce il lavoro compilato assieme coll' amico suo. Son dovuti alla penna del rag. Rossini i capitoli che riguardano la parte teorica dell'argomentazione (storia degli sky, arredamento dello skyatore, vantaggi, inconvenienti e pericoli dello skyaggio, itinerari di località skyabili), mentre sono dovuti al Bertani i capitoli della parte pratica (descrizione e tecnica degli sky); capitoli assai chiari ed utili. Non meno interessante è tutto quanto

concerne la storia degli sky, gli itinerari, ed è una vera novità quanto riguarda la neve e le valanghe. Il manuale è adorno di varie incisioni, o intercalate nel testo, o su tavole a parte: fra le quali quella che rappresenta il compianto rag. Eugenio Moraschini (perito col Bertani sulla Meije) che in questo stesso anno vinceva al Pian di Bobbio il 1° premio nella gara di salto.

Anche quest'anno la Valsassina ospiterà i migliori skyatori italiani, che andranno lassù per disputarsi la splendida coppa *Pro Valsassina*, vinta l'anno scorso dal signor Boido Giuseppe dello Sky Club di Torino.

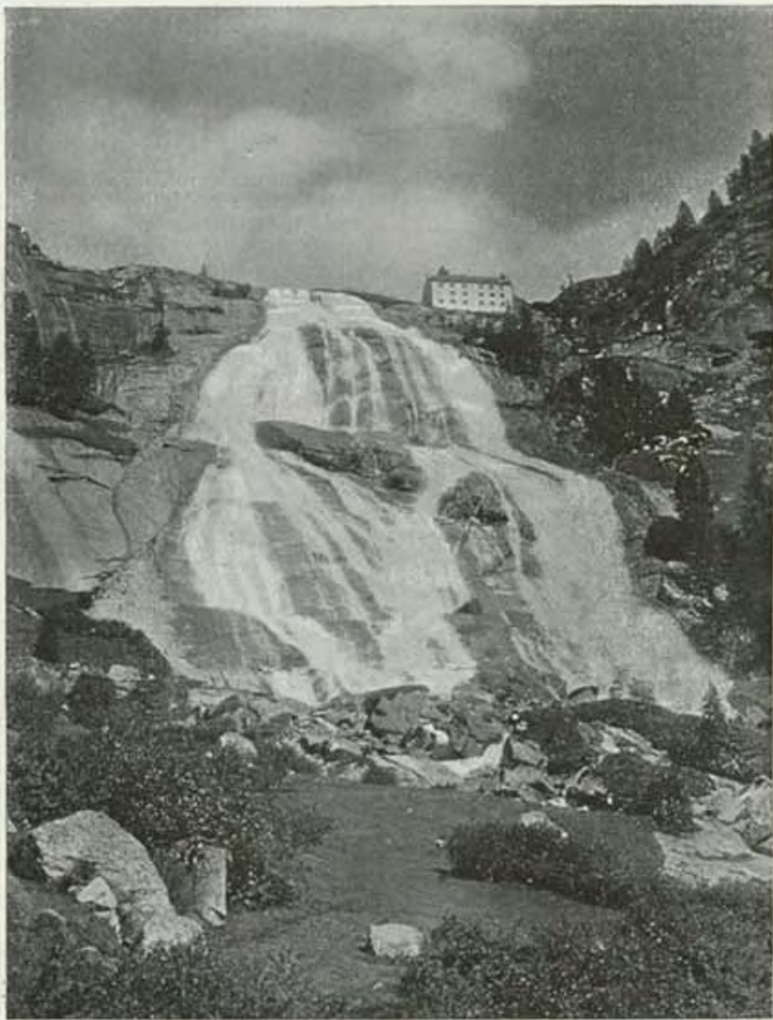
L'esito splendido che le gare di sky ebbero nel 1907 al Pian di Bobbio sopra Barzio, fa sperare

di buon diritto, che anche quest'anno dette gare saranno coronate di un buon successo.

Il Comitato, composto dalla Pro Valsassina, dal Consolato del T. C. I. d' Introbio, dallo Sky Club di Milano e Torino e dalla Società Escursionisti Milanesi, lavora alacremente per l'organizzazione di queste prossime gare, che per il loro genere tanto pratico che sportivo, assumeranno un' importanza speciale.

La data e la località non sono ancora fissate, dovendo il Comitato basarsi specialmente sullo stato della neve. Con apposita circolare però, si renderanno note alle Società sportive, tanto l'una che l'altra.

Per qualunque schiarimento in merito, rivolgersi: ad Introbio al signor Angelo Tomè, console del Touring Club Italiano; a Milano al signor Zoja Pietro, via Annunciata, 2.



La Cascata della Tocco.



Soldati alpini cogli sky.

E mentre si pensa a questo, si stanno organizzando altre gite alpine invernali; e, per citarne qualcuna, entro il corrente mese la Sezione di Milano del Club Alpino Italiano condurrà una schiera di ragazzi e giovanotti sino alle Tre Croci e forse sino alla vetta del Campo dei Fiori, donde si domina uno dei più vasti panorami di Lombardia; e una buona squadra di alpinisti della Sezione di Venezia andrà al rifugio ed alla vetta della Rosetta, nel fantastico gruppo dolomitico delle Pale di San Martino nel Trentino.

Non pochi alpinisti andarono poi a finire l'anno vecchio (che segnò tanti lutti dolorosi nel mondo alpinistico) ed a cominciare il nuovo

(che auguriamo abbia ad essere meno disastroso) non nelle mofetiche sale dei rumorosi caffè cittadini, ma lassù, nella quiete d'un alto rifugio, in mezzo alle nevi, e lungi da tutti i pettegolezzi e le cativerie di questo basso mondo civile.

E poiché parliamo d'alpinismo finiamo col dire che il 29 dicembre si tenne a Torino l'assemblea dei delegati delle varie Sezioni del Club Alpino Italiano, che ha raggiunto il numero di 6400 soci, e che da qualche anno è in continuo aumento. Ferme il lavoro che si sta facendo

per la continuazione ed il completamento di quella *Guida delle Alpi Italiane*, che sarà il maggior monumento di gloria del vecchio e glorioso sodalizio.



Gita sociale dello Sky Club di Milano a Andermatt.



Gita sociale dello Sky Club di Milano al Bernina.



Gli effetti degli automobili sulle massicciate stradali.

Fin da quando la circolazione degli automobili cominciò ad intensificarsi sulle strade, venne rilevato l'effetto distruttivo che essa esercitava sulle massicciate stradali, effetto dovuto per la massima parte alle elevate velocità di tali veicoli.

Di questo fatto ebbero ad occuparsi le varie Nazioni, e chi scrive ebbe appunto occasione di richiamare l'attenzione nella relazione fatta, per invito del Touring, sull'adattamento delle strade in relazione alla locomozione automobile, in occasione del Congresso Internazionale automobilistico tenutosi a Milano nel 1906.

Il problema è grave o non poteva a meno di interessare vivamente i tecnici, specialmente in Francia, ove si ha una così splendida rete stradale in grazia alla quale l'automobilismo ha pure un così grande sviluppo.

E' stata recentemente pubblicata nell'ultimo fascicolo del 1907 degli *Annales des ponts et chaussées* la relazione sulle interessanti osservazioni tecniche fatte sull'argomento in occasione della corsa per il Gran premio dell'Automobile Club di Francia effettuata nel circuito della Sarthe nel 1906.

L'interessante relazione è del signor M. Salle.

In quella circostanza, essendosi constatati i rapidi deterioramenti in alcuni punti delle strade anche soltanto dopo un giro, il Ministero invitò i capi del servizio della viabilità a fare una relazione sulla natura e gravità dei diversi deterioramenti risultanti principalmente dalle velocità impiegate, sulle parti del circuito che avevano offerto la maggiore resistenza, sulle ragioni tecniche di questa immunità, ed infine sull'efficacia dei mezzi applicati per sopprimere la polvere.

La preparazione del circuito della Sarthe fu fatto mediante lavori di sistemazione della massicciata e applicazione di catramatura; lavori che non descriveremo perchè si avvicinano di molto a quelli eseguiti e da noi descritti per il circuito di Brescia.

La relazione rileva la buona riuscita dei lavori di catramatura, osservando che i suoi effetti furono ottimi con totale soppressione di polvere nei punti in cui il catrame venne completamente assorbito dalla massicciata o senza alcuna disgregazione; nelle tratte dove il catrame fu bensì assorbito, non si manifestò poi disgregazione, anche a velocità da 12 a 140 chilometri si sollevava poca polvere e appena a 0,30 da terra; nelle tratte infine ove il catrame, a causa della natura sabbiosa del suolo o della sovrabbondanza di umidità, non poté penetrare, il miscuglio di sabbia, terra e catrame impediva tuttavia la produzione dei densi nugoli di polvere.

Ma oltre all'effetto speciale contro la polvere, la catramatura ha esercitato una vera e propria funzione di preservazione della massicciata.

Seguiamo brevemente le interessanti osservazioni dell'ing. Salle.

Gli effetti dell'automobile su una strada variano col variare del peso, della velocità, della potenza del motore e della natura dei cerchioni delle ruote in contatto col suolo.

Se i cerchioni sono in caoutchouc liscio, lo schiacciamento e l'appiattimento del pneumatico sotto il

peso del veicolo producono una compressione che caccia l'aria dalla porzione di suolo formando l'appoggio.

Al momento del distacco si produce al contrario un'aspirazione, anzi un succhiamento energetico che, dato il volume limitato sul quale si esercita, aspira non solamente l'aria, ma ancora gli elementi solidi della massicciata; questi elementi sono mossi in movimento da quest'aspirazione secondo il rapporto delle loro sezioni trasversali alla loro massa o cioè in ragione inversa della loro grossezza.

L'energia di questa pressione è funzione della pressione e della velocità. Una semplice analisi del fenomeno meccanico della pressione porta alla conclusione che essa non ha grande importanza sull'effetto che stiamo esaminando o cioè la leggerezza relativa del veicolo non diminuirebbe di molto il danno sulle strade.

La velocità, invece, ha un'azione preponderante, poichè da essa dipende il violento e brusco distacco o l'energia dell'aspirazione che ne è conseguenza. Basta, per rendersene conto, osservare la differente quantità di polvere che sollevarono due automobili che si succedano a velocità piuttosto differenti, o meglio ancora osservare come dopo un rapido passaggio d'automobili su un tratto di strada, mentre un veicolo a moderata velocità non solleva quasi polvere, un automobile a corsa produce un nugolo tale da toglierlo dalla vista appena passato.

Una volta mosse le pietre ad ogni passaggio di veicolo esse si disgregano, sempre più, fino al punto che per il fenomeno più avanti descritto, al passaggio di un automobile, sono strappate dalle massicciate e lanciate come proiettili dalle ruote motrici.

Questi effetti distruttivi sono assai più limitati quando la massicciata è ben costruita, specialmente in grazia di una compressione meccanica primitiva, ed anche per la costituzione di brocciami resistente e grosso talmente compenetrato da non poter essere scalzato; in questo caso, senza disgregarsi, queste pietre si consumano sotto l'azione dei pneumatici; quest'azione che di per sé non sarebbe di grave danno, è generalmente aggravata dall'uso delle coperture di cuoio, armate da borchie di ferro ribadite, di 15 millimetri di diametro e sporgenti dal cuoio da 8 a 10 millimetri.

Quando una vettura è pesante e procede velocemente, queste teste di chiodi producono addirittura l'effetto di colpi di piccone che colpiscono violentemente la massicciata rompendo o disgregando il materiale.

Questo effetto è tanto più grave in quanto sulle strade molto frequentate da automobili, la massicciata è già stata messa a nudo dal passaggio di pneumatici.

Convien poi rilevare che gli automobili hanno tendenza a tenerci tutti sull'asse della strada, o ciò perchè tale direzione è favorevole alle grandi velocità; questo fatto produce una localizzazione del consumo che si manifesta sotto forma di due ormale parallele; l'esperienza poi ha dimostrato che oltre a queste ormale, si producono, in punti equidistanti, delle buche, dovute probabilmente alle oscillazioni delle molle, che fanno variare a periodi la pressione normale delle ruote sul suolo ed anche alla successione dei tempi del motore in cui alla pressione normale viene ad aggiungersi la spinta diretta verso la parte posteriore del cerchione che prende sulle pietre delle strade l'appoggio necessario alla propulsione della vettura.

A renderli però assai meno sensibili ha servito in modo notevole la catramatura che fu eseguita come al circuito di Brescia col sistema Lassolilly da noi descritto in altro articolo. Il consumo di catrame variò fra chilogrammi 1 e 1,5; il risultato fu perfetto dove la quantità di catrame fu sufficiente, non soltanto per impregnare la massicciata ma per riempire

I vuoti fra le pietre lasciate dopo la preliminare scopatura.

L'interessante relazione conclude rilevando che dal punto di vista tecnico le constatazioni fatte prima, durante e dopo la prova offrono gli insegnamenti seguenti:

L'effetto distruttore di un'automobile cresce rapidamente coll'aumentare della velocità. Se una circolazione intensa di automobili a grande velocità dovesse generalizzarsi su una vasta rete di strade, la spesa di manutenzione dovrebbe aumentare in proporzioni non facilmente calcolabili o sarebbe necessario ricorrere ad un altro genere di rivestimento stradale diverso dal macadam.

Lo strado meno ricche di materiali di aggregazione resistono meglio di quello che ne sono più ricche. Le strade cilindrate con compressori da 16 a 18 tonnellate resistono meglio il secondo ed il terzo anno che non il primo, perchè la circolazione avrà contribuito a serrare o compenetrare fra loro i materiali e data loro una compattezza sufficiente pur riducendo la proporzione del materiale di aggregazione.

Perchè vi sia una conveniente resistenza anche nel primo anno, bisognerebbe aumentare la compressione meccanica con un maggior numero di passaggi del rullo, il che importerebbe un notevole accrescimento di spesa.

Converrebbe poi, nell'interesse della viabilità, vietare l'uso delle coperture a capocchilo di ferro come quelle descritte, che sono ultra nocive per le massicciate.

Quanto alla velocità, l'ing. Sallo, ricorda che la massima velocità ammessa dai vigenti regolamenti anche in aperta campagna è di 30 chilometri all'ora, constatata che una tale disposizione è caduta in disuso, forse perchè troppo al disotto a quanto il pubblico pretendo in genere dai moderni mezzi di locomozione. Egli perciò ritiene che converrebbe elevare detto limite a 60 chilometri, ma a condizione che lo si facesse rigorosamente rispettare.

Quanto alla catramatura, l'ammacchiamento più utile ricavato è che se una debole quantità di catrame è sufficiente per sopprimere momentaneamente la polvere, perchè invece l'effetto si prolunghi e la strada si mantenga solida e compatta è necessario giungere fino ad 1,5 chilogrammi per metro quadrato. La temperatura d'impiego dev'essere di 80 gradi.

La catramatura su vecchie massicciate consumate ha dato cattivi risultati e deve quindi prosciversi. La catramatura su massicciate nuove deve essere fatta quando la strada è ben secca ed ha tutta la sua consistenza; per la massicciata cilindrata in ragione di 400 a 500 tonnellate motriche per metro quadrato, è consigliabile di differire la catramatura ad un anno dopo la cilindatura, a meno che non si arrivi ad un procedimento che permetta di fare la catramatura nel corpo stesso della massicciata durante l'operazione di cilindatura.

I limiti della parte catramata essendo punti deboli in cui presto si manifesta la disgregazione, conviene sempre estendere la catramatura a tutta la lunghezza della massicciata, facendo bene attenzione che le varie zone o striscie d'incatramatura segnate dalla macchina, abbiano un sufficiente ricoprimento di attacco per evitare anche la più piccola lacuna di catramatura che sarebbero causa di disgregazione di tutta la parte che le circonda.

Noi abbiamo creduto opportuno tenere i nostri lettori al corrente di questa importantissima questione tanto più di fronte all'iniziativa recente del Ministro dei Lavori Pubblici di Francia Barthou di indire prossimamente nel 1908 un Congresso Internazionale per trattare le questioni tecniche concernenti la conservazione delle strade deteriorate dagli automobili e del loro adattamento al nuovo mezzo di locomozione.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Carta d'Italia al 250 000

Per la Toponomastica Sarda.

Nel prossimo numero della Rivista pubblicherò i risultati dell'inchiesta sulla parola *Furriadroxin*. Molti sono i pareri avuti, e mi studio ora di avere dagli stessi cortesi informatori la spiegazione di certe contraddizioni, forse solo apparenti, per giungere, se sarà possibile, ad un accordo generale e sicuro. Anche l'Istituto Geografico Militare mi ha gentilmente informato di interessarsi della cosa con una propria inchiesta diretta.

Intanto mi rivolgo ai soci sardi e a tutti gli amici del Touring della Sardegna, o aventi conoscenze di sardi *residenti nell'isola*, perchè vogliano darmi l'indirizzo di persone di sufficiente coltura, i quali abbiano *sicura e perfetta conoscenza* di una data località e della zona immediatamente circostante.

La toponomastica sarda è estremamente difficile e la carta dell'I. G. M., essendo del tutto nuova, nè avendo subito l'affinamento di ripetute purghe nel succedersi di nuove edizioni aggiornate, e d'altra parte i documenti a sussidio di queste carte essendo assai scarsi, ne risulta un'incertezza grande in moltissimi nomi, specie di piccole località, monti, acque, casali, ecc.

In altre regioni il chiarire i dubbi è relativamente facile; non così in Sardegna dove i centri abitati di qualche importanza sono piuttosto rari e lontani e riesce quindi faticoso od impossibile il potersi mettere in corrispondenza con persone che possano in un raggio di alcuni chilometri, o talora di molti chilometri intorno a una località fornire correzioni precise, assolutamente sicure, perchè derivanti dalla conoscenza profonda del terreno *in persona colta*. Dico che la persona dev'essere colta, perchè soltanto chi è dotato di un certo corredo di studi (un ingegnere, un professore, un medico, un avvocato, un geometra, un ragioniere, un commerciante, oppure una persona studiosa o dedita ad uffici che ne abituino lo spirito all'osservazione) può comprendere l'importanza di certe finenze nello scrivere un nome, usato il più sovente con diazione dialettale.

Prego dunque chi leggerà queste righe di inviarmi il proprio indirizzo o quello di sardi capaci all'uopo e volenterosi, cui potrò a tempo opportuno sottomettere nomi di località prossime alla residenza loro per eventuali chiarimenti di dubbi toponomastici. Ringrazio qui tutti anticipatamente.

L. V. BERTARELLI.

Valichi Alpini chiusi.

- Il valico dello *Stelvio* si chiude il 23 ottobre.
- Il valico del *Gran S. Bernardo* si chiude il 25 ottobre.
- Il valico di *Sestrières* si chiude il 28 ottobre.
- Il valico del *Cenisio* si chiude il 28 ottobre.
- Il valico del *Semmering* si chiude il 18 novembre.
- Il valico di *Albula* si chiude il 25 novembre.
- Il valico del *S. Gottardo* si chiude il 30 novembre.
- Il valico del *Tonale* si chiude il 1 dicembre.
- Il valico del *Piccolo S. Bernardo* si chiude il 9 dicembre.
- Il valico del *Sempione* si chiude il 9 dicembre.
- Il valico del *Toblach* si chiude il 16 dicembre.

NB. — I valichi *Tenda*, *Monginevro*, *S. Bernardino*, *Spluga*, *Muloiu*, *Bernina*, sono mantenuti sgombri dalla neve anche durante l'inverno. I valichi dell'Appennino per le comunicazioni dal settentrione all'Italia centrale sono aperti.

UNA DENUNCIA

Salviamo i nostri bambini facendoli soci del Touring!



Un putto di Donatello.

Una mia nipotina, esimia studentessa di quarta elementare in un'accreditata scuola privata di Milano, all'inizio di questo anno scolastico mi presentò trionfante il suo nuovo testo-atlante di geografia.

La bambina mi vede spesso in domestichezza colle carte geografiche e pensò che il suo atlantico civettuolo mi dovesse interessare.

Orrore! E' un intruglio di cose mal dette o sbagliate, sebbene il libriccino,

di Autore non ignoto, edito da una Casa piccola e recente, ma specializzata per la scuola, e stampato con un certo lusso, pretenda rispondere « ai vigenti programmi e alle istruzioni ministeriali ».

Povera nipotina, che geografia fantastica deve sorbire! Secondo il libretto *l'equatore e i meridiani passano per il centro della terra*. Le piccole sporgenze di terra in mare si dicono lingue di terra o punte, se alle capi, se terminano con un monte promontori. Le isole sono piccole terre cinte dall'acque. (Anche Madagascar, Borneo, Sumatra, ecc.). La cima di un monte si chiamerebbe anche vetta, o punta o picco. Cresta sarebbe la parte più alta di una catena di monti. Stagno è un piccolo lago poco profondo. (Sarebbero perciò stagni tutti o quasi i laghi alpini colle loro limpide acque!) *l'aiude è uno stagno più ampio e bassissimo*. L'aria è un miscuglio di ossigeno, azoto ed altri gas. (Se non lo si avverte, il bambino crederà che si tratti di una miscellanea qualsiasi e non

di un miscuglio quasi esclusivo di due gas preponderanti). *L'aria in moto produce i venti* (1?), ciò che equivale presso a poco a dire: la casa produce l'abitazione. Tra gli uccelli utili si ricordano i *gallinacci, i tacchini*, ecc. (Ma i tacchini non sono gallinacci?) Tra gli animali acquatici utili, *gli anfibi e i pesci*. Perciò anche il rospo, la salamandra, il pesce cane!



La superficie dell'Italia è — attenzione! — 286 e mezzo circa chilometri (testuale anche il circa chilometri) (1).

Il libretto contiene dei brevi viaggi in maniera di itinerari, coll'intento di costringere le scolarette a seguire il tracciato sulle cartine.

Ora uditene uno intiero: « Viaggio da Genova a New-York. Da Genova la nave mi trasporta nel Golfo del Leone, poi tra la Spagna e le Isole Baleari, indi per lo stretto di Gibilterra nell'aperto Oceano Atlantico; infine getta l'ancora a New-York ». Capite? Altro che Tacito!

Può restarvi qualche incertezza fra Gibilterra e Nuova-York, perchè cosa ci sarà mai nell'« aperto Oceano » che si attraversa così presto malgrado l'infine? Ma supplisce un altro « Viaggio attorno al



(1) Certo è un errore tipografico. Ma come spiegare che lo stesso Autore ripete i 286 e mezzo circa chilometri in due altre operette per altre classi? Operette alla loro volta infiorate di bellezze di questo calibro: *Il gruppo della Gran Bretagna consta di cinquemila isole di cui le maggiori sono la Scozia, l'Inghilterra e l'Irlanda* (e si capisce dal contesto seguente che Inghilterra e Scozia contano per due) oppure: *Di notte il cielo è sparso di stelle, la stella più vicina a noi è il sole*.

globo » che dice precisamente così: « Dall'Italia, il giardino d'Europa; dall'Europa, la parte più civile del mondo, si passa alla giovine America, attraverso le foreste di magnolie, i campi biondeggianti di messi, le savane dalle erbe altissime ». Progresso evidente: Colombo trovò in mare soltanto dei sargassi, adesso ci sono le magnolie.



DALLE EUROPA ALLA GIOVINE AMERICA ATTRAVERSO LE MAGNOLIE.....

Altri tra questi viaggi sono carini tanto: « Ecco il Golfo di Spezia con l'Arsenale militare del Regno... » Ma Taranto e Venezia? « Una ferrovia attraversa l'Italia settentrionale; correndo a piè delle Alpi, unisce Udine, Venezia, Verona, Milano e Torino ». Piedi assai lunghi, come si vede, hanno le Alpi, che vanno fino a Venezia, tanto che mi parrebbe quasi opportuno sopprimerli.

Un'altra buonina in genere di navigazione: « Da Napoli il piroscapo fa vela per Alessandria d'Egitto... » In un altro viaggio si passa « davanti alle bocche dell'impetuoso (!) Rodano ». In altro ancora: « Giro attorno alla Nuova Bret-



tagna... » la quale non è già la Nuova Bretagna, isola dell'arcipelago di Bismark in Australia, ma semplicemente la Bretagna, dipartimento della Francia.

Ma tiriamo avanti: « ...Giro attorno alla costa di Svezia, orlata a guisa di frangia... » Orlata di che?! Splendido è il viaggio da Genova a Madrid. Udite: « Salutata Genova, prendo la Cornice, ferrovia che segue il litorale fino a Marsiglia... » (!!)

Più straordinario è il viaggio dall'Italia alla Svizzera: « ...per la Galleria del Gottardo arrivo a Göschenen (pronuncia Goscenen) in Val del

Rodano... » Goscenen è degna pronuncia per chi insegna che Göschenen è in Val del Rodano anziché della Reuss, che affluisce nell'Aar, e poi nel Reno. E il viaggetto prosegue ameno: « ... Colla Galleria del Sempione, più rapidamente si passa nella Svizzera e di qui in Francia, nel Belgio, nell'Olanda oppure in Germania... » Adagio Biagio! In Svizzera si passa « più rapidamente » a Chiasso senza montagne o grandi gallerie di sorta, e nei riguardi internazionali « più rapidamente » si passa dal Sempione o dal Gottardo, secondo dove si mtra.

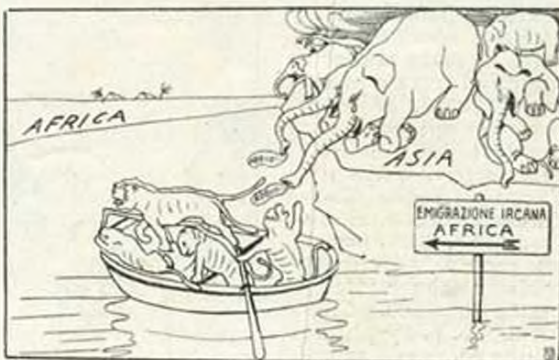
L'aureo libretto parla anche dell'Asia, e per esempio, dice profondamente: « Prodotti. —

Molti e svariati sono i prodotti dell'Asia, si minerali che vegetali ed animali e null'altro. Questa ricca enumerazione è superata, almeno per l'originalità, da quest'altra che si riferisce all'Africa: « Prodotti. — L'Africa fu detta il gran seraglio delle bestie feroci, leoni, tigri (!) pantere. Molti sono i minerali preziosi e molti i prodotti vegetali ».

Ma che dire dell'Australia? Ecco: « Gli animali e le piante differiscono da quelle degli altri continenti. Sono animali (anche le piante?) strani, come il kanguro, il cigno nero, il falco bianco ».

Peuh, peuh, la stranezza del cigno nero e del falco bianco non mi sembra strabiliante. Abbiamo già le galline bianche e nere, ci sarà anche il cigno, che, in fondo, non è che un'oca. Più strabiliante invece è questa notizia, che costituisce tutto ciò che si dice del regno vegetale australiano: « Le piante hanno le foglie piccolissime che pendono verticalmente. Alcuni alberi arrivano a 150 metri d'altezza ».

Evidentemente (per chi lo sa) si allude alla caratteristica flora degli eucalipti. Ma la mia nipotina non lo sa, nè se lo può immaginare.



Essa rimase male quando la mia placidezza subì una eclisse improvvisa e il bell'atlantino civettuolo fu nervosamente strappato in due. Ma più male rimasi io stesso, allorché l'egregia dirigenza della scuola, avvertita di quali nequizie elegantemente stampate si faceva tramite agli



scolaretti, fece rispondere: (testuale) « che il programma di geografia della classe quarta elementare è poca cosa, e per non cambiare il testo si sarebbe supplito con note scritte ».

Bene, questi criteri didattici mi hanno tranquillato. Il programma si può prendere sottogamba, e quanto al testo non importa molto se è un ammasso di balordaggini. Basta che un testo ci sia; occorrendo si fanno delle note in diametrale opposizione al testo. Evviva l'anarchia degli scolari e il perfetto oggettivismo di chi li dirige, che non si perde in ingiuste preferenze. Bretagna o Nuova Bretagna, Rodano o Reno, Oceano o magnolie, tigri in Africa e vapori a vela, a libera scelta. E' bene far capire ai bambini che in nulla si può più al giorno d'oggi aver fede. L'aritmetica, è noto da tempo, è un'opinione. Ora sappiamo anche che, mercè opportune note scritte, la geografia è una allegra contraddizione.

Ma intanto, consoci, che siete come me, padri di famiglia, vigilate sui vostri figli, difendetene

come potete le giovani menti, perchè ho un vago sospetto che il caso capitato alla mia nipotina non sia isolato, e che altre scuole sieno così ben servite. Da parte mia vi segnalo un rimedio turistico contro simili prepotenze dell'ignoranza. Fate i vostri piccoli figliuoli e le figliuoline soci del Touring. Almeno la geografia di casa loro l'impareranno.

L. V. BERTARELLI.

PS. — Il consiglio pratico: conviene far soci vitalizi i figli, e più conviene quanto più sono giovani. E' chiaro: le lirette da pagare sono sempre cento, ma gli anni del godimento crescono in ragione inversa dell'età.



« L'aria in moto produce i venti ».

(Eolo, pittura di APOLLINARE).

Il 19 novembre si spegneva in Milano appena cinquantenne il cav. Ing. Giuseppe Chiodi, vice-presidente della Commissione strade presso il Touring.



Ing. Giuseppe Chiodi.

Laureato alla Scuola Politecnica di Milano, l'ingegnere Chiodi non tardò a distinguersi fra i colleghi e fu chiamato ad occupare parecchie cariche pubbliche, alle quali sempre portò un contributo prezioso di iniziative e di lavoro.

Avendo egli sempre portato uno speciale interessamento alla viabilità ed a tutto quanto tende a farla progredire e migliorare, il Touring lo chiamò

a far parte dello giurie dei vari concorsi indetti su

argomenti stradali, ed eletto membro della Commissione Strade fin dal suo inizio, venne tosto nominato vice-presidente, carica che manteneva tuttora.

In occasione dell'Esposizione di Milano del 1906 ebbe a spiegare una meravigliosa attività nella preparazione ed ordinamento della Mostra stradale, chiamato dalla fiducia del Touring e dai colleghi alla presidenza della Delegazione strade; in grande parte si deve a lui, se malgrado le molteplici difficoltà, la Mostra ebbe un esito così completo e soddisfacente.

Noi che lo ebblimo in molte occasioni compagno di lavoro, ammirammo quelle doti di mente e di cuore che valevano a conciliargli tanto la più grande stima e la più viva simpatia.

Moderato, buono, adorato dalla famiglia, carissimo agli amici, egli lascerà di sé nobile esempio e simpatica memoria e la nostra parola di deferente omaggio e di affettuoso rimpianto, interpreta il sentimento del Touring e di tanti colleghi ed amici profondamente addolorati.



Il grande meeting di Piacenza.

Per la circostanza dell'inaugurazione del nuovo e grandioso ponte sul Po a Piacenza, parallelo a quello in ferro già esistente, il nostro Touring, in collaborazione con l'Automobile Club d'Italia e con la Camera di Commercio di Piacenza ha concepito e sta organizzando un vasto, svariato e completo programma di manifestazioni turistiche e sportive, il cui svolgimento costituirà uno tra i più importanti avvenimenti di lato interesse nazionale.

La deficienza dello spazio non ci permette ora di sviluppare il concetto dell'iniziativa seconda ed audace, con l'ampiezza che l'argomento meriterebbe. Ci limiteremo accennare soltanto ai principi fondamentali da cui essa trasse ispirazione.

La costruzione del magnifico ponte sul roïdel nostri fiumi, consacrante nell'arditezza delle sue solide forme il trionfo della perigliosa attività umana sull'impeto vorticoso dell'onda ed offerta nel tempo stesso un nuovo mezzo ed un documento nuovo all'avidità del nostrano turismo — suggerì agli iniziatori l'idea di suggellare la solennità della festa con un complesso organico di atti praticamente dimostrativi tendenti a riallacciare quella conquista del presente con altre e più ampie conquiste dell'avvenire.

Non bastava signoreggiare il fiume regale colla poderosa arditezza delle arcate di pietra, ora necessario piegarlo a servire al benessere economico della estensissima regione, renderlo com'è infatti l'arteria aorta del moto, dell'operosità e della ricchezza d'Italia, come sono tanti grandi fiumi per le nazioni che attraversano. Il Po, malgrado i gravi ostacoli che ha sempre opposto fino ad ora alla navigabilità, sarà, dopo essere una grande strada maestra di comunicazione e di traffico.

Da questo ordine di considerazioni è appunto nato il proposito ora concretato nelle sue linee essenziali di attuazione di indire un Meeting aeronautico da

Piacenza a Venezia risalendo la corrente maestosa dell'Eridano. La memorabile prova per il suo carattere intrinseco e per la portata de' suoi attendibili effetti riassume e simboleggia l'alta missione del Touring e la civile funzione del turismo.

Come corollario di questa prova segnalemento utilitaria, altre se ne svolgeranno basate su fini di analogo praticità.



Vogliamo dire i concorsi di veicoli pesanti e di automobili da trasporto. Concorsi che serviranno di norma ai Ministeri dell'Industria e Commercio dello Poste e Telegrafi, della Guerra e dei Lavori Pubblici per l'istituzione di servizi pubblici con automobili, rispondenti ai bisogni moderni. Ed affinché la festa sia la meta non soltanto dei turisti italiani, ma di quanti hanno a cuore la fervida rinascenza produttiva, economica e morale della nostra patria, il programma si amplifica e conclude colle altre seguenti manifestazioni:

Esposizioni agricole e zootecniche, Mostra del ciclo e dell'automobile, Esposizione dei motori industriali a scoppio, Esposizione del Po, Esposizione Internazionale del giocattoli, Concorso ginnastico internazionale.

Un omaggio dell'Industria Italiana al Touring.

Allo scopo di testimoniare al Touring Club Italiano la loro simpatia e riconoscenza per la costante funzione suscitatrice esplicata da questo istituto in pro dell'automobilismo e in specialmente per il valido appoggio concesso alle Esposizioni — i rappre-



sentanti della nostra industria riuniti a Parigi offrirono giorni sono al comm. L. V. Bertarelli, nostro vicepresidente, un intimo e cordiale banchetto, al quale parteciparono, oltre ai più noti fabbricanti italiani, anche alcune personalità del giornalismo francese. Come originale documento di questo ritrovo, pubblichiamo le firme autografe degli intervenuti.

E' uscito il
**Manuale pratico
 del Cantoniere stradale.**
 L. 1 per i non soci e L. 0 50 per i soci.

Un convegno generale del Touring a Trento nel 1905.

L'8 dicembre, nella sala maggiore del palazzo del Podestà di Trento, ebbe luogo una riunione tra i consoli del Trentino ed i consoli del Veneto promossa, rispettivamente d'accordo, dai capi consoli rag. Guido Larcher di Trento e conte Piero Foscarl di Venezia.

Alla riunione partecipava, in rappresentanza della Direzione generale, il segretario generale, mentre il rag. Guido Larcher presiedeva l'adunanza anche nella sua qualità di presidente della Società Alpinisti Tridentini.

Lo scopo era quello di determinare lo massimo di un programma di festeggiamenti per l'inaugurazione di sei Rifugi Alpini Italiani che la Società Alpinistica Tridentina sta costruendo o riattando sulle Alpi Trentine. I consoli del Touring del Veneto avevano preso occasione da questa riunione per effettuare un loro secondo Convegno regionale in prosecuzione dell'opera, al proposito, già felicemente iniziata nel Convegno di Venezia.

Nella riunione numerosissima le maximo furono tracciate. Il Convegno avrà luogo nella seconda metà di agosto. Dello squadro di alpinisti si recheranno ad inaugurare, per coppie, i sei Rifugi alpini e sconderranno poi in Trento nella giornata in cui sarà organizzato il Convegno generale del Touring Club Italiano o delle altre Associazioni Sportive. I festeggiamenti avranno, a conforto di tutti i concetti sportivi e turistici, un carattere superiore di italianità per una solenne affermazione di plauso all'opera di difesa del sentimento nazionale espletata dagli alpinisti Tridentini colla costruzione dei sei Rifugi.

Portanto il Convegno, per la prima volta, si svincolerà da quelle forme che hanno avuto sino ad ora questo riunioni turistiche, che pure a loro tempo hanno fatto una bolla e vivace propaganda.

Quindi non più sfilate o non più eccessive esposizioni di distintivi, medaglie, simulacri ed amuleti. Sarà veramente un plebiscito di turisti italiani che si recheranno a Trento e si diffonderanno poi nel Trentino al nobile scopo di una fraterna affermazione di solidarietà con gli sforzi di sentimenti italiani dei soci del Touring o degli alpinisti Tridentini o per conoscere o riconoscere le bellezze impareggiabili della terra trentina.

I numerosi consoli del Veneto nel presero occasione da questa riunione per discutere, sotto l'egida del nome del Touring, degli interessi turistici della loro regione o per formulare un programma d'azione proposto dal capo console di Venezia, conte Piero Foscarl, per delle gite nell'Adriatico in visite periodiche alle Coste Dalmate, e per un'azione sia di Parlamento che di Governo intesa ad ottenere che lo Società Italiane di Navigazione nella loro organizzazione commerciale seguano l'esempio delle grandi compagnie estere istituendo un tipo di yacht per crociera di turisti in modo che anche in questa importante funzione del turismo italiano possa l'Italia nelle acque Italiane redimersi dalla soggezione straniera.

L'esposizione decennale di Parigi.

Questa manifestazione celebrata per la decima volta nel grande centro mondano d'Europa, i fasti dell'industria automobilistica, si chiuse col principio di dicembre.

Il suo innegabile successo o l'ottima affermazione che vi compirono lo Caso italiano testimoniano in modo irrefutabile ancora una volta o più che mai la vitalità tenace della produzione automobilistica che seppe vittoriosamente trionfare d'una naturale crisi di sviluppo la quale, soprattutto in Italia, aveva fatto sentire i suoi effetti.

L'ultimo notevole avvenimento del grande Salon fu la sfolgorante gala di beneficenza del 29 novembre che fruttò moltissimo alla gentile e pietosa iniziativa, coronata dalla sfilata storica de' mezzi di trasporti o dal concorso di

eleganza dello carrozzerio sull'avonue Nicolas.

L'Esposizione decennale di Parigi rimarrà memorabile negli annali dell'automobilismo come quella che costituisce la decisiva o vittoriosa prova del fuoco per la consistenza dell'industria del motore.

Il congresso degli alcool a Parigi.

Il Congresso dell'alcool tenutosi testè a Parigi nel periodo della Decennale, si chiuse esprimendo voti perchè il Governo acquisti il donaturante ad un prezzo fisso e non ricorra all'estero per l'acquisto di alcool metilico se non in casi eccezionali; studi infine la diminuzione della dose di alcool metilico da aggiungere all'etilico per la sua donaturazione, o nel caso che questa diminuzione sia possibile, sia mantenuto l'art. 59 della legge 25 febb. 1901.



La Loggia del Castello di Trento.

EUGENIO VILLORESI

Che il nome di Eugenio Villorresi (da cui si intitola il Canale che ha resa fertile una vasta p'aga della Lombardia) possa stare benissimo nella *Rivista del Touring* lo prova il fatto che



ancor quando i mezzi di comunicazione erano stentati e lenti, e il bicyclo e l'auto non avevano rivoluzionate le vecchie abitudini, Eugenio Villorresi studiava di migliorare le comunicazioni commerciali con canali navigabili; e intuendo tempi nuovi, preconizzava lo sviluppo di quelle forze motrici che dovevano oggi giorno portare un impulso formidabile all'elettricità nelle sue svariate applicazioni.

Infatti in un opuscolo pubblicato nel 1863 egli scriveva:

« Si deve disporre perchè i cavi conducenti le acque per l'irrigazione abbiano a servire anche alla interna navigazione, ponendo in comunicazione fra di loro i diversi laghi e questi coi centri più popolati ed industriali, dando pur vita ad un'ingente forza motrice, tanto necessaria all'industria ».

Così ventotto anni circa dopo la sua morte, avvenuta a Milano il 10 novembre 1879, Eugenio Villorresi per la volontà di un largo gruppo di concittadini, presieduto dall'ing. Giovanni Carones colla presidenza onoraria del ministro della pubblica istruzione ora Luigi Rava coll'alto patronato di S. M. il Re — ebbe il 1 dicembre la sua rivendicazione da un immeritato oblio, per quanto la grandiosa opera che porta il suo nome attesti ai posteri la concezione vasta di un'idea la cui attuazione si può dire costò vita e averi all'ormai illustre Villorresi.

Ben disse l'on. Campi nella sua commemorazione: « Con questo monumento noi compiamo un incontestabile atto di giustizia e di riparazione, vorrei dire di espiazione ».

IL MONUMENTO AD UN GRANDE APOSTOLO DELL'AUTOMOBILISMO

Riproduciamo qui il monumento dedicato ad Emilio Levassor, morto il 14 aprile 1897 a Ivry.

A questo lavoratore e lottatore intrepido, intelligente e tenace si deve se l'idea della « vettura senza cavalli » poté grado a grado farsi strada nel pubblico vincendo una potentissima corrente di scetticismi, di diffidenze e di ostilità. Egli sosteneva, fin da 15 anni or sono, essere più difficile dirigere la pubblica opinione sulla via indicata dai precursori, che guidare e muovere un veicolo senza cavalli.

Il suo ardente apostolato fruttò il trionfo dell'automobile come precipuo mezzo di turismo e come potente ausilio dell'industria e del traffico.

La sua piccola vettura N. 5 colla quale egli conseguì il primo premio nella memorabile Parigi-Rouen ebbe un'influenza decisiva sull'avvenire della tecnica automobilistica. Infatti si può affermare che tutte le vetture ad essa costrutte oggi giorno per il mondo da centinaia di fabbricanti, derivano tutte, dal punto di vista della forma, dalla vettura Levassor N. 5. Fu la prima volta che un costruttore aveva adottato l'innovazione del motore collocato nella parte anteriore della carrozza.

Fino a quel tempo, tutti i motori a benzina erano posti di dietro e offrivano l'impressione di spingere la vettura in luogo di trascinarla.

Queste considerazioni vennero esposte dal barone di Zuylen, presidente dell'Automobile Club di Francia nel discorso ch'egli pronunciò in occasione dell'inaugurazione del monumento.

Questo è opera pregevole dello scultore Dalon e venne scoperto alla presenza di un pubblico moltissimo e riverente il 26 novembre scorso.



Monumento innalzato ad Emilio Levassor a Parigi, Porta Maillot.



BIBLIOTECA.

Luigi Barzini, *La metà del mondo vista in automobile*; Milano, Hoepli, 1907 (L. 7,50).

L'editore Ulrico Hoepli in Milano ha pubblicato l'interessante relazione del viaggio automobilistico Pechino-Parigi compiuta dal principe Scipione Borghese. Il libro, scritto da Luigi Barzini, si intitola: *La metà del mondo vista in automobile*, contiene 117 illustrazioni originali, 12 tavole, una carta itineraria, ed esce contemporaneamente in undici diverse traduzioni pubblicate dai più grandi editori dei singoli paesi. Un vero *raid* editoriale senza precedenti. Il libro ha avuto una tale accoglienza da tutti gli editori del mondo per fatto che esso è veramente un volume originale, non compilato cioè sui telegrammi, necessariamente concisi che il Barzini inviava al giornale, ma vi si raccolgono dettagliatamente, di giorno in giorno, gli episodi più caratteristici o non ancora conosciuti, i quali conferiscono al racconto un'attrattiva avvincente e nuovissima.

Le peripezie del viaggio, gli incidenti della corsa, la varietà dei costumi e dei paesaggi, la accoglienza dei vari popoli, tutto il complesso insomma delle vedute naturali e delle emozioni provate, il Barzini, fino osservatore, narra con una vivacità di stile che avvince, con una sì copiosa varietà di particolari da destare l'interessamento di tutti. Le illustrazioni, prese dal vero, danno all'opera maggior risalto e vivificano mirabilmente gli episodi del viaggio, senza di che alcuni di essi sembrerebbero inverosimili.

Di quest'opera furono già esaurite le due prime edizioni italiane, e si sta attendendo alla terza.

Ellick Morn, *Il Mondo è tuo*; Torino, S. Lattes e C., 1907 (pag. 316; L. 3).

“ Il mondo è tuo „ afferma e prova l'americano Ellick Morn in questo libro “ il mondo è tuo, purché tu sappia conquistartelo, purché tu abbia grande forza di volontà, o sappia imparare a dominare te stesso e gli altri ... Il libro insegna l'arte del successo in tutte le manifestazioni della vita: nell'amore, nel commercio, nella politica, nell'eloquenza, nell'arte, nel giornalismo, o naturalmente anche nello sport che rinforza i muscoli, o i buoni muscoli sono di grande aiuto all'uomo che vuol dominare gli altri uomini. Certi principi troppo americani del libro urteranno forse la nostra sensibilità europea; ma non c'è dubbio che il libro verrà letto con grande interesse ed utilità.

Polygraphisches Institut, Zurigo, *Die Industrielle und Kommerzielle Schweiz* (La Svizzera Industriale e Commerciale) 8 fra.

Di quest'opera interessantissima pubblicata a dispendio, ci stanno dinanzi l'11 e il 12 fascicolo formati un bel volume di 184 pagine in foglio con illustrazioni e piante.

L'opera esce per la festa del centenario dell'invenzione del battello a vapore, ed è dedicata esclusivamente alla navigazione a vapore della Svizzera al cui popolo si intese offrire un compendio di storia del suo inghio.

Club Alpino Italiano (Sezione di Varallo), *La Val Sesia* (Alpi Pennine), Torino, G. B. Paravia e C., 1907 (pag. 300 con illustrazioni).

Di quest'opera notevole abbiamo già parlato a pag. 304 del numero d'ottobre della *Rivista*, dando relazione del Congresso Alpino di Varallo.

Fedretti dott. G., *Manuale dell'Automobilista, Guida per Meccanici conduttori d'Automobili*; Milano, Ulrico Hoepli, 1907 (pag. XX, 900; L. 9,50).

Questo già noto ed apprezzato manuale sulla costruzione dei veicoli sommonti è scritto per gli automobilisti italiani, amatori d'automobilismo in genere, inventori, dilettanti di meccanica ciclistica ed automobile, con norme per il compratore. Il manuale è giunto alla sua terza edizione interamente rifatta, ed è adornato di 184 illustrazioni nel testo e di un modello scomponibile.

Tre numeri sul Salon di Parigi.

Il periodico *L'Automobile*, rivista tecnico-sportiva illustrata milanese, ha pubblicato sul Salon di Parigi (e in parte anche su quello di Torino), uno splendido numero speciale d'un'ottantina di pagine, con articoli di noti scrittori, numerose illustrazioni, e tavolo, monocromo o pelleremo, fuori testo. Con questa pubblicazione è raggiunto, se non superato, lo splendore di simili pubblicazioni estere.

Al Salon di Parigi ha dedicato un buon numero speciale anche *L'Auto d'Italia*, rivista settimanale italiana d'automobilismo. Il numero, in grande formato, e riccamente illustrato, contiene fra altro i ritratti dei membri di Casa Reale.

Al *Salon de Paris* dedicò un numero speciale anche la *Société de Publications Automobiles* di Parigi. E' tutto occupato della descrizione delle principali fabbriche francesi d'automobili o relativi accessori.

Libri inviati in dono alla Rivista.

Istel P. e Gauguat P., *Code pratique de tous les sports*; Paris, Ch. Delagrave (pag. 320; L. 3,50).

Faloci Palignani Michele, *Foligno*; Monografia Illustrata, Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1907 (pag. 154; L. 4).

Quantin H., *Comment on obtient une photographie en couleurs*; Paris, Mendel Charles; 1907 (pag. 69; Fr. 0,75).

Niewenglowski dr. G. H., *Les applications de la Photographie*; Paris, Garnier Frères, 1907 (pag. 460).

Ghelli Silvio, *Quindici giorni ai Bagni di Montecatini*; Milano, 1904 (pag. 298).

Maggioretti mugg. Andrea, *I mezzi meccanici di trasporto per servizi militari*; Roma, E. Voghera, 1907 (pag. 26).

Castellani G., *La Pieve e la Rocca*; Conferenza di storia Santarcangelo; Santarcangelo, Fratelli Giordetti, 1902 (pag. 18; L. 1).

Morandi prof. cav. L., *Notizie storiche della città di Ferentino*; Roma, Unione Cooperativa Editrice, 1905 (pag. 64; L. 2).

Paris Vincenzo, *Quida di Norcia*; Spoleto, Tipografia dell'Umbria, 1906 (pag. 96; L. 0,80).

Herrmanstorfer G., *Quida stradale di Trieste e dintorni per uso ciclistico*; Trieste, Unione Velocipedistica Triestina, 1907 (pag. 98; cor. 3).

Automobile Club di Milano, *Annuario 1907*; Milano (pag. 266).

Perissé Lucien, *Traité General des Automobiles à pétrole*; Paris, Gauthier-Villars, 1907 (pag. 503; Fr. 17,50).

De Lorenzo Giuseppe, *L'Eina*; Monografia Illustrata; Bergamo Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1907 (pag. 154; L. 4).

Debaux A., *Construction et entretien des routes et chemins*; Paris, H. Dunod et E. Pinat, 1907 (pag. 180; Fr. 18).

Fedeli e Savi, *Storia naturale e medica delle acque minerali dell'Alta Val di Nivole*; Firenze, Tipografia della *Gazzetta d'Italia*, 1880 (pag. 430).

Diner J., *Le Reboisement dans les Alpes Maritimes*; Nizza, 22 avenue de la Gare, Imprimerie de l'Éclaircur, 1906 (pag. 14).

Consiglio Provinciale di Como, *Resoconto amministrativo della Deputazione provinciale di Como per l'anno 1906*; Como, Tip. Ostinelli di Bertolini, Nani e C., 1907 (pag. 55).

Pauchet e V., *L'Education physique de l'enfant*; Paris, III, 24 rue Charlot, Société Végétarienne de Franco, 1907 (pag. 13; L. 0,40).

Rivista delle Riviste

— Sullo straordinario sviluppo del Touring Club di Francia leggiamo un interessante articolo nel N. 50 del *Giornale dei lavori pubblici e delle strade ferrate*. Ricorda quel periodico che il Touring Francese conta 100 241 soci, e che avrà per il 1908 un bilancio di 1 200 000 lire. Esso ha speso sino ad ora lire 1 125 000 per lavori stradali; 11 000 per esperimenti diretti a sopprimere la polvere; 145 000 per sussidi ai cantonieri ed altri agenti stradali; ha distribuiti 18 000 pali indicatori, 900 panche coi colori nazionali, 400 posti di rifugio; ha speso 100 000 lire in pubblicazioni, 180 000 nel risanamento degli alberghi ecc.; ed ha iniziata un'attiva campagna per la protezione delle foreste ed il rimboscamento delle montagne. L'articolista non dimentica il Touring Club Italiano, e dice di esso: « La carta che sta pubblicando dell'Italia, le guide, i manuali suoi sono eccellenti. Se la sua azione non ha avuto ancora tutto l'effetto che si merita, ciò si deve non alla deficienza degli organizzatori, ma alla diversità del nostro carattere in confronto di quello francese. Abbiamo voluto però raccogliere questi dati sperando di additare ai nostri giovani una via animosa, che è in gran parte da percorrere, e che sarebbe pur tanto utile a formar quel tipo di carattere italiano, tutto di un pezzo e tutto di un colore, che desiderarono da tempo Massimo d'Azeglio e Giuseppe Giusti... »

— La nostra *Rivista* ha chiusa l'inchiesta (che avrebbe potuto venir continuata per molti anni ancora) sui più bei punti di vista d'Italia; ma sarebbe desiderabile che ora l'inchiesta venisse ripresa regione per regione, ad esempio di quanto la rivista *Fra Torino* ha deciso di fare per il Piemonte. Quel periodico, dopo aver lamentato che i soci piemontesi abbiano mandato a noi del sole risposte, e dopo di aver gentilmente lodata la nostra iniziativa, apre un'inchiesta per invitare ciascuno dei suoi lettori a dichiarare quali sono, secondo il suo parere, i tre più bei punti di vista nel Piemonte. Se in ogni regione, col mezzo d'una rivista o d'un giornale, si facesse altrettanto, si potrebbe aver presto disponibile un materiale per compilare un elenco, se non completo, certamente ricchissimo dei più bei punti di vista d'Italia. Sarebbe questa una guida d'un genere nuovo!

— L'orario ufficiale delle ferrovie italiane elenca ben 1500 linee che collegano le stazioni ferroviarie o tramviarie coi paesi che non sono attraversati da binari. Su questo 1500 linee (per un complesso di circa 44 000 chilometri di strade) il servizio di trasporto si effettua come si effettuava un secolo fa, cioè colle preistoriche messaggerie postali. Ora l'Ingegnere D. Civita, nel periodico *L'Elettricità*, scrive un articolo per dire che per migliorare simili comunicazioni non si pensi per ora che all'automobile, che è il mezzo più pratico per abbreviare il tempo e le distanze; ma per varie ragioni gli omnibus automobilisti a benzina non hanno ancora avuto né potranno facilmente avere quel successo che molti si ripromettono per sostituire con essi lo attuali corriere postali. L'ing. Civita si occupa quindi delle fovie; e conclude coll'affermare che la soluzione del problema della trazione con automobili su strade ordinarie per il servizio di messaggeria postale o per i trasporti in comune dove ricercarsi specialmente nelle fovie; cioè nelle vetture elettriche con *trolley* e filo aereo, ma senza rotaie.

— Il compianto Francesco Giarelli, un giornalista dotto, e di dottrina sicura e svariata, oltre ai numerosissimi articoli da lui pubblicati in molti giornali e riviste, anche ne lasciò di inediti; ed un suo articolo postumo sull'*Aeronautica* pubblica di lui la *Scena Illustrata*. Il compianto pubblicista non pretende certo di narrarvi in un articolo la storia dell'aeronautica dall'origine di questa sino ai nostri giorni; ma si accontenta di esporci alcune reminiscenze ed impressioni. Rendono interessante l'articolo varie riproduzioni di incisioni ed acquaforti dell'epoca, ricordanti le prime ascensioni; e fra esse sono curiose le varie caricature: un pallone che vola in aria, ma è legato con corde a tre asini, che corrono sulla terra ne garantiscono la dirigibilità; o lo spavento dei doganieri i quali aprendo una cassa, ne vedono scappare in aria molti palloncini.

— E' noto che il Touring Club di Francia ha istituito un concorso annuale detto *Concours du Bon Hôte*, al quale non possono prender parte che i proprietari i quali dirigono personalmente il proprio albergo, in cui il prezzo per giorno e per viaggiatore non deve essere superiore alle dieci lire. Lo scorso anno venti albergatori furono premiati con danari o medaglie. Ora *L'Echo de Paris*, per sapere che cosa si deve intendere per « buon albergatore » ha rivolta tale domanda al signor Abel Ballif, presidente del Touring Club di Francia, il quale rispose con una lettera assai interessante. In ogni turista — egli dice fra altro — si devono considerare due personalità ben distinte: l'amatore delle cose belle, e l'uomo; l'uomo che ha bisogni comuni a tutti gli altri uomini: mangiare, bere, dormire. Non bastano però al turista la camera pulita, il cibo sano, la pulizia più rigorosa... e il conto non esagerato; ma egli deve poter trovare nell'albergo quell'ambiente allegro, cortese, simpatico, che gli dia l'illusione di trovarsi come in casa propria. Chi sa dare tutto ciò, è un buon albergatore. La potenza dell'industria degli alberghi d'un paese è data da un buon numero di alberghi di questo genere, e non dalle grandi case nelle quali tutto procede come un orologio. Il signor Ballif assicura che in Francia gli albergatori eccellenti e buoni esistono, e vanno sempre aumentando di numero, tanto che un bel giorno il concorso dovrà venir chiuso... per mancanza di concorrenti; ed allora si planterà il cartello indicatore della strada che condurrà... all'unico albergo cattivo che ancora resterà.

— Edouard de Perrodi pubblica un articolo sulla *Locomotion automobile* nel quale, premesso e constatato come il sentimento autofobo venga in molti luoghi e circostanze determinato ed accentuato dall'offesa recata agli orecchi ed a tutto il sistema nervoso dagli stridi rauchi dei cornetti e dello sirene fino ad oggi generalmente in uso presso gli automobilisti — consiglia tra il serio ed il faceto, quale proposta da realizzarsi col progresso dell'industria ed in un tempo più o meno remoto, di applicare al motore una specie di *carillon* gigantesco. « Basterebbe, egli dice, porre all'istruimento un " forte " come nei grandi organi, quando trattasi di segnalare il proprio passaggio e si realizzerebbe per lo meno il vantaggio di cattivare all'automobilismo la simpatia del melomaniaco — senza contare che anche da forma la vettura potrebbe offrire ai rudi villici l'esecuzione di scelti pezzi da concerto. Che c'è di straordinario? Il progresso avanza ora a passo... automobilistico. Ad ogni modo si renderebbe un vero servizio all'umanità sostituendo qualche cosa di meno brutalmente cacofonico alle cornette d'oggi... »

— Nell'ultimo numero del *Bollettino dell'Alpinista*, rivista bimestrale della Società degli Alpinisti Tridentini, si dà notizia dell'inaugurazione d'una lapide murata in onore di Quintino Sella al Passo del Tuckett. Sotto al medaglione in bronzo del fondatore del Club Alpino Italiano si doveva leggere questa iscrizione: « Il Club Alpino Italiano — donava — alla Società Alpinisti Tridentini — quest'obelisco di Quintino Sella — allorché murata qui sul rifugio che porta il nome del grande alpinista — affermasse perennemente o di faccia alla provocazione straniera — i diritti dell'italianità — XXIV agosto 1907. » L'autorità politica, per misura d'ordine pubblico (a 2400 metri sul mare!) ha fatto scarpellare dal basamento le parole qui sopra scritte in corsivo!

— Nell'ultimo numero della *Alpi Giulie*, rassegna bimestrale della Società Alpina delle Giulie, si commemorano le " nozze d'oro dell'alpinismo moderno... ricordando che la prima Società alpina, cioè l'Alpine Club di Londra, venne fondata il 22 dicembre 1857. L'autore dell'articolo lamenta l'ancora scarso numero degli alpinisti italiani in confronto di quello degli alpinisti esteri, e specialmente tedeschi.

— Sembra che i geografi disconoscano i benefici delle foreste resinose sulle spiagge basse e lungo i nostri mari, perché ben pochi di essi le ricordano. Alle pinete costiere d'Italia nell'ultimo numero del periodico *L'Opinione Geografica* dedica un articolo L. Olivieri, il quale parla del pericolo grave della dunazione, che può essere respinto col mezzo dell'imboscamento a pineta delle coste sabbiose.

L'attualità nell'immagine.



L'idrovolante Forlanini, col quale si fecero esperimenti sul Lago Maggiore.



Lo scheletro d'un automobile incendiato sulla strada dell'Abetone



L'accampamento francese di Bab-el-Asna al Marocco.
(Copyright Adolfo Croce, Milano.)



Cascina Ballysallagh in Irlanda presso la quale sono caduti i resti del pallone dirigibile « Patrio ».



Parte della Via Lettarini a Palermo, rovinata, il 19 dicembre, dallo scoppio di una fabbrica clandestina di dinamite.

(Fotografia Locascio, Palermo.)



ATTRAVERSO L'ITALIA è il titolo di un album di grande lusso e di grande formato

comprendente la riproduzione nitidissima di oltre 2000 fotografie, rappresentanti quanto di più notevole può vantare l'Italia, da



Trento a Girgenti nei monumenti tesori d'arte, paesaggi, costumi. Di quest'opera, col testo di Ottone Brentari, il T. pubblica la seconda edizione. Essa è posta in vendita ai soci del T. a Lire 26 franca di porto nel regno. Per l'estero aggiungere le spese per il spaccio postale. Diamo qui la riproduzione di due delle vignette (Tempio di Giunone Lucina a Girgenti, Castel Toblino nel Trentino), che abbiamo dovuto scegliere fra le più piccole, data l'angustia di queste pagine. L'album forma un magnifico regalo di grande vantaggio intellettuale, ed uno splendido adornamento per qualsiasi elegante salotto. - Commissione e importo al Touring M. Napoleone 14. Milano.

Pagamento della quota annuale per il 1908.

Si rammenta ai Soci che
ENTRO IL 15 GENNAIO
deve venir pagata la
QUOTA PER IL 1908

che è di

L. 6 —

per i soci abitanti nel Regno; di

L. 8 —

per i soci dell'Estero.

Per la recentissima istituzione degli **Uffici Touring**, i soci domiciliati nelle località sottoidicate devono effettuare il versamento della quota sociale 1908 anziché alla Sede Centrale di Milano a BERGAMO — presso l'Ufficio Consolare, Via Paleocapa, 3 A.
CATANIA — all'Ufficio del Touring, Via Vittorio Emanuele, 69 A.
FIRENZE — all'Ufficio del Touring, Via Campidoglio, 6.
GENOVA — all'Ufficio del Touring, Galleria Mazzini.
NAPOLI — all'Ufficio del Touring, piazza Nicola Amore.
PALERMO — all'Ufficio del Touring, via Vittorio Emanuele, 50.
ROMA — all'Ufficio del Touring, piazza San Silvestro, 91.
TORINO — presso l'Ufficio Consolare, Corso Vittorio Emanuele, 50.
VENEZIA — all'Ufficio del Touring, Palazzo Morosini, Campo S. Stefano.

IMPORTANTE.

I soci che desiderano essere esonerati per il periodo di 5 anni, o per sempre, dalle noie derivanti dall'esecuzione delle operazioni sociali (pagamento quota — rinnovazione tessera, ecc., ecc.) possono approfittare dell'occasione del rinnovo della quota per passare nella categoria dei soci *quinquennali* (1908-1912) o *vitalizi*.

Verso la fine di febbraio saranno trasmessi gli assegni per il pagamento della quota annuale. In marzo verrà sospeso l'invio della *Rivista Mensile* a quei soci che non saranno in regola coll'Amministrazione.

I Soci del Touring Club Italiano riceveranno gratuitamente durante il 1908:

1. - **Rivista** (Un fascicolo al mese di oltre 80 pagine riccamente illustrato e completamente rinnovato), che ha un valore commerciale di almeno L. 6.—
 2. - **Annuario Generale 1908**. Completamente rinnovato, con nuove rubriche che per i non soci sarà messo in vendita a " 4.—
 3. - **Carta d'Italia del Touring Club Italiano alla scala 1:25000** in 58 fogli, di cui i primi 12 fogli costituenti il I Gruppo furono distribuiti ai soci iscritti per gli anni 1906 e 1907. Saranno distribuiti nel 1908 in due gruppi 8 fogli. Valore commerciale attribuito ad ogni foglio L. 1; quindi " 8.—
 4. - **Profili itinerari illustrati**. Prezzo per non soci " 4.—
- Valore totale L. 22,—

NB. I soci nuovi Guida Strade Grande Comunicazione (parte italiana). In 3 volumi posta in vendita ai non soci a L. 5.50.

Ai lettori.

Eccovi, lettori benevoli, il primo numero della *Rivista Mensile* 1908: quello che inaugura un novello ciclo di vita per il Touring Club Italiano.

In questo fascicolo, come potete constatare, noi ci siamo sforzati di raggiungere gli scopi le cui linee generali avevamo tracciate nel numero del dicembre scorso: di commisurare cioè al colossale sviluppo dell'istituto ed alla sua magnifica vitalità, il volume, il decoro, l'interesse e l'equilibrio del giornale che ne è l'emanazione e ne deve essere il documento fedele e diretto.

In questo rinnovamento, l'opera nostra non è ancora pari ai nostri proponimenti, ma ci preme di assicurare i nostri associati che la *Rivista* di questo mese non rappresenta il modello definitivo a cui noi aspiriamo e che essi hanno il diritto di attendersi. In seguito procureremo di colmare man mano le lacune che noi stessi rileviamo in questo inizio di trasformazione.

Le nostre intenzioni, i nostri criteri, la nostra via insomma, ci sembra abbastanza chiaramente indicata dal primo passo compiuto. Se non ci verrà meno il conforto di una valida assistenza morale e materiale da parte della grande famiglia turistica italiana, all'incremento ed alla missione della quale diamo opera entusiastica e costante, la nostra *Rivista Mensile*, da origini così umili e recenti, potrà assurgere fra pochi mesi alla dignità d'una pubblicazione di prim'ordine, la quale oltre ad accogliere in sé il materiale completo di informazioni e di nozioni che sono l'alimento indispensabile degli iniziati, offrirà anche il fascino dell'eleganza, dell'arte, della varietà e della curiosità che conquista i profani e gli indifferenti e che costituisce perciò il miglior strumento per la propaganda della nostra fede comune.

Però i soci del Touring devono considerare che il tentativo che abbiamo fatto e che completeremo in seguito, ci costi un notevole sacrificio soprattutto pecuniario.

Senza calcolare che il generale rincare della vita, l'aumento dei prezzi della mano d'opera e della materia prima si ripercuote senza facoltà di rivalsa sulla nostra Amministrazione. Malgrado tuttociò, nonostante che da parte nostra si continui a corrispondere agli associati annuari, gruppi di carta d'Italia al 250.000 di 8 fogli ciascuno, profili itinerari illustrati che rappresentano un grande valore intrinseco e commerciale, ad onta dell'esplicazione di nuove attività, quale l'istituzione degli Uffici del Touring, malgrado tuttociò, ripetiamo, noi manteniamo immutato il prezzo d'iscrizione in lire 6.

E' necessario dunque spiegare come era loro dovuto di promuovere l'incremento del Touring diffondendone la fama ed i benefici?

Noi diciamo loro soltanto: Aiutateci, ampliate i limiti della nostra facoltà d'operare: per il bene vostro, per il bene di tanti vostri simili, per l'interesse della patria nostra, fate che il Touring Club giganteggi e diventi onnipotente.

Non vi si chiedono eroismi: domandiamo soltanto che vi rendiate soci vitalizi o quinquennali — o almeno che ciascuno di voi ci procuri nell'anno una nuova iscrizione, un nuovo fedele alla buona e nobile causa.

Premiazione dei Soci benemeriti 1907.

Nel corrente mese in giorno a destinarsi sarà proceduto alla sede del Touring al sorteggio dei premi straordinari destinati ai soci benemeriti del 1907.

Daromo nel fascicolo di febbraio il risultato dell'estrazione coi nomi dei fortunati.

CAMERA
PIEGHEVOLE

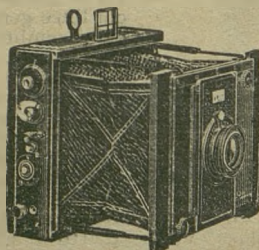
GOERZ "ANGO,"

con doppio anastigmatico Goerz

==== **NUOVO MODELLO** ====

2
Grands Prix

Milano 1906



LEGGIERA - SOLIDA
TASCABILE
ED ELEGANTE

Apparecchio universale per Dilettanti e Professionisti

con otturatore regolabile dall'esterno funzionante a mano od a pera per pose ed istantanee fino a 1/100 di sec. (d) con tele-obiettivo per fotografie a distanza. Cataloghi gratis si possono ottenere in tutti i negozi di articoli fotografici e dallo

Stabilimento Ottico **G. P. GOERZ** Società per Azioni

BERLINO - Friedenau, 115 - BERLINO

LONDRA

1,6 Hoiborn Circus E. C.

PARIGI

22, Rue de l'Entrepôt

NEW-YORK

52, East Union Square

A richiesta invio gratis dei Cataloghi degli articoli fotografici e binocoli.

LA SOLA

F. I. A. T.

**Trionfatrice
delle
classiche
prove :**

Targa Florio Italia CORSA ALL'ALESSAGGIO.

Taunus Germania CORSA ALLA CILINDRATA.

Grand Prix Francia CORSA AL CONSUMO.

**ha dimostrato la sua superiorità su tutte le altre macchine in
velocità, resistenza, rendimento del motore, minimo consumo**

AGENTI GENERALI: **GARAGES RIUNITI** FIAT-ALBERTI-STORERO
TORINO - ROMA - MILANO - FIRENZE - GENOVA - NAPOLI - PADOVA

Pronta consegna Chassis e Vetture con ogni forma di carrozzeria a prezzi di fabbrica.

I Modelli 1908 sono la perfezione dell'industria automobilistica.



La Direzione ed il Consiglio del Touring hanno preso fra altro, nelle loro ultime sedute, le seguenti deliberazioni:

CIRCOLAZIONE DI VELOCIPEDI. — La Direzione prende atto della sentenza recentemente pronunciata nella causa intentata dal Comune di Torino all'avv. Ceresole per aver questi transitato colla bicicletta sulla banchina di una strada provinciale fuori della città: causa che si è chiusa con sentenza favorevole all'avv. Ceresole, nel senso che non possa l'autorità Provinciale o Comunale dare forma e valore imperativo a disposizioni regolanti la circolazione delle biciclette, in aggiunta od in contraddizione con quanto espresso nel Regolamento 16 dicembre 1897.

STATUTO E REGOLAMENTO DEL CONSORZIO PER SEGNALAZIONI ALPINE. — La Direzione ed il Consiglio approvano.

CONVEGNO DI INTROBIO. — Si accorda il patronato del Touring al Convegno skijistico di Introbio, da indirsi nell'inverno 1907-1908 e si delibera di destinare ad esso una medaglia d'argento.

OPUSCOLO SULLO SFORZO DI TRAZIONE. — Si manda all'ing. Pugno per la revisione in modo da procedere subito dopo alla pubblicazione.

AUTOMOBILE PER IL MINISTERO DELLA MARINA. — Alla direzione delle costruzioni navali che manda a chiedere il consiglio del Touring sull'acquisto di un'automobile per il trasporto di materiali, si manda a far pratiche perchè l'acquisto sia fatto in seguito ai Concorsi di Piacenza, di cui una categoria speciale potrebbe essere organizzata per gli scopi che si propone la Direzione e delle costruzioni navali.

MANIFESTAZIONI DI TRENTO 1908. — Su richiesta del capo console di Trento, rag. Guido Larcher perchè un rappresentante della Direzione a sista alla riunione d. 11/8 dicembre tra i consoli del trentino ed i consoli del veneto per l'organizzazione del Congresso-issimo 1908 per l'inaugurazione di sei rifugi alpini — ritenuto il carattere di spiccata italianità che riveste l'iniziativa dell'impianto sei rifugi per parte della Società Alpinisti Tridentini e del Consolato del Touring, si ritiene opportuno di inviare colà in rappresentanza della Direzione il segretario generale.

CONCORSO PER AUTOMOBILE POSTALE. — Si prende atto della comunicazione dei verbali della Commissione per un'auto-postale e dei regolamenti del Concorso.

DISEGNO DI LEGGE PER IL CORPO V. C. A. — Si prende atto.

OMAGGIO DEL COMITATO DELL'ESPOSIZIONE AL TOURING. — Il comm. Johnson comunica la lettera 9 dicembre della Presidenza del Comitato esecutivo dell'Esposizione di Milano, colla quale si accompagna l'omaggio di riconoscenza che il Comitato stesso ha deliberato di offrire al Touring per le speciali benemeritenze che questi si è acquistate per l'iniziativa del Concorso della Camera d'Albergo.

Il Consiglio prende atto con vivo compiacimento.

ORGANIZZAZIONE DI UN CONCORSO PER TIPI DI ALBERGHI. — Bertarelli porta in Consiglio l'approvazione della Direzione alla proposta della Commissione Miglioramento Alberghi, relativa all'istituzione di un concorso per due progetti per medio e per piccolo albergo.

Il Concorso si propone di fornire cognizioni pratiche per l'impianto di alberghi. Occorre escludere gli alberghi di primo ordine poichè essi hanno raggiunto già un lodevole grado di *comfort*, mentre occorre invece rivolgere i propri sforzi al riordinamento degli alberghi di seconda e di terza categoria, salvo poi vedere se sarà il caso di escludere la terza categoria. Il Concorso dovrà fornire materiale che possa

giovare in tutti i casi e tale da poter eventualmente fornire materiale di un manuale per la costruzione degli alberghi.

La Commissione, al riguardo dei premi da stabilire per il Concorso, ha concretato le seguenti proposte:
I premio: 500 lire con medaglia d'oro o diploma per albergo da 40 a 60 letti; 5 medaglie d'oro.

II premio: 500 lire con medaglia d'oro e diploma per albergo da 20 a 30 letti; 5 medaglie d'oro.

Nonchè medaglie d'argento per ciascun concorso e medaglie di bronzo a giudizio della Giuria. La Direzione generale, che ha approvato dal canto suo tali proposte, domanda la ratifica per la spesa stabilita che l'organizzazione del Concorso deve essere fatta dall'ufficio.

Il Consiglio approva la proposta della Commissione.

RIUNIONI TRA I CONSOLI E GLI ALBERGATORI PER PROPAGANDA AL MIGLIORAMENTO DEGLI ALBERGHI. — Bertarelli porta in Consiglio il voto della Commissione, approvato dalla Direzione, di organizzare delle riunioni tra i consoli ed albergatori in centri opportuni per la propaganda al miglioramento degli alberghi, con riserva, dopo i primi esperimenti, di generalizzare e di estendere l'iniziativa dovunque ciò si riconoscerà utile agli effetti della propaganda.

Nei riguardi degli albergatori queste riunioni avranno lo scopo di convincerli dell'opportunità di decidersi a fare nel campo pratico quei miglioramenti nei loro stabili che rispondano alle attuali esigenze dell'igiene nei riguardi della pulizia, degli arredi e degli apparati sanitari.

Dopo queste riunioni potremo venire ad una corrispondenza cogli interessati: corrispondenza che venne già attivata, ed in modo assai vivace, coi consoli che rispondevano alle circolari loro trasmesse dalla Commissione.

In tal modo, ed in breve, il Touring potrà ottenere dei risultati di grande portata pratica a questa nuova causa che ha pure degli umili e modesti oppositori, ma di indiscutibile importanza.

Gavazzi domanda che le proposte della Direzione e della Commissione siano integrate dall'istituzione di un Concorso tra gli alberghi esistenti che hanno meglio dimostrato di approfittare dei consigli o dell'azione del Touring. In tal modo sarebbe più che colla parola stimolata l'emulazione degli albergatori.

Bertarelli osserva che la proposta Gavazzi ha già avuto un'attuazione per parte del T. C. F. che ha istituito due concorsi: uno del Bon Hôtel, e l'altro del Bon Hôtelier, che sono cose ben distinte.

Tien conto della raccomandazione che porterà in Commissione.

SALON DI PARIGI. — Bertarelli deve con animo lieto riferire che nella sua permanenza a Parigi ha potuto constatare l'importanza veramente grande della partecipazione del Touring a quell'Esposizione annuale, sia per il decoro dell'Esposizione del Sodalizio, sia per la propaganda tra le personalità e le notabilità del mondo automobilistico internazionale.

Esalta l'opera di propaganda e di collaborazione del nostro capo console colà Giorgio Berteaux, e il Consiglio, su proposta Bertarelli, vota un plauso al capo console di Parigi.

Il Direttore generale dà poi comunicazione della lettera dell'A. C. F. con la quale questi offre, a testimonianza del gradimento dei servizi resi dal Touring, anche in prò dell'automobilismo in generale, il consueto *stand*, senza tassa di posteggio.

Il Consiglio prende atto e manda al presidente dell'A. C. F. vivissimi ringraziamenti.

Carta d'Italia e Profili.

I Soci del 1907 devono ricevere ancora due fogli della Carta d'Italia (Firenze-Bologna e Pisa) ed i Profili itinerari illustrati.

La spedizione dei due fogli comincerà alla fine del gennaio o ai primi del febbraio: seguiranno i profili-monografie (che saranno inviati a tutti coloro che pagarono la quota 1907) a giusto compimento del programma annunciato.



Velocipedi e Banchine.

La circolazione dei velocipedi è completamente libera in tutto il territorio del Regno e i divieti interposti dall'autorità comunale e provinciale a percorrere le banchine fiancheggianti le strade non possono avere effetto di sorta, perchè le restrizioni in merito non possono estendersi oltre i limiti tassativamente stabiliti dal regolamento per la circolazione dei velocipedi.

Già il Pretore urbano di Torino con sentenza dell'ottobre 1906 (vedi *Rivista del Touring*, novembre 1906, pag. 317) dichiarava non farsi luogo a procedere nei confronti dell'avv. Achille Ceresole imputato di aver circolato con velocipede sulla banchina di una strada provinciale fuori cinta, non ostante il divieto posto dal Comune.

In seguito a tale sentenza la Provincia credette potersi sostituire al Comune, e la Deputazione provinciale, in base al regolamento di polizia stradale 8 gennaio 1905, proponeva al Consiglio provinciale, che ratificò la proposta, di stabilire che le banchine e i marciapiedi delle strade provinciali fossero riservate ai soli pedoni escluso ogni veicolo di qualsiasi specie, ed ordinava quindi all'Ufficio tecnico provinciale di impiantare appositi cartelli indicanti i tratti di banchina o di strada ai quali si estendeva il divieto.

Il Municipio di Torino, che ha nel suo territorio un tratto della strada provinciale Torino-Milano di cui, per convenzione 9 gennaio 1905 colla Provincia ha incarico della vigilanza e manutenzione, approfittò dell'ordinanza per porre lungo i tronchi vietati ai veicoli i palini indicatori del divieto, ricordando anche con manifesto le disposizioni dell'articolo 45 del Regolamento di Polizia stradale.

In base a tale divieto una guardia municipale addi 27 luglio e 6 agosto 1907 elevava contravvenzione all'avv. Achille Ceresole di Torino il quale fu sorpreso a circolare su velocipede sul tratto di banchina riservata ai pedoni della strada provinciale Milano-Torino, ad un chilometro dalla cinta daziaria.

Trasmesso il verbale di contravvenzione al sindaco, questi richiedeva all'avv. Ceresole se a termine del Regolamento 8 gennaio 1905 intendeva transigere amministrativamente, ma il contravventore, convinto di non aver commesso fatto che potesse ascrivarsi a reato, rifiutò affrontando invece il giudizio penale.

Il P. M. e la parte civile, in rappresentanza del Comune, sostennero la piena responsabilità dell'imputato affermando incontrastata la violazione delle disposizioni emanate dall'autorità comunale in base a deliberazione della provincia ed in rapporto all'articolo 45 del Regolamento di Polizia stradale. Il Pretore ritenne invece che le norme sulla circolazione dei velocipedi su aree pubbliche devono essere esclusivamente determinate dal Regolamento 16 dicembre 1897, N. 540, il quale, fatta eccezione alla parte abrogata dall'articolo 2 del decreto 22 aprile 1906 per l'esecuzione della legge 10 dicembre 1905, rimane tuttora in vigore per quanto concerne la circolazione dei velocipedi su aree pubbliche. E pertanto nella fattispecie occorre esaminare se l'imputato avesse violato le disposizioni in esso regolamento contenute e non quelle del Regolamento di Polizia stradale 8 gennaio 1905 che non ha nulla a vedere colla circolazione dei velocipedi.

Ecco il brano più interessante della sentenza:

L'articolo 1 del Regolamento 16 dicembre 1897 dichiara essere libera in tutto il territorio del Regno la circolazione dei velocipedi quando si osservino le disposizioni che sono contenute nel Regolamento. Alla libera circolazione in tutto il Regno sono però contemplati agli articoli 5 e 6 due generi di restrizioni: l'una tassativa, articolo 6 «è proibito percorrere con velocipedi i marciapiedi dell'abitato ed i viali riservati ai pedoni ed ai cavalli da sella in parchi e giardini pubblici, ed il divieto non è esteso ai velocipedi condotti a mano»; l'altra protettiva,

articolo 5 «si dà all'autorità municipale facoltà di ostendere ai velocipedi il divieto di percorrere certe vie e piazze pubbliche e si autorizza pure l'autorità municipale ad escludere i soli ciclisti da determinate vie e piazze pubbliche e si prescrive la procedura che deve seguirsi per la legalità del divieto».

Nessuna di queste due restrizioni alla libera circolazione dei velocipedi può, a parere del giudicante, riferirsi al caso del Ceresole. Egli si trovava su strada provinciale, lontano dall'abitato, oltre un chilometro fuori cinta.

Il divieto di transitare sulla banchina, ove fu contravvenuto al Ceresole, fu posto dall'autorità provinciale, Deputazione e Consiglio provinciale; il sindaco di Torino fu incaricato di procedere all'esecuzione del divieto.

L'autorità provinciale poteva restringere la circolazione delle biciclette sulle strade sottoposte alla sua giurisdizione oltre i limiti che sono previsti dal regolamento sulla circolazione dei velocipedi?

E' facile la risposta quando si abbiano presenti i motivi che indussero il legislatore, applicando la tassa sui velocipedi, a sancire norme che regolassero uniformemente su tutto il territorio del Regno la circolazione di questi veicoli e quando si ricordi la disposizione già citata dall'articolo 1 del regolamento che ne assicura la libera circolazione vincolando al ciclista l'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento. Ora, poichè il Regolamento del 16 dicembre 1897 non autorizza l'autorità della provincia ad emanare disposizioni relative alla circolazione dei velocipedi, dovrà ritenersi che le restrizioni poste dall'autorità provinciale di Torino — Consiglio e Deputazione provinciale non sono legittime perchè contrarie alla lettera ed allo spirito del Regolamento sulla circolazione dei velocipedi e quindi non hanno forza imperativa e non possono vincolare i ciclisti alla loro osservanza.

Omissis

L'avvocato Ceresole non ha quindi commesso fatto che dal regolamento succitato sia ritenuto reato.

Perciò deve essere assolto per incoscienza di reato.
Torino, 31 ottobre 1907.

Automobili — Investimento.

A proposito della sentenza del Tribunale di Cremona che abbiamo riferita nel numero del passato dicembre, ci scrivono non essere vero che il P. M. abbia sostenuto esser colpa il solo fatto di andare in automobile. Prendiamo atto dei volontari della cosa. molto più che a noi stessi la notizia non era sembrata verosimile.

a. b. b.



CONSOLATO

Consoli.

Bassanello	Dott. Armando Bonifazi.
Bastia	Dott. Leo Angelini.
Bollengo	Enrico Chiodi.
Bolsena	Salvatore Zocchi.
Buenos Ayres	Aldo Pozzi.
Cambiano	Giuseppe Pantaso.
Campagnola	Tonino Conti Barbieri.
Canosa di Puglia	Ing. Carmelindo Jannuzzi.
Carpaneto	Avv. Luigi Faustini.
Carugate	Guido Tornaghi.
Castagnaro	Dott. Ferruccio Cologueso.
Castel di Sangro	Giuseppe Fiocca.
Castelfranco Emilia, (36 regg. fant.)	Cap. Cesare Cesari.
Castelluccio	Oreste Sacchi.
Castelnuovo Calcea	Avv. cav. Celestino Aluffi.
Cividate al Piano	Flaminio Strazza.
Genova (Com. ten. ca- rab reali est.)	Ten. Achille Biamonti.
New-Orleans	Luigi Castelli.
Nocera Inferiore	Geom. Giunio Bruto Santini.
Parenzo	Angelo Danclon.
Piano di Sorrento	Dott. Vincenzo Maresca.

Al 15 Gennaio 1908

sono pronti e messi in spedizione i nuovi cataloghi

VELOCIPEDI

BIANCHI

DI MARCA MONDIALE.

Nella richiesta accennare al numero di Tessera del T. C. I.

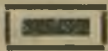
SOCIETÀ ANONIMA FABBRICA AUTOMOBILI E VELOCIPEDI

E. BIANCHI Via Paolo Frisi, 72 **MILANO**

RAPPRESENTANZA ITALIANA

DE DION - BOUTON

FIRENZE



SOCIETÀ
ANONIMA

Garages E. NAGLIATI



CONCESSIONARI:

LOMBARDIA

Ricordi e Sessa - Milano.

LIGURIA

Ditta Valensin - Genova.

PIEMONTE E ITALIA MERIDIONALE

Garages Alessio - Torino - Roma - Napoli.

MODENESE

E. Gatti - Modena.

SICILIA

Barone Stabile - Palermo.

VENETO

Ditta Bottacin Ved. Roversi - Padova.

MODELLI 1908

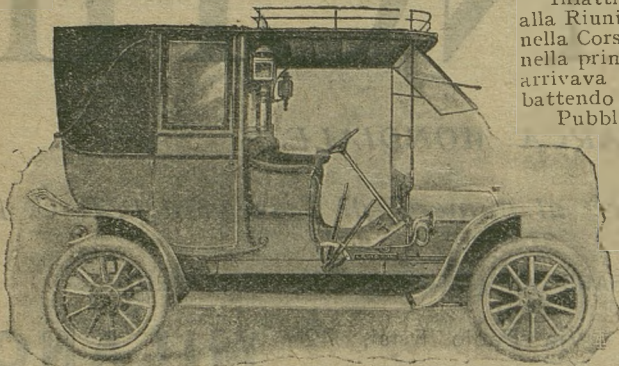
CHASSIS	8 HP. - MONOCILINDRO	L. 6 500. -
CHASSIS	12-16 HP. - QUATTRO CILINDRI	L. 9 500. -
CHASSIS	18-24 HP. - QUATTRO CILINDRI	L. 13 000. -
CHASSIS	30-40 HP. - QUATTRO CILINDRI	L. 17 000. -

AUTOMOBILISMO.

Salon di Parigi 1908.

All'ultimo Salon di Parigi (12 novembre-1° dicembre scorso), non sarà certamente sfuggito ai visitatori intelligenti un tipo di châssis ultima creazione, che è destinato a vincere qualunque concorrenza e piazzarsi subitamente al primo rango, racchiudendo tale macchina, oltre ai perfezionamenti di ultima applicazione, altresì, e qui è l'importanza per la maggioranza degli acquirenti d'oggi, il buon mercato nel costo ed il buon mercato nella manutenzione.

Lo châssis, di dimensioni molto pratiche per l'installazione di una carrozzeria tanto aperta



quanto chiusa, riservandovi uno spazio utile al carrozziere di m. 0,800x2,320, avente un *emballement* di 2,670 permettente una comoda entrata laterale, è a 4 cilindri e della forza di 14-16 HP. accensione magneto alta tensione, trasmissione a cardano, il cambio è a tre velocità, la massima in presa diretta, marcia indietro, tre freni potenti (due alle ruote, uno sul differenziale). Dimensioni delle ruote 810x90. Il peso del châssis completo in ordine di marcia non sorpassa i 700 Kg. — Tale macchina, l'ideale per 1908, è costruita dalla FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE, di Herstal(*) che nell'ultimo trimestre 1907 già ebbe ad introdurne in Italia in anticipazione sul 1908, e sembra che pure da noi non dovesse mancargli quella rinvanzanza che giustamente le spetta.

Infatti un primo châssis di tale tipo iscritto alla Riunione di Conegliano il 6 ottobre scorso, nella Corsa dei 5 Km., con partenza a slancio, nella prima categoria di châssis fino a L. 10000, arrivava primo in 4'25, pari a 75 Km. l'ora, battendo macchine di forza superiore.

Pubblichiamo una illustrazione raffigurante una carrozzeria Landulet, montata sopra tale châssis: F. N. della forza di 14-16 HP.

Rappresenta la vettura della stagione, permettente di servirne tanto per città, quanto per turismo; elegante, svelta, solida e di prezzo convenientissimo.]]

(*) Agenti per l'Italia: A. FUSI & C.º - Milano, Piazza Castello, N. 16.

CICLI FRERERA

PIÙ RINOMATI

SCORREVOLEZZA

ELEGANZA

ROBUSTEZZA

ECONOMIA

SOCIETÀ ANONIMA FRERERA MILANO



Roma (console nav.) Carlo Rasponi (S. T. di Vascello della R. N. Lepanto).
S. Maria a Vico Samuele De Lucia.
Sassari (57 regg fant) Magg. Antonio nob. Tranfo.
Torino (3 regg alpini) Cap. Vincenzo Allasio.
Vercelli Ing. Franco Dusnasi.

Medici.

Badolato..... D. tt. Raffaele Paparo.
Bollate D. tt. Giovanni Gallina.
Bovalino D. tt. Francesco La Cava.
Camogli D. tt. Giacomo Marco Schiaffino
Casacalenda D. tt. Vincenzo Rinaldi.
Casalnuovo D. tt. Enrico Cattolani.
Castagnaro D. tt. Ferruccio Colognese.
Chivasso D. tt. Stefano Brimero.
Cinisello D. tt. Francesco Gallieni.
Codroipo Dott. Giovanni Faleschini.
Cologno Dott. Livio Metalli.
Crema D. tt. Giuseppe Spagnoli.
Dorno D. tt. Alfredo Villa.
Druent Dott. Gaetano Griffi.
Fiumalbo Dott. Michele Vicini.
Martellago Dott. Federico Montemezzo.
Pescia Dott. Cesare Bacci.
Rionero Sannitico Dott. Luigi Balzano.
Viterbo Dott. Cesare Polidori.

Legali.

Altamura..... Avv. Lorenzo Santoro.
Carpinone Avv. Valente Cosmo.
Carrara Avv. Ghino Faggioli.
Castellone Avv. Gianfranco Alexich.
Catania Avv. Franc. Borgianelli Spina.
Cavezzo Avv. Annibale Benatti.
Celenza Valfortore Avv. Saverio Jamele.
Chioggia Avv. Pietro Scarpa.
Chivasso Avv. Marco Lupio.
Ciriè Avv. Carlo Demonte.
Citta di Castello Avv. Francesco Bruni.
Clusone Avv. Romualdo Grassi.
Lonato Avv. Pietro Paolo Papa.
Milano Avv. Arrigo Facheris.
Palermo Avv. Michele Galifi Lo Faso.

Farmacisti.

Buja Nicoloso Andrea.
Meda Campagnoli Camillo.
Torino Chiosso Sebastiano.

AFFILIAMENTI.**Garages.**

Cortona..... Società Cortonese per servizio automobilistico, categoria II.

Meccanici.

Buscate..... Mascazzini Pietro cat II A M C
Carrò..... Burdissio Antonio " " "
Chiusi..... Rettori Alessandro " " "
La Maddalena..... Fratelli Mordini " " "
Pordenone..... Scaini Antonio " " "

Soci benemeriti.

Giardi Ettore, Venezia — Del Vivo avv. Gilo, Empoli — De Mattai Leonardo, Venaria Reale — Levi prof. Giuseppe, Bussato — Lissa ing. Ulisse. Parà (Brasile). — Pandolfini cav. avv. Ignazio, Palermo — Zanchi dott. ing. Luigi, Bergamo.

TOTALE N. 1339.

Soci quinquennali.

Aluffi Alberto, Ivrea — Amioni Pietro, Milano — Arrigoni Francesco, Milano — Baldi Piero, Broni — Baraldi Ancloro, Pieve di Cento — Bardazzini Emilio, Firenze — Beraud Carlo, Torino — Bergomi Luigi, La Fraccia di Stessa — Bertaroli Luigi, Milano, Bondomi cav. Carlo, Barzanò — Borgna prof. Giuseppe, — Buvoli Zanone Alessandro, Padova — Callegari Umberto, Biella — Carlevarini Attilio, Savona — Castoldi ing. Marco, Milano — Cerutti Giovanni, Cuneo — Colombo Antonio, Milano — Comune di Biandrate — Cuzzi avv. Ferdinando, Zoeca — Dami Mario, Firenze — Danin Giovanni, Venezia — Danovaro G. B., Salisburg — De Angelis Ettore, Milano — De Toni Guido, Firenze — Fadini Carmelo, Milano — Fanoni Guido, Stessa — Faustini avv. Luigi, Carpaneto — Ferrara ing. Silvio, Campobasso — Ferrari Ferdinando, Milano — Ferrari Amaritti Cosaro, Maranello — Ferraro Oreste, Casale Monferrato — Fino Giacomo, Viù — Fumagalli Pompeo — Furlanetto rag. Carlo, Mozzate — Gallini Francesco, Milano — Giglioli Guglielmo, Reggio Emilia — Leuman Alfredo, Pra — Levi Floreani, Maiano — Magnetti Luigi, Varano Borghi — Nobis Ottorino, Longarone — Panocchia Gaetano, Livorno — Parpinelli Attilio, Marcone — Rocca G. E., Genova — Ronchi Carlo, Ornavasso — Rosazza G. B., Porto Maurizio — Saccardo Andrea, Agordo — Sacchetti Innocente, Venezia — Suffico dott. Antonio, Palazzolo sull'Oglio — Tabarlini Tito, Venezia — Testa Achille, Pistoia — Vago magg. Cesare, Monteggiano — Verità Pietro, Firenze — Vienna Angelo, Venezia — Zamboni Lucilio, Montorio Torinese — Zorio Giuseppe, Bibiana.

TOTALE N. 5068.

Gli Annuari 1908.

Rinnoviamo la viva preghiera ai consoli e ai soci che hanno ricevuto il nostro questionario d'inchiesta per la compilazione dell'Annuario Generale la sua pronta restituzione con le informazioni richieste.

Si pregano anche i soci di collaborare a tale opera servendosi del modulo inserito nel fascicolo di novembre u. s.

A tutti indistintamente che avessero aggiunte, modificazioni, correzioni od altro da portare tanto all'Annuario Generale che a quello dell'Automobilismo 1908 rivolgiamo la preghiera di comunicarle al più presto possibile alla Redazione degli Annuari del Touring, Milano, via Monte Napoleone, 14 — per tenerne calcolo nelle edizioni 1908 in corso di attiva preparazione.

LA MOTOSACOCHE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

La Regina delle Biciclette a Motore

Peso 30-35 chili — Consumo minimo

La "MOTOSACOCHE,, (17 Kg.) è applicabile a qualunque bicicletta

SUCCESSO MONDIALE

CATALOGHI GRATIS

Agente Generale per l'Italia: GUSTAVE F. MONTCHAL - MILANO - Via Dante, 4

Chiedere il Catalogo 1908 vera rivelazione. — Al Salon di Torino Stind D vedere i Modelli 1908

Concorso per un cartello.

La Commissione esecutiva dell'Esposizione internazionale di Torino 1911 apre un Concorso fra gli artisti italiani per il progetto di un cartello d'annuncio dell'Esposizione medesima da affiggersi ai muri e nei quadri di pubblicità all'Italia ed all'estero.

Due premi: uno di L. 2000, uno di L. 600. Termine del Concorso, 23 febbraio.

Per ulteriori informazioni rivolgersi alla Commissione esecutiva, Torino, via Po, 2.

Commissione miglioramento Alberghi.

Ci piace rilevare due importanti deliberazioni prese dalla Commissione Miglioramento Alberghi in sua seduta del 5 corrente.

1. Di indire delle riunioni fra gli albergatori della Valtellina, Val d'Aosta, Valsesia, Domodossola ed Orta per spiegare ad essi la necessità di introdurre negli alberghi quei miglioramenti — specialmente nei riguardi del *comfort* e dell'igiene — che sono giustamente richiesti dai turisti.

Oltre ad una rappresentanza della Commissione e della Direzione del Touring presenzieranno a tali riunioni i signori consoli locali, le autorità cittadine ed i rappresentanti della stampa. La data per ogni riunione verrà fissata quanto prima e comunicata agli interessati.

2. Di bandire un Concorso fra gli ingegneri ed architetti italiani per progetti di tipi di albergo di seconda e terza categoria.

La deficienza dello spazio non ci permette di pubblicare l'intero programma di Concorso — per il quale sono stabiliti importanti premi — ma ne verrà spedita copia a tutti coloro che vorranno farne richiesta alla nostra sede centrale, via Monto Napoleone, 14 ed all'Ufficio del Touring di Roma, Torino, Genova, Firenze, Venezia, Napoli, Palermo, Catania e Milano (Galleria Vittorio Emanuele).

Siamo certi che entrambe le deliberazioni della Commissione verranno accolte con piacere dai signori albergatori, e da quanti si interessano del miglioramento degli alberghi e dell'incremento del turismo in Italia.

Le Camere d'Albergo.

Uscirà entro il corrente mese di gennaio, una monografia illustrata e di gran lusso, del Concorso « Camere d'Albergo » organizzato dal Touring Club Italiano nell'occasione dell'Esposizione di Milano 1906.

Tale annuncio — ne siamo certi — riuscirà sommaramente gradito ai nostri associati, ai signori albergatori che ce ne fecero frequente richiesta, ed al pubblico che s'interessò in modo speciale del riuscitissimo concorso.

Il testo della monografia si comporrà:

1.) *Il Touring agli albergatori* (consigli pratici del Touring per quanto riguarda l'organizzazione degli alberghi).

2.) *Gli scopi del concorso « Camere d'Albergo » programma — Commissione ordinatrice.*

3.) *I concorrenti ed i collaboratori.*

4.) *I giurati e la relazione della giuria.*

5.) *I premiati.*

Le tavole illustrate saranno più di quaranta e si riferiranno alle camere premiate ed al materiale necessario per la saggia organizzazione dell'albergo.

I fregi decorativi del testo e la elegantissima rilegatura completeranno la veramente riuscita pubblicazione che il Touring mette in vendita a L. 2,50 per i soci ed a L. 5 per i non soci.

Cambio indirizzi.

Al soci che comunicano il cambio d'indirizzo, raccomandiamo ancora una volta di accennare chiaramente, oltre al nuovo indirizzo, quello precedentemente dichiarato, al fine di evitare dispersioni nell'invio delle pubblicazioni.

La riduzione della tassa sui velocipedi.

La campagna mossa dal nostro Touring in favore della riduzione della tassa sui velocipedi sta per avere un felice coronamento dopo la risposta data dall'on. Cottafavi sottosegretario delle Finanze agli on. Vicini, Agnini e Ferrarini i quali condividendo di loro iniziativa il voto espresso dal Touring avevano richiesto che la desiderata riduzione avesse effetto col 1908. E' infatti pronto il progetto di legge per la riduzione della tassa e sarà dal Governo presentato presto alla Camera; nella relazione ufficiale è fatta ragione all'azione ed ai voti del Touring.

L'affidamento che ebbe il Touring da oltre 300 deputati interpellati in merito, ci permette di affermare che per il venturo 1909 la bicicletta sarà parzialmente sollevata da un onere che la pratica ha dimostrato essere troppo gravosa specialmente per le classi più bisognose, che hanno fatto dei velocipedi un mezzo economico ed indispensabile di trasporto.

Si dice però che il progetto sulla diminuzione della tassa per biciclette, troverà un contrapposto nell'aumento della tassa sugli automobili; informazioni particolari renderebbero non fondati i timori; nullameno poichè nè ora nè mai sarà il momento d'addiventare ad una finale deliberazione, il Touring continuerà in favore dell'automobilismo, in un'agitazione contro tale intempestivo aumento che maggiormente ostacolerebbe lo sviluppo dell'automobilismo pratico e di una delle nostre migliori industrie.

Per gli Automobilisti che si recano all'Estero.

A coloro che lo ignorano facciamo presente che il Touring Club Italiano ha ottenuto dai principali Governi, per tramite delle grandi associazioni turistiche estere, la franchigia doganale per la temporanea importazione di automobili in Svizzera, Francia, Germania, Belgio e Olanda, dietro emissione di appositi documenti *trittici* valevoli per la Svizzera e Francia 6 mesi, Germania e Olanda un anno, Belgio per l'anno solare in cui fu omesso.

Per la temporanea importazione di automobili in Austria con esenzione di deposito il Touring ha per

AUTOMOBILI

WOLSIT

ESAMINARE AL SALONE 1908
DI TORINO I MODELLI

12 - 20 - 24 - 40 - 60 HP.

2 - 4 - 6 CILINDRI

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIT

Anonima Capitale L. 2.000.000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42
GARAGE — S. Cristoforo, 37

MILANO

OFFICINE DI SESTO SAN GIOVANNI
GIÀ CAMONA, GIUSSANI, TURRINELLI & C.

SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

5, Via Spontini — MILANO — Via Spontini, 5

AUTOMOBILI ELETTRICHE AD ACCUMULATORI ED A FILO AEREO

Tipi "AUSONIA.." e "SILENCIEUSE.."

Premiate col **Gran Premio** alla Esposizione Internazionale di Milano 1906, unica e massima onorificenza concessa alle Automobili Elettriche.

Sicure, pratiche, le sole convenienti e lungamente sperimentate in **SERVIZI PUBBLICI**

LE PLACCHE **JOUGLA**
 E CARTE

SONO LE MIGLIORI

PARIS - Rue de Rivoli, 45 - PARIS

Fuori Concorso Parigi 1900

I Fari **R. B. C. Alpha** dopo aver
 trionfato su tutti i

loro concorrenti ai Concorsi di **Tours 1903, Lyon 1903** e al Concorso Internazionale di **Berlin 1905**, sono stati classificati "**FUORI CONCORSO**" a **Liegi 1905** e all'Esp. Internaz. di **Milano 1906**.

CENTAUR CYCLE Co. LTD. - COVENTRY

CASA FONDATA NEL 1876

CENTAUR

VELOCIPEDI DI PRIMO ORDINE

Agenti per l'Italia
 c.n. Deposito:

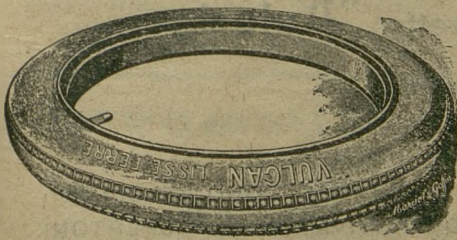
BONZI & MARCHI MILANO
 Via S. Nicolao, 1

Antidérapant
 à roulement
 caoutchouc.

Senza cuoio,
 antidérapant
 per eccellenza
 è il solo che
 possiede tutti
 i pregi del

Pneumatico
 liscio

Agenzia Italiana PNEU VULCAN
 TORINO - Via Seb. Valfrè, 18 - TORINO



NON AVEVA
 IL VERO FANALE
"AQUILAS.."

CHE PORTA IMPRESSA
 QUESTA MARCA LEGAL
 MENTE DEPOSITATA
 È LA PAROLA **AQUILAS..**
 FABBRICA F. SANTINI FERRARA

Le lampade "AQUILAS.. a gas acetilene, brevettate, sono le migliori che esistano. Se ne fabbricano 100 modelli diversi per tutti gli usi. Un milione di pezzi già venduti. Ogni lampada "AQUILAS.. porta impressa la marca soprastante e la parola "AQUILAS.. Guardarsi dalle pericolose imitazioni.

GOMME PIENE

PER OMNIBUS E CAMIONS

POLACK

ADOTTATE DALLE PRINCIPALI FABBRICHE E PIÙ IMPORTANTI IMPRESE DI TRASPORTO

AGENTI PER L'ITALIA
 CON DEPOSITO:

BONZI & MARCHI - MILANO

VIA S. NICOLAO, 1

GEVAERT

Dilettanti e Fotografi, adoperate
solo le Carte Sensibili

GEVAERT

DI FAMA MONDIALE

Presso tutti i Negozi-nti d'Articoli Fotografici

KODATO ROSSI - MILANO
Via Metastasio, 5

AUTO-GARAGE MILAN

VED. I. OTTOLINI

12, Via Vivaio - MILANO - Telef. 17-39

APERTO TUTTA NOTTE

Officina per qualunque riparazione

FORNITURE COMPLETE

T. C. I. Garage prima categoria

Panonceau de l'A.C. de France

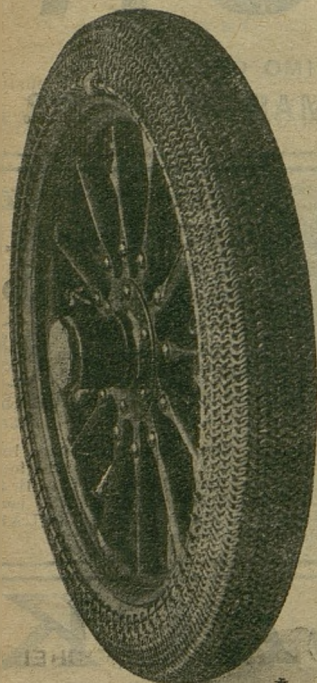
SAMSON

Antidérapant Imperforabile

SOCIETÀ ITALIANA
PNEUMATICI CUOIO

— MILANO —

VIA CESARE CANTÙ



G. PARATORE

Fabbrica di

Corazze Salvagomme

Brevetto "Auteri,,

ANTISDRUCCIOLEVOLI.

IMPERFORABILI.

NON RISCALDANO.

NON TOLGONO VELOCITÀ.

CONSERVANO INDEFINITIVAMENTE I COPERTONI.

RESISTONO AD UN PERCORSO

DI PIU DI DIEGIMILA CHILOMETRI.

UN MESE DI GARANZIA

PALERMO - Via Sammartino, N. 43

il passato emossa una tessera speciale da presentarsi alle dogane austriache di frontiera italiana le quali rilasciavano un recapito di prenotazione valevole per un mese, ora invece, mercè un nuovo contratto di reciprocità conchiuso coll'Automobil Club di Vienna emetterà una nuova tessera che sarà riconosciuta da tutte le frontiere dell'Impero e varrà a far emettere un recapito di prenotazione con validità di tre mesi.

Detti documenti sono rilasciati alla sede centrale del Touring Club Italiano e presentemente dal Touring-Office di Genova (Galleria Mazzini) e Milano (Galleria Vittorio Emanuele) contro inoltro di domanda scritta su apposito modulo che verrà inviato a semplice richiesta, accompagnata da un deposito cauzionale pari al dazio stabilito dalla tariffa doganale vigente in quello stato pel quale si è richiesto il documento di temporanea importazione.

Per le altre modalità attonersi alle avvertenze stampate in calce al modulo stesso.

La tassa sui veicoli a motore in Austria.

Il Ministro delle Finanze Austriache ha presentato addì 1 corrente alla Camera dei deputati il progetto di legge per l'introduzione d'un'imposta sui veicoli a motore.

L'Austria, a meglio favorire l'automobilismo, compresa dell'incremento che esso arreca al commercio ed alle industrie delle nazioni, non aveva sino ad ora colpiti detti veicoli di nessuna tassa, e si appresta a farlo ora che l'automobilismo va maggiormente dimostrando il suo efficace concorso in tanti rami della moderna attività.

Del progetto di legge parleremo più diffusamente nel prossimo numero della *Rivista*, dove accenneremo anche all'ammontare della tassa che è proporzionata alla potenzialità del motore ed è subordinata al tempo che decorre dal trimestre in cui si applica sino alla fine dell'anno. Inoltre non è limitata ai soli veicoli della Nazione, ma estesa anche a quelli temporaneamente importati per i quali, è proporzionata alla durata del loro soggiorno in Austria.

Poche che le autorità sportive austriache non resistano efficacemente ad una tassa come questa, che ha dato luogo a tanti lamenti in Germania.

AFFILIAMENTI BENZINA.

I nuovi affiliati. — Costretti a limitare lo spazio e nella considerazione che fra qualche mese, certo prima che s'inizi il generale movimento automobilistico, avranno visto la luce i nostri *Annuari* 1908, d'ora innanzi, e fino alla loro pubblicazione, indicheremo, per ogni affiliazione, il solo prezzo della benzina. I nostri soci automobilisti ad ogni modo sanno che gli affiliati al Touring sono in possesso del libretto di funzionamento dal quale risultano marche e prezzi dei lubrificanti e del carburato di calcolo. Sempre per semplificare, abbiamo contraddistinto gli affiliamenti nuovi, col numero progressivo; le modificazioni, non hanno numero.

ACQUI (Alessandria). — *Dealerandris Fratelli*. Benzina 695-700 a L. 0,90 al chg. (compreso

dazio comunale di L. 0,07 al chg.); L. 0,85 a chg. fuori dazio.

522. ALFEDENA (Aquila). — *R. Farmacia del Leone di Napoli*, succursale, piazza Umberto I, 1. Benzina 695-700 a L. 1,50 al chg.

AOSTA (Torino). — *Apostolo Carlo*. Benzina 695-700 a L. 0,85 al chg.

BENEVENTO. — *Ditta Federico Manna*, farmacia, piazza Orsini, 19. Benzina 695-700 a L. 1,05 al chg.

BIELLA (Novara). — *Penna Serafino*. Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg.

BRA (Cuneo). — *Bianchi Carlo*. Benzina 670-680 a L. 1 al chg.; 695-700 a L. 0,90 al chg.

BUSSETO (Parma). — *Balestra dott. Edmondo*, farmacia. Benzina 670-680 a L. 0,90 L. 1 al chg. secondo il quantitativo.

523. CASTIGLIONE DE' PEOLI (Bologna). — *Casartini Domenico di Cesare*, droghe e coloniali. Benzina americana 695-700 a L. 0,90 al chg. Germania 695-700 a L. 1 al chg.;

524. CERNUSCO LOMBARDONE (Como). — *Filla Fratelli*, drogheria, via S. Giovanni, 12. Benzina 695-700 a L. 1 al chg.

525. CHIAVARI (Genova). — *Pagni e Defilla*. Cesato l'affiliazione.

CHIAVENNA (Sondrio). — *Vicini Ettore*. Benzina 695-700 a L. 1, al chg.

CHIUSI (Siena). — *Rettori Alessandro*. Benzina 680-690: al dettaglio, L. 1 al chg. - per latte complete, L. 0,90 al chg.; tara per merce.

526. FONTECCHIO (Aquila). — *Farmacia Mancini*, via Provinciale Sechignana, 2-4. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg.

LECCO (Como). — *De Toma C.* Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg.

527. LECCO (Como). — *Ronchetti C. ved. Galli*, coloniali, via Porta Garibaldi, 1 Benzina 695-00 a L. 1 al chg.

LODI (Milano). — *Drogheria Ferrari di vedova Cabrini*. Cambiato da Ditta. Ora è *Drogheria Ferrari di Giuseppe Cabrini*. Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg.

MAGENTA (Milano). — *Sacchi A.* Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg.

MARIANO COMENSE (Como). — *Sirtori Serafino*. Benzina 695-700 a L. 0,90 al chg.

528. MIGLIARINO (Ferrara). — *Passani Cesare*. Benzina 680-690: L. 1 al chg. al dettaglio e L. 0,95 al chg. in fusti originali.

529. MILANO. — *Senegal Manufacturing Company*. *Rossi Enrico e C.*, droghe e coloniali, corso Romano, 40. Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg.

530. MONTELEONE DI CALABRIA (Catanzaro) *Castagna Pasquale, commerciante in generi diversi*, corso Umberto I. Benzina 695-700 a L. 1,25 al chg. (compreso dazio comunale di L. 0,065 al chg.).

Pneumatici

Michelin

AGENZIA ITALIANA
PNEUMATICI MICHELIN

MILANO - Via Foro, N. 14

DEPOSITI PRESSO I PRINCIPALI GARAGES D'ITALIA

OMEGNA (Novara). — *Ditta Cane Baldassare*. Benzina 695-700 a L. 0,85 per più di chg. 10; per meno, L. 0,90 sempre al chg.

ONEGLIA (Porto Maurizio). — *Bonavera cav. Tomaso*. Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg.

531. ORBETELLO (Grosseto). — *Rossi Gustavo, succ. a Lansel Stoppani e C.*, drogheria e pasticceria, via Principe Amedeo, 15. Benzina 695-700 a L. 1,15 al chg.

ORBETELLO (Grosseto). — *Lansel Stoppani e C.* Cessato l'affiliamento per cessione della Ditta. Vedi sopra.

(Continua).



Nuove Offerte.

Offerte precedenti	Cartelli N	2810 L	38 848
Provincia di Siena	2	30	
Municipio di Brichorasio	1	15	
„ Fossano	5	125	
„ Fossombrone	2	40	
„ Mozzecane	1	25	
„ Novello	2	40	
„ Spello	1	20	
„ Torremaggiore	1	20	
Marchetti cav. Lorenzo			
Vicenza	3	30	
Orezzoli Ulderico, console.			
Orestano	1	10	
Orsolati dott. Giovanni, console, Padova	5	50	
Terme di Sardara	1	20	

Totale..... Cartelli N. 2835 L. 39 273

Gli Uffici del Touring.

Siamo lieti di annunziare ai nostri soci che gli Uffici del Touring, i *Touring Offices*, funzionano già regolarmente nelle seguenti città d'Italia:

Calania: Via Vittorio Emanuele, 69 A;

Firenze: Via Campidoglio, 6;

Genova: Galleria Mazzini (a decorrere dal 15 febbraio prossimo il *Touring Office* verrà traslocato in un grandioso locale sotto i portici di via XX Settembre, 35 (Palazzo Hôtel Bristol);

Milano: Galleria Vittorio Emanuele.

Napoli: Via E. Starace, 12 (piazza Nicola Amore);

Palermo: Via Vittorio Emanuele, 182;

Roma: Via S. Silvestro, 91;

Torino: Corso Vittorio Emanuele, 50;

Venezia: Palazzo Morosini, Campo S. Stefano.

Crediamo opportuno ripetere che tali uffici sono abilitati alle seguenti operazioni che riguardano i soci.

Riscossione delle quote di rinnovo — Associazioni nuove — Vendita di pubblicazioni e di minuterie — Rilascio di libretti di circolazione automobilistica — Rilascio di tritici automobilistici. Per ora i tritici verranno rilasciati solamente dagli uffici di Milano e Genova.

Il pagamento però delle quote di rinnovo per i soci di Milano non potrà essere fatto che alla sede centrale, via Monte Napoleone, 14.

In oltre gli uffici di *Milano, Genova, Palermo e Catania* rilasciano biglietti delle Ferrovie italiane ed estere, biglietti combinabili ecc. Gli uffici sono tutti contraddistinti dalla placca e dal distintivo del Touring (Tub Italiano).

**

A proposito dell'osservazione pervenutaci da varie parti sul nome inglese (usato però in tutto il mondo) di *Touring Office*, ci preme di far notare che esso è adoperato solo in quanto gli Uffici del Touring sono anche utili uffici d'informazione per gli stranieri che vengono in Italia, e per i quali tale denominazione è notissima ed ufficiale, ed è inutile dire che nei rapporti coi soci si tratta puramente di un *Ufficio del Touring*.

Anche auguriamo che non alle parole, ma si badi alla sostanza, e che tutti abbiano presto a persuadersi che, *ufficio ed office*, la nuova iniziativa del Touring riesce utile al Sodalizio non solo, ma anche all'intera Nazione.

Mobiletti e Cartelle

per la raccolta della Carta d'Italia del T. C. I.

Mobiletto per la raccolta dei 58 Fogli piegati nelle buste come si spediscono ai soci (fig. 1). Stile moderno, assai elegante a tinta noce naturale con cinque scomparti per dodici buste ciascuno e con fregi dorati. Misuro 58 x 45 1/2 x 18. *Prezzo*: L. 10 preso alla Sede (spese d'imballaggio e di porto aggiungere per Regno L. 2).

Cartella Atlante specialmente indicata per la raccolta dei Fogli stesi (fig. 2). Rilegata in mezza pelle, con fregi dorati, colori, su disegni di Montalti. Misura cm. 43 x 51. *Prezzo*: Tipo di lusso con fogli di classificazione L. 10, tipo comune L. 6. Aggiungere L. 0,60 per la spedizione nel Regno.

Minuterie.

Busta celluloid per lettura in foglio della Carta. Tipo per automobilista L. 2,50, Idem per ciclista L. 1,25.

Telaretto con celluloid per lettura della Carta d'Italia; praticissimo per automobilisti L. 5.

Sottomano in celluloid per scrittura con un Foglio (quello che si desidera) della Carta d'Italia: L. 3.

Placcato in celluloid per parete con un Foglio (quello che si desidera) della Carta d'Italia: L. 3.

I prezzi delle minuterie aumentano del 5 per cento per spedizioni nel Regno.

I PNEUMATICI

METZELER

sono duraturi, elastici ed eleganti al massimo grado non raggiunto da nessun'altra marca

Sino a **50%** di risparmio col loro impiego

Società per Azioni: METZELER & C. - Monaco di Baviera

Indirizzare richieste all'Agencia Italiana con Deposito: E. HIRSCHGARTNER - TORINO
36, Corso Oporto, 36

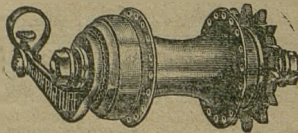
BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.
FIRENZE - GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici - F. Bonazza, proprietario.
FIRENZE - HOTEL MEUBLÉ FENICE - Confort moderno - Affiliato al T. C. I. - Dott. G. Faddoi, prop.
FIRENZE - HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo Arno - Splendida posizione, Comfort mod. rno. - C. Gobbo, pr.
GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T. C. I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie - F.lli GIANELLO, prop.
GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. Nuovo.
GENOVA — HOTEL CONTINENTAL — Restaurant.
MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna - Bergamo) Albergo Centrale - Ponte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici.
MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.
MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele - G. N. Bianchi.

MILANO - ROME HOTEL. Corso V. E. - C. Krasnig et Co.
MILANO - HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.
MILANO - HOTEL POSTE SUISSE - Prosoo Staz. Centrale.
NAPOLI - HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Place Medici - Position Central - Prix moderées - Confort moderne - Chauffage central - Item & Cappuccio mêmes propriétaires de l'Hotel e Chalet SUISSE POMPEI.
NERVI - CAPOLUNGO — SCHICKERT'S PARC-HOTEL - Casa di I. ordiae.
PORTOFINO — (Stazione ferroviaria di S. Margherita) GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza - Auto-Garage, Deposito di Benzina, Camera oscura - Hotel di tutto primo ordine - Gran parco, Giardino e Foresta - Entrata libera nel Parco di 60.000 mq. di superficie - Il suo Hotel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con medaglia d'Oro e diploma d'onore a Vienna alla Kursaal Ausstellung nel 1903 - Medaglia d'argento al II. Congresso Internazionale Fisioterapico a Roma 1907 - Indirizzo telegrafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.
RAPALLO presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.
RAPALLO — KURSAAL CASINO.

ATAALA

È la bicicletta
più conveniente
**GATTI
& PELLINI**
MILANO
Viale Porta Nuova, 2

New-Departure



IL MIGLIOR MOZZO DEL MONDO
A SCATTO LIBERO
E FRENO CONTROPEDALE

THE NEW-DEPARTURE Co.
MILANO

VIA GIUSEPPE VERDI, N. 11

Metallurgica = Contet =

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale L. 500.000 - aumentabile a L. 2.000.000

Premiata con medaglia d'argento
all'Esposizione Internazionale di Milano
1906 ed al Salon di Parigi.



Cambi di velocità per Vetture e Camions fino a 120 HP - Cambiamenti di marcia per Canotti automobili - Ingranaggi cilindrici, conici, elicoidali per qualsiasi industria. - Vitebreguins. - Assali - Direzioni, ecc.

Sede Sociale MILANO, Via Curtatone, 19 - Tel. 1539
Filiale in PARIGI, 12, Rue Lacroix

**RADIATORI NIDO D'APE - MAGNETI
MOTORI "BUCHET", A SCOPPIO**
per Automobili, per Aeroplani e per piccole industrie

— E' morta a Palazzago (Bergamo) la signora **Giuditta Ramponi vedova Ferrario**, madre al signor Luigi Ferrario (console del Touring a Mandello Tonzanico) al quale inviamo le nostre condoglianze.

Le Affissioni nel Comune di Milano.

Il Comune di Milano ha deliberato di attivare col 1908 la municipalizzazione con diritto di privativa delle affissioni, della réclame e di ogni altra specie di annunci esposti al pubblico.

Per ciò, dal 1° gennaio corr., per le affissioni tutte in Milano, gli interessati, — amministrazioni pubbliche e private, commercianti, indu-

striali, esercenti, professionisti, privati—debbono rivolgersi od indirizzare la corrispondenza *esclusivamente* all'Agencia Municipale per le Affissioni ora appositamente istituita in Milano, via Omeoni, 1 (telefono 70-34).

Nessun altro ente è autorizzato a tale servizio. L'Agencia Municipale per le affissioni, già aperta per qualsiasi trattativa, schiarimento od ordinazione, assicura praticamente con ogni mezzo la massima prontezza, puntualità e precisione del servizio, inteso ad agevolare la diffusione degli annunci di pubblico interesse e l'impulso di fortuna alle imprese commerciali, industriali, artistiche.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 dicembre 1907

Soci Vitalizi. (*)

BARI, Municipio — **BELGIRATE**, Dal Pozzo march. Franco — **BOLOGNA**, Barbieri: Giorgio Aldo — **BRESCIA**, Ceschina Ing. Giovanni — **BUENOS AYRES**, Esquibel P. Pays; Gagliardi Umberto; Vallebella Colombo B. — **CHICAGO**, Rojas Licena Manol — **FIRENZE**, Corradini Carlo — **GENOVA**, Bonfiglio Amoride; Bonfiglio cap. Giulio — **HONGKONG**, Lefferts Knok; Musso Ferdinando — **MILANO**, Della Torre Guido; Grignola Giovanni; Sibilia Riccardo — **MONACO BAVIERA**, Andretta prof. Mario — **MONTEPOESI VALDARNÒ**, Guicciardini conte dott. Paolo — **MORRO VELHO**, Belli di Serdes conte Giov. Battista — **PADOVA**, Norsa Giuseppe — **ROMA**, Barone di Bilat; Ferrajoli march. Filippo; Mayer Teodoro; S. E. Mirabello Carlo — **SAN NICOLA**, Marcone Juan R. — **TORINO**, Allari Carlo; Bergerault Marcel — **TRAPANI**, Aveflone Vincenzo — **TRIESTE**, De Mompurgo baronessa Nina.

Soci Annuali. (**)

SOCI CHE OPTARONO PEL 1907.

ALESSANDRIA. - Asti. — Diana Alfredo.
Casale Monferrato. — Augustin Gaspero
ANCONA. — Cesaretti Antonio.
AQUILA. - *Calascio* — Taranta ing. Giovanni.
Castel del Monte. — Dell'Orso dott. Eugenio.
Leonessa. — Aloisi Concezio.
AREZZO. - *Lucignano*. — Loreni Andrea, Picconi dott. Gino.
Sansepolcro. — Chieli Francesco, Gabici Angiolo.
ASCOLI PICENO. — Levi ing. Giorgio.
AVELLINO. — Gargiulo Giovanni.
BARI. — Rizzi Vincenzo.
Alamura. — Guerabino Giorgio.
Trtani. — Paluderi Vito.
BENEVENTO. — Siniscalchi prof. Antonio.
S. Salvatore Zelesino. — Pacelli Amodeo.

BOLOGNA. — Solimene ten. Arturo.
Casalechio di Reno. — Borgonzoni rag. Vittorio.
Crevalcore. — Club Ranocchi.
Imola. — Calamosca Guido.
BRESCIA. — Giovanardi Casimiro.
Bagnolo Mella. — Ditta Fratelli Febbrari, Fasani Pierino, Tadini Marco Angelo.
Bagolino. — Pavoletti Francesco.
Castenedolo. — Romano Giuseppe.
Garda di Sonico. — Ballardini don Giacomo.
CAGLIARI. - *Lanusei*. — Colombo geom. Prospero, Mameli avv. cav. uff. Luigi.
S. Vito. — *Secci Francesco*.
CALTANISSETTA. - *Pietraperzia*. — Buccheri Salvatore.
CASERTA. - *Caianello*. — Zucchi Giuseppe
S. Andrea Pizzone. — Iannotta geom. Giacomo.
Sparanise. — Ductos Enrico.

(*) Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTI CINQUE se all'Estero.

(**) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

"ATRETOS"

Società Anonima - Cap. L. 780000

GOMME IMPERFORABILI

Brevet-
tate in
tutta
l'Unione

ROMA - Via Due Macelli, 66

MILANO - Via Carroccio, 3

AGENZIE

MILANO - Via Giuseppe Verdi, 5 — PADOVA - Piazza Cavour 4 — PARMA - Via Borgo Scuderie, 11

FERRARA - Corso Giovecca 34-36 — ROMA - Via del Pozzatto 117 — NAPOLI - Piazza Vittoria, 2 bis

TORINO - Via Gioberti 12 — FIRENZE - Via Frenza 2

Le innumerevoli VITTORIE riportate dai

Pneumatici

DUNLOP

per BICICLETTI

nelle più importanti Gare Nazionali
e dell'Estero, dicono chiaramente che i

Pneumatici

DUNLOP

sono i più

Resistenti - Veloci - Scorrevoli

e quindi da preferirsi senz'altro



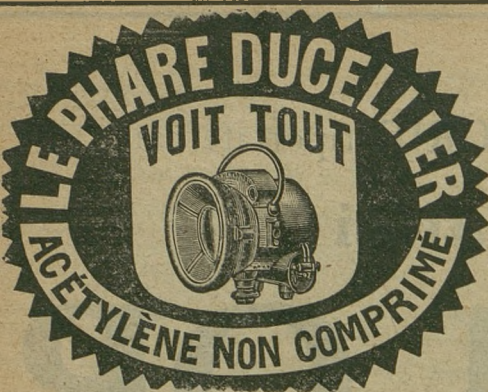
THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd

MILANO

— Via Giuseppe Sirtori, N. 1^A —



Espresso, per l'Italia: G. BINI & C.



MILANO - Piazza Montebello, 2

OFFICINE E CANTIERI NAPOLETANI

G. & T. T. PATTISON

(Granili) NAPOLI (Granili)

COSTRUZIONE DI CANOTTI AUTOMOBILI A BENZINA
E PETROLIO di qualunque forza e per qualsiasi uso

GARAGE PER AUTOMOBILI

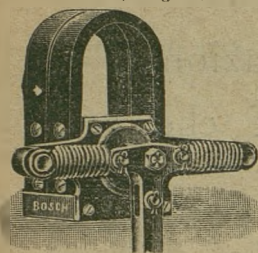
Scali di alaggio per canotti automobili

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina. Olii, Grassi, Gomme

Carlo Soffientini

Via Chiaravalle, 4 - MILANO - Telefono 89-46



Bobine, Magneti, Accumulatori, Voltmetri, Bougie,
Guarnizioni, Interruttori, Carburatori, Avvisatori,
Plafonier, Conta chilometri, Filogomma, Nastro
isolante, Cricche, Dispositivi, Densimetri per benzina,
Volani di direzione, Oliatori a pressione, Settori,
Applicazioni di magneti. — RIPARAZIONI.

10% SCONTO

Ai soci del Touring Club Italiano
acquistando le celebri Biciclette

RALEIGH

Chiedere catalogo
accennando al numero di tessera

Agenzia Generale per l'Italia: **MILANO - Corso Garibaldi, 102**



GÖRICKE

— BICICLETTE
PREFERITE - nel **1908**

*Ai Soci del T. C. I. viene spedito gratis
e franco l'elegante Catalogo 1908*

◀ Marca di Fabbrica brevettata ▶

Sconto speciale ai compratori delle Biciclette

GÖRICKE

declinando il numero di Tessera.

AGENTI GENERALI PER L'ITALIA:

ALTERAUGE & HARDY - MILANO

Via Nino Bixio, N. 17

CATANIA. — Barreca Riccardo, Caracciolo Ottavio, Pugliese Gioachino.
CATANZARO. — Caruso dott. Umberto, Leone Alfonso.
COMO. - Cadenabbia. — Fedele Arturo.
COSENZA. - Cetraro. — Amato ing. Ferdinando.
Montalto. — Longobardi bar. Fedele.
Paola. — Circolo degli Impiegati.
CREMONA. - *Ca de' Stefani.* — Maffezzoni Giuseppe.
Casaletto di sopra. — Grossi Pietro.
Ombriano. — Assandri geom. Leonida.
CUNEO. — Giordanengo avv. Serafino.
Carrù. — Burdisso Antonio.
Sanfronti. — Re Vittorio.
FERRARA. — Municipio, Soati ing. Luigi.
Migliarino. — Municipio.
FIRENZE. — Davani Corrado, Maccioni Rinaldo, Mazzinghi Gino, Niccolai avv. Alberto, Rossetti Alberto.
Empoli. — Del Vivo avv. Ugo.
Pistoia. — Lenzi Settimo, Lombardi Natale, Zaini rag. Emilio.
FOGGIA. — De Nunzio Francesco.
SORLI. — Pasini dott. Melchiade, Zironi Gilberto.
GENOVA. — Berti Luciano, Cerruti avv. Lino, Ligalupo Annibale, Tizzoni Gustavo.
Sampierdarena. — Di Collobiano ing. Eugenio, Taricco geom. Giuseppe.
Serra Riccio. — Giusto don Enrico.
GIRGENTI. — Di Bartolo Michele, Ponti Giuseppe, Traverso Alfredo, Vannini ten. Umberto.
GROSSETO. - *Pitigliano.* — Trombetti Giulio.
LIVORNO. — Lambert cap. Robustiano, Del Bianco cap. Giuseppe.
LUCCA. — Bonghi prof. Vieri, Casini Alberto, De Hieronymus Taddco.
MANTOVA. — Bassi dott. prof. Ugo.
Molteglia. — Vago Cesare.
MESSINA. — Curcio cav. magg. Luigi.
MILANO. — Baffa Carlo, Caccianiga Samuele, De Filippo Canillo, Eufemi Enrico, Garigioli ing. Giovanni, Genazzini Giovanni, Maggi rag. Giovanni, Resel Giacomo Enrico, Scopinich Mario, Stefanini Giuseppe, Tieghi Giuseppe.
MODENA. — Bertarelli Luigi
Campogalliano. — Panini Ferruccio.
Magenta. — Aicardi Ulderico.
Fignola. — Sanlei Gaetano.
NAPOLI. — Anclucci Alessandro, De Giovanni bar. Antonino, D'Enrico ing. Raffaele, Giudice Caracciolo Luigi, Grifeo conte Carlo, Mesolella Alessandro, Monetti ten. Luigi, Muratgia Luigi, Ricciardi comm. Germano, Santoro dott. Alessio, Zarone Alessandro.
Castellaniere di Stabia. — Sacco Albanese ing. E.
NOVARA. - Bioglio Agostino.
Biantrale. — Municipio.
Biella. — Gremmo Ernesto.
Borgo Lanuzzaro. — Bazzola geom. Gildo.
Cambiasca. — Garzoli G. B.
Galliate. — Gemelli don Serafino.
Mozio. — Società „ Pro Devero“.
PADOVA. — Brusoni Giacomo.
PALERMO. — De Stefani car. Francesco, Machi Salvatore.
PARMA. Calleri di Sala Pietro, Tempia Filippo.
Ozzano Tar. — Gruan ing. Piero. **PAVESI TORRI-**

GIANI AMELIA.
Zibello. — Morandi Nino.
PERUGIA. *Bastia.* — Angelini Leo.
Città di Castello. — Circolo Tifernate.
Orrieto. — Barlozzetti Eremenegildo.
PESARO. - *Bellisio Solfaro.* — Sevori geom. Severo.
PIACENZA. — Casalini dott. Mario, Filiberti Carlo, Società Casino di Lettura, Società Negozianti Industriali.
Borgonovo. — Andreoli dott. Enrico.
PORTO MAURIZIO. - *Ventimiglia.* — Carossini Carlo.
POTENZA. - *Lagonegro.* — Aldinio dott. cav. Giuseppe.
REGGIO CALABRIA. — Cottone geom. Tommaso, Paesano geom. Pietro.
REGGIO EMILIA. - *Ciano d'Enza.* — Fontana ing. Giuseppe.
ROMA. — Benaglia dott. Carlo, Benedetti prof. Enrico, Bertoldo ing. Giacomo, Bizzochi Lorenzo Bozzo Cesare, Bruno ing. cav. Giovanni, Chiesa, Stefano, De Roberto ing. Francesco, Lodovici Enrico, Miceli ing. Domenico, Origlia ing. Carlo, Pezzati Pietro.
Genzano. — Masia avv. Antonino.
Torre Alfina. — Marchese di Torre Alfina.
Bolsena di Viterbo. — Castelli dott. Gino.
SIENA. — Radonich Renato dei Verunsich.
SIRACUSA. - *Augusta.* — Platania Giuseppe D.
TORINO. — Acchiardi Dario, Beverini Andrea, Brusafuro Mito, Coen Pompilio, Scotto Pietro, Deleani rag. Umberto, Meriglio Antonio, Montecuccoli Laderchi march. Alessandro, Protti Giuseppe, Torta Mario.
Bibiana. — Zorio Giuseppe.
Chieri. — Radino avv. Alessio.
Irrea. — Michelini Gabriele di S. Martino.
Moncenisio. — Romanelli ten. Attilio.
Perosa Argentina. — Gutermann ing. Arthur.
Pinerolo. — Corradi Angelo.
Pont S. Martin. — Hruschka ing. Antonio.
S. Secondo. — Gay David.
Venaria Reale. — Carboni Alessandro.
TREVISO. — Fietta ten. Pier Lodovico.
Conegliano. — Gregori cap. Guglielmo.
UDINE. - *Attimis.* — Attens di Santa Croce Odorico.
Cordenons. — Bidinost Antonio.
Nimis. — Zanelli Pietro.
Pasiano di Pordenone. — Dalla Costa Roberto.
S. Daniele. — Daffara Angelo.
VENEZIA. — Scarpis Guido, Tosatto Pietro, Zandegiacomi Tullio.
Martellago. — Montemezzo dott. Federico, Tesconi dott. Ippolito L.
VICENZA. - *Barbarano.* — Municipio.
Bassano. — Levi Leandro.
Saverno. — Adams Charles J., Alvazzi Delfrate dott. cav. Costantino, Biestro Ferdinando, Bova Dino, Coralli Vittorio, Crespi Giuseppe, Perotti Pietro, Semeria Vincenzo, Signinolfi Cesare, VAIRA EMILIA.
Ventimiglia. — Orzini dott. Costantino.
RAVENNA. - *Castel Bolognese.* — Dal Prato Mario.
Colignola. — Petriciani Tite Manlio.
Faenza. — Benati Severino, Bertuzzi Sesto, Mazzotti Peppino, Saiani Luigi.
Fusignano. — Roversi dott. Augusto.

EDOUARD DUBIED & Cie - Couvet, 22

Fabbrica di pezzi staccati per
 Velocipedi, Motocicli
 e Automobili

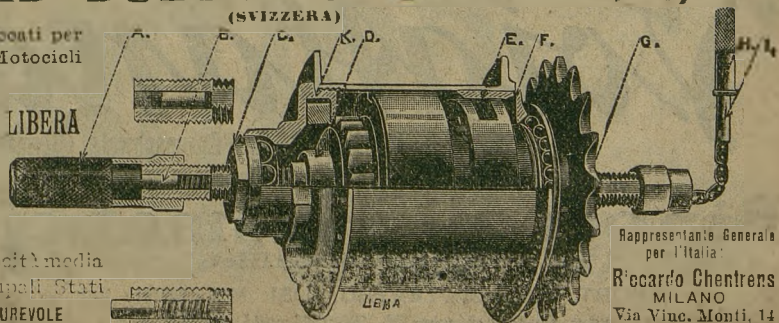
MOZZO A RUOTA LIBERA

"EDCO",

TRE VELOCITÀ

Preso diretta per velocità media
 Patentato nei principali Stati

SEMPLICE - SOLIDO - DUREVOLE



Rappresentante Generale
 per l'Italia
Recardo Chentrens
 MILANO
 Via Vinc. Monti, 14

REGGIO CALABRIA. - *Bovolino*. — Versace Tullio.
Palmi. — Saffioti avv. Pasquale.

ROMA. — Angelucci ing. Andrea, Boncompagni Angelo, Busca Giovanni. DE NAPOLI DEL BONO ESTER. Fabri Pompeo, Giacopini Guglielmo. LA MONACA INES, Mainolli Arturo, Pasqualini Arduino, Rivoja Ugo, Strazza cav. Guido, Zoccolotti dott. Riccardo.

Bagnorea. — Bizzarri Leandro.

Bolsena. — Zocchi Salvatore.

Fiterbo. — Franco Edgardo, Polidori dott. Cesare.

SASSARI. — Tranfo nob. cav. Antonio.

Nuoro. — Debernardi Rodolfo.

SIRACUSA. - *Augusta*. — Rizzari Tremestieri Mario. SONDRIO. — Pellegrino dott. Domenico, Saffrati Carlo.

Talamana. — Del Nero rag. Daniele.

TERAMO. - Bartoli Luigi, De Carolis Alfredo.

Castellamare Adriatico. — Torlontano Elio.

Castiglione M. R. — Candelori ing. Ernesto.

Tenne. — Grieco Nicola.

TORINO — Bambara Domenico, Bosio Natale, Brusa Giovanni, Bühler Emilio, Calveti Giuseppe, Chazaltes Clemonie, CHAZALETTES ELVIRA, Cocchi Alfredo, De Marchi Guido, Ferrari Sigismondo, Fiora Giovanni, Frasca Gius. Domenico, Gallo Carlo, Gay Carlo Francesco, Gherlone Giovanni, Guassardo Mario, Manzini Giuseppe, Mazio ten. Enrico, Morra Michele, Musso Giovanni, Precerutti dott. Gioachino Carlo, Precerutti Lorenzo, Preve Luigi, Rama avv. Vittorio, Rossi ten. Camillo, Sanna ten. Turillo, Sasso Guido, Sico Pietro, Sodero Giuseppe, Tedeschi ten. Giuseppe.

Ala di Stura. — Sabatini Vincenzo

Aosta — Marguerattaz Vittorio, MARIANI dott.

GIUDDITA, Rossat avv. Paolo, Vittaz Giuto.

Pont S. Martin. — Michetti Giuseppe, Sanna Giovanni

Rivoli. — Roggero Michele.

Valnurga. — Polotti cav. Carlo.

TREVISO. — Cotta ten. Alfonso, Monterumici Luigi.

UDINE. — Vitali Rosolino.

Artegna. — Biondani Ettore.

Bula. — Baracchini Pietro, Nicliso Andrea, Tonino Andrea.

Ciridale. — Venuti Attilio.

Corno di Rosazzo. — Cabassi geom. Secondo.

Tricesimo. — Masotti Giovanni.

VENEZIA. — Bulzarelli Francesco, Orlandini Luigi

Scomparin Romeo.

Chioggia. — Basso Flavio, Lisetto Silvio, Pomares y de Morant, Rocco prof. Luigi, Smeraldi Ferruccio.

Murano. — Cojazzi dott. Giuseppe.

VERONA. — Ferrante Patrizio, Marchiori Gaetano

Solari Lucindo.

Tregnago. — Morandi Vasco.

Estero.

Austria - Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste*. — Club Ciclistico

„Ardito“

TRENTINO. - *Ala*. — De Malfatti bar. Gino.

BOEMIA. - *Tetschen a E.* — Petrucco Toffolo G.

Francia.

Farincourt. — De Treconnot Michel.

Gisors. — Jouve dott. L.

Parigi — Hore Ed.

Germania.

Godesberg am Rhein. — Hans Gruber.

Mengede. — Evento G. H.

Schalksmuhle. — Jaeger Heinrich.

Inghilterra.

Londra. — Bell Jach.

South Shieldf. — Wilson Thomas Y. H.

Spagna.

Ecija Sevilla. — Diaz Custodio Juan.

Sevilla. — Lacave Juan Pedro.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Lugano*. — Fedele Riccardo.

CANTON DI WAADT. - *Clavens*. — Bruyant P.

AFRICA.

Salisbury. — Danovaro G. B.

AMERICA SETTENTRIONALE.

New-York. — Howard S. Hamilton, Mallory Charles

Tamans Ilonris. — Tamur Oscar J.

AMERICA MERIDIONALE.

Monterideo — Gioff Gius M, Errante prof Adolf,

Grozzi Nicola G., Rinaldi dott Maurizio T.,

Tagle dott. Vincenzo.

San Jose. — Chiolini dott. Angelo.

SOCI CHE OPTANO PEL 1908.

ALESSANDRIA. — Pelizza rag. Remo.

Asti. — Savacco rag. Carlo.

Casalmassero. — Celotti ing. Francesco.

Castellazzo. — Bernardi Patrizi Camillo.

Momberecelli. — Dogliotti avv. Adolfo.

Ponzone. — Carosio dott. Paolo.

ANCONA. - *Alle Torrette*. — Pennacchioni Alfredo.

Falconara. — Crescenzo Paolo, Gerundini Adolf,

Torigliani Camillo.

AQUILA. — Corvatti Antonio, Marangoni cav. Ce-

sare, Società Ciclistica Aquilana "La Folgore,"

Tarbaglia Giovanni, Trojani Giovanni.

Alfedena. — Caroselli Domenico, De Amicis avv.

Emilio, Lombardozzo Manfred.

Barrea. — Di Loreto Gustavo.

Popoli. — Pascale Andrea.

Villetta Barrea. — Colantoni Domenico, Colantoni

Ettore, D'Andrea Crescenzo, De Santis Raffaele,

De Santis Serafino, Graziani cav. Filippo.

AREZZO. — Bicchi Francesco, Dei Marco, Martelli

Ottorino, Vignoli dott. Giuseppe.

Bucine. — Sancasciani Giuseppe F.

Cortona. — Società Anonima Cortoneso pel servizio

Automobilistico.

Voigtländer

& SOHN, A.-G. - Fraunschweig (Germania)

MANIFATTURA D'OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE

Binocolli Prismatici

gli universali di Galileo

per SPORT, VIAGGI, TEATRO, USI MILITARI, ecc.

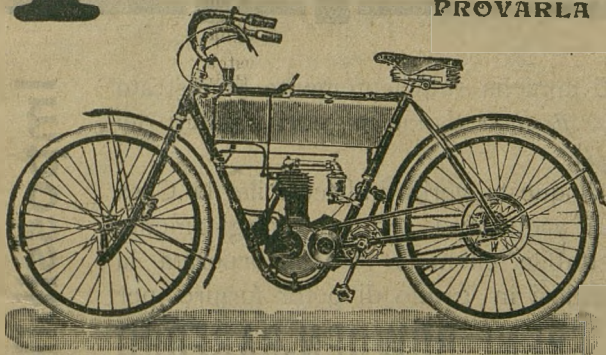
Catalogo dettagliato N. 242 Gratis e Franco



La Motocicletta leggera veramente **IDEALE** è finalmente giunta,
essa è la nuova **MOTO-LEGÈRE**

PEUGEOT

PROVARLA E PREFERIRLA A TUTTE
LE CONCORRENTI



*Ecco quali sono i reali vantaggi
che presenta :*

1. FORCELLA ELASTICA.
2. DEMOLTIPLICATORE CHE PERMETTE DI SUPERARE SENZA PEDALARE TUTTE LE SALITE.
3. ACCENSIONE A MAGNETE O AD ACCUMULATORI.

Domandate Catalogo
e Dettagli alla Ditta

G. C. F. Picena

AGENZIA GENERALE ITALIANA
STABILIMENTI PEUGEOT

TORINO - Corso Principe Oddone, 17 - **TORINO**

I Signori Turisti che desiderano eliminare le noie derivate da pneumatici imperfetti ed in generale economici, raggiungeranno tale intento solo esigendo

WOLBER riconosciuti
i Pneumatici **WOLBER** i migliori

AGENZIA ITALIANA PNEUMATICI "WOLBER", - S. Balbiani, Piazza Castello, 20 - MILANO

STANDARD

AUTOMOBILI
TIPO UNICO

14 HP.

PER CITTÀ
E TURISMO

TORINO

RAPPRESENTANZA E DEPOSITO: SOCIETÀ ANONIMA FRERA - MILANO

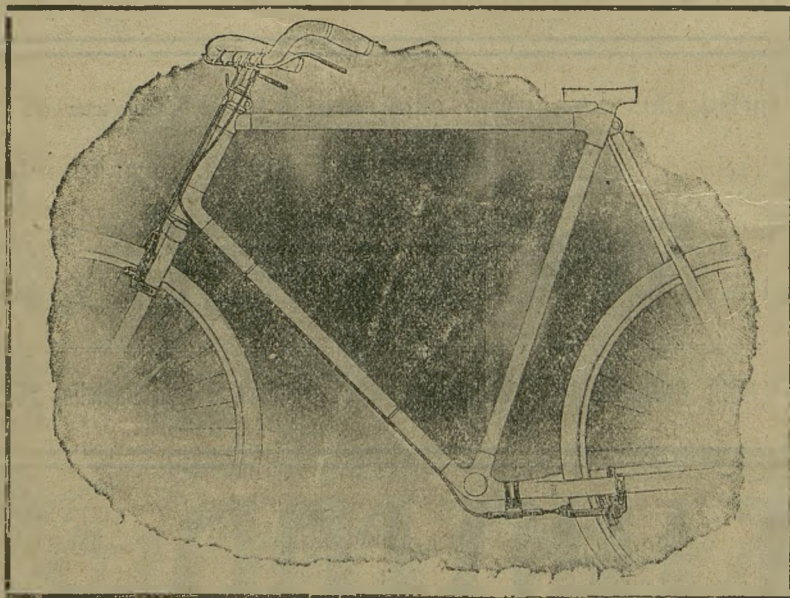
BOWDEN

Impossibile la concorrenza.

La pratica di molti anni ha sufficientemente dimostrato che i *Freni a trasmissione flessibile* danno migliori risultati dei *Freni a trasmissione rigida*.

In considerazione di questa verità indiscutibile, la Casa **BOWDEN**, allo scopo di acquistarsi sempre maggiormente il favore della sua spettabile clientela, si è incorporata la Casa **BARFORD**, mettendosi in grado di poter fornire per il 1908 a prezzi eccezionalmente convenienti: **FRENI BOWDEN-BARFORD** a trasmissione flessibile, anteriori e posteriori; con leva *Roller* o *rovesciata*; con manubrio o senza.

Impossibile un freno più perfetto.



In vendita presso i principali Grossisti e presso il:

COMPTOIR GENERAL DES FREINS DE CYCLES LTD.

— MILANO —

16 bis - Via Giuseppe Sirtori - 16 bis

ASCOLI PICENO. — Sala Convegno Uff. 5^o regg. Fanteria.
Monte Fiore dell' Aso. — Montani conte Gaetano.
Porto Sant'Elpidio. — Bernetti conte Francesco.
S. Benedetto al Tronto. — Panfilo Panfilo, Secreti avv. Zeffirino.
 AVELLINO. - *Frigento.* — Masucci Filippo.
Melito. — De Flumeri Pasquale.
 BARI. — Traversa Andrea.
Barletta. — Schiavone Alfredo.
 BENEVENTO. — Barbieri Salvatore.
S. Angelo a Cancelli. — Capozzi Donato.
 BERGAMO. — Ferrari Carlo.
Romano Lombardia. — Tessadri avv. Luigi Tullio.
S. Gervasio. — Pandini Giulio.
 BOLOGNA. — Scalorbi Pompeo, Vismara Vincenzo F.
Anzola Emilia. — Gamberini Enrico Zini, Cesare.
Bentivoglio. — Testoni dott. Amato.
Budrio. — Minghetti Enea.
Sala. — Medici don Luigi.
 BRESCIA. — Berneri rag. Enrico, Caglio Faustino.
 Mazzoletti Giuseppe, Pelizzari Egidio.
Barbarga. — BETTANIN BOTTI DORA, Botti dott. Pellegrino.
Bogliac. — Busch Alfonso R.
Desenzano. — Giomo Pietro.
Gargnano. — Bertolotti Attilio, Saletti Giovanni, Ragusini Agostino.
Maderno. — Derossi G. Battista.
Palazzolo sull'Oglio. — Danioli Eduino.
Salò. — Maroni Giacomo.
 CAGLIARI. — Melis de Lorenzo Carlo, Porrino dott. Clemente, Todde Deplano rag. Benigno.
Bosa. — Demuro Emilio.
S. Antioco. — Tiganò Filippo.
 CALTANISSETTA. - *Castrogiovanni.* — Pregadio Carlo.
 CAMPOBASSO. - *Frosolone.* — Brunetta Arcangelo.
Rionero Sannitico. — Balzano dott. Luigi.
S. Angelo Limosano. — Marone dott. Costantina.
 CASERTA. - *S. Maria a Vico.* — Paparo Antonio.
 CATANIA. — Bottero Foscolo, Bramati Corrado.

Cuoco Francesco, Faconti Simone, Ferlito Bonaccorsi Giovanni, Locascio Alfredo, Nassi cav. Enrico, Panzera Galatola Enrico, Santangelo Giuseppe, Troiani Ettore.
Castiglione di Sicilia. — Badolato Carmelo.
Nicosia. — Randazzo Alessi cav. Gaetano.
 CATANZARO. - *Badolato.* — Paparo Domenico.
Cotrone. — Morelli Vittorio Emilio.
Monteleone. — Di Francia March. Antonio.
 CHIETI. - *Alessa.* — Piretti Federico.
Lanciano. — Cacchione Oscar, Costantini Guglielmo.
 De Angelis Annibale, Martinelli Marcello.
 COMO. — Pedroni dott. Alessandro.
Airuno. — Fenaroli Quirino.
Barzanò. — Bondonio cav. Carlo, Figliodoni Silvio.
Bellagio. — Gandola Giacomo.
Gaggino. — Ubezio Giovanni.
Monticello. — Oggioni dott. Luigi.
Mozzate. — Furlanetto rag. Carlo.
Venegono Inferiore. — Trezzi Ambrogio.
 COSENZA. - *Castrovillari.* — Benzo nob. Eugenio.
Paola. — Capri ten. Giuseppe.
S. Demetrio Corone. — Gencarelli Francesco.
 CREMONA. — Costa Gaetano, Soldi Arideo.
Piadena. — Macchi G. B.
Romanengo. — De Micheli Giacomo.
Soresina. — Savi rag. Umberto.
 CUNEO. - *Narzole.* — Raviola Giovanni.
Vicoforte. — Cuniberti dott. Luca.
 FERRARA. — Comando del Distretto Militare, Facchinetti Mario, Franchi Bonomi Tullio, Malaspina Giuseppe, Tagliavini Umberto, Tommasi Carlo.
 FIRENZE. — Banchi Giuseppe, Binello cap. Anacleto, De Toni Guido, Erba magg. Luigi, Giardini Achille, Monico Gino, Picchiani Giuseppe, Rossi Andrea, Zanobini Giuseppe.
Borgo S. Lorenzo. — Cipriani Luigi, Toccafondi Corrado Arturo.
Covigliano. — Chiostrri Guglielmo.
Prato. — Canovai Pietro Cesare, Cavaciocchi Gino, Diddi Giulio, Innocenti Quintilio, Lombardi Giuliano, Mazzetti Guglielmo, Mazzoni Dario, Maz-

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
DI OBIETTIVI

COOKE

per lavori in GALLERIA ed al AERTO

PROCESS LENS obiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)

APPARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:

LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO



FOCUSING COOKE LENS
Series III. 7/e.s

S.I.F.F.

SOCIETÀ ITALIANA
FARI E FANALI —
A SCAGLIA & C.

Fari e Fanali - Lanterne
Generatori per automobili
Sirene - Fischi - Cornette
Radiatori - Rubinetteria

Cataloghi gratis a richiesta

MILANO - Via Felice Bellotti, 15

F. I. A. L.

FABBRICA ITALIANA
AUTOMOBILI LEGNANO

"LEGNANO,"

Vettoretta 6-8 HP.
2 cilindri - Cardano.

Motori "Legnano," ad uso industriale
2 - 4 - 6 HP.

zoni Mario, Nieri Vitaliano, Strobino prof. Giov. FOGGIA. - *Stornarella*. - Sardone Francesco. FORLÌ. - *Civittella di Romagna*. - Boattini Napo-
leone.

Gambettola. - Pascucci Tommaso. *Santarangelo*. - Mossandroni Giorgio, Scarsini prof. Francesco.

GENOVA. - Acquarone Benedetto, Associazione Sportiva "Genova", Canepa Raffaele, Carrea dott. Francesco, Cassinis dott. nob. Paolo A., Cavanna Aristide, Dombè Giuseppe, Giuriati Mario, Grilletto Alfonso, Iasoni Beniamino, Li-
galupo Annibale, Marcenaro Michele, Nilsen H. M., Thellung conte Alesandro, Thellung conte de-
siderio.

Carro. - Bellolio don Luigi.

Pegli. - Canepa Francesco.

Fontedecimo. - Stanzino Club.

Sampierdarena. - Pernecco don Francesco.

Savona. - Moronti Guido, Zavaroni ing. Riccardo.

GIRGENTI. - Amoroso Arturo, Contino ten. An-
gelo, Sciafani rag. Carmelo.

LIVORNO. - Chiesa Valentino, Kutufà Aleardo,
Launaro Alberto, Pannocchia Gaetano, Perillo
Oreste.

LUCCA - *Ponte Buggianese*. - Brinati ing. Armando.

MACERATA. - Angeloni rag. Giuseppe, Cardinali
Luigi, Pannaggi Umberto.

Fisso. - Amantini dott. Cesare.

MANTOVA. - Nosenzo geom. Olimpio, Verona
Enea Oreste.

Guidizzolo. - Mutti Francesco.

Medole. - Minelli Faustino.

MASSA. - Ferrari Celso.

MILANO - Accascina dott. Cuio, Alziator dott.
Cesare, Angiono rag. Ermanno, Arrigoni Fran-
cesco, Baglia Bambergi Mario, Barelli Stefano,
Bellondini ing. Bruno, Beretta Gaetano, Beso-
stri ing. Piero, Biancardi Pietro, Biancotti rag.
G. B., Bongio conte Ercole, Bosetti Luigi, Bran-
duardi Angelo, Buracco avv. Pietro S., Callesi
Gaonardo Giuseppe, Carones G. B., Colombo
Costantino, Curti Dante, De la Gardo West

Ferdinando, Della Silva Castiglioni nob. Giov.
Fachini Franco, Ferreri Camillo, Fumagalli
Pompeo, Galbiati Giuseppe, Gervasio Virginio,
Grugni Milano, Guatteri Giovanni, Invernizzi
Luigi, Kronauer Rodolfo, Lavizzari Ambrogio,
Mainardi Roberto, Matteuzzi Umberto, Maz-
zucchelli Angelo, Molino Virgilio, Monferini
Alberto, Parapini Ernesto, Pirovano Ambrogio,
Riccardo, Pochintesta Carlo, Pogliani Carlo,
Polinesio Riccardo, Quadri Francesco, Ranzini
Carlo, Rossi cav. Enrico, Rossi Ernesto, Taroni
Edoardo, Valassina Angelo, Vitalini Emilio,
Zardoni Enrico.

Besana Brianza. - Negri Enea.

Capriano. - Agrati Antonio.

Carugate. - Lizioli Cesare, Longoni Ettore.

Desio. - Porta Alessandro, Trezzi Ercole.

Lodt. - Mozzi Michele.

Montesiro. - Citterio Giuseppe, Crippa Arturo.

Monza. - Crippa Augusto, Strazza Luigi.

Somma Lombardo. - Castelli Zeffirino.

Trezzo d'Adda. - Cortioma Giovanni.

Vittuone. - Bolchi Guido.

MODENA. - Bicchieri ten. Italo.

NAPOLI. - Alagia dott. Giuseppe, Pignatelli Re-
nato, Radice Alfredo.

Sorrento. - Cozzolino avv. Giuseppe.

NOVARA. - BOTTACCHI ELISA vedova PARONA,
Iacometti Giuseppe.

Alla Fraccia. - Bergomi Luigi.

Cannobio. - Albini Clemente.

Castiglione Ossola. - Paita Giovanni.

Intra. - Meazza Giuseppe.

Omegna. - Cardini Ettore di Candido, Circolo Ri-
creativo "Giovane Omegna",

Trino. - Stasi avv. Carlo.

PADOVA. - Pilotto Giuseppe.

PALERMO. - Arscone Giuseppe, Barraja Salvatore,
Castellana Vincenzo, Giannone cav. Giovanni,
Santonacane Stagno cav. Domenico, Sofia An-
tonino.

PARMA. - Borgianni prof. Mario.

Traversetolo. - Ferrari Ottavio.

Sovraccoperture "Humbert", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in cinque minuti su coperture nuove o del tutto fuori uso.

Coperture "Eureka", di gomma, cuoio e chiodi. — Usate sulle vetture di S. M. il Re.

Coperture "U. De Bonmartini", di gomma, tela e amianto.

Réchapages — Camere d'aria. Specialità assoluta.

Vulcanizzatore istantaneo "Annuska", (L. 25 franco a domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi a:

U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, N. 5

Telefono 99-44 — Telegrammi: BONMARTINI - MILANO

(Corso Buenos Ayres)

SOCIETÀ PER LA TRAZIONE ELETTRICA

Anonima per azioni - Cap. L. 1.000.000 - vers. 600.000

MILANO - Via Vignola, 6 - Telefono 95 24

AUTOMOBILI ELETTRICI A FILO AEREO SENZA ROTAIE

Il sistema più pratico ed economico per servizi pubblici

LINEE IN COSTRUZIONE OD ESERCIZIO

1. Castellamare Adri. - Pescara.....	Km. 2	Vetture 2
2. Spezia - Porto Venere	" 15	" 4
3. Aquila - Città - Staz. merci e pass.	" 4	" 4
4. Siena - Città	" 6	" 4
5. Pavia - Città	" 3	" 4
6. Ivrea - Cuornè, merci e passeggeri ..	" 25	" 4
7. Cuneo - Città - Stazione.....	" 3	" 2

Cataloghi Km. 58 Vett. 24
e preventivi a richiesta.

CICLISTI!

APPLICATE ALLE VOSTRE MACCHINE LA

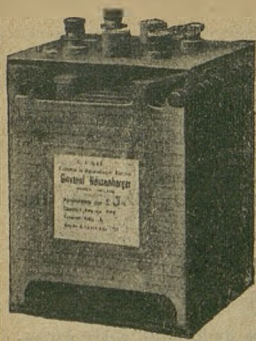
FORCELLA ELASTICA

L'IDEALE

Elegante, solida, leggera e di facile applicazione. Rappresenta il mezzo più indicato per togliere le vibrazioni al timone ed impedire la rottura della forcella

In vendita ovunque e contro vaglia o assegno
di L. 14 presso la Ditta

ENRICO LUCINI, Via Kramer, 19 - MILANO



**GIOVANNI
HENSEBERGER**

MONZA - MILANO

ACCUMULATORI

Listini gratis



Prem. Fabb. Nazion. di Decalcomanie
PER USO INDUSTRIALE

Specialità in Marche per
VELOCIPEDI

G. Didone - Milano

Via Gaudenzio Ferrari N. 1

WIELAND & Cie
— (ULM a. DONAU) —

Materiale di ottone
e rame - Tubetti tra-
filati tondi e quadri
per radiatori auto-
mobili - Fonderia in bronzo speciale per parti d'automobili
anche su disegno - Accessori per carrozzeria

Rapp. gener.: Ing. A. DONZELLI, L. WESSEL & C.

Telefono 83-72 MILANO - Corso Magenta, 64 Telogr. Donwessel

S.T.I.B.

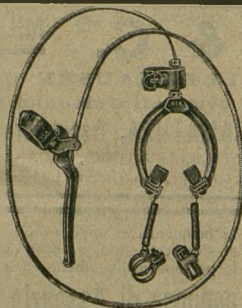
SOC. TECNICA INDIR. BOLOGNESE

C. BASSOLI & C.

in accomandita semplice

BOLOGNA

Fabbrica di Freni
a trasmissione flessibile



REX-OMEGA (brev.) - FULGOR, tipo speciale 1907
VALVOLA (brev.) - MONTAPNEUS (brev.)
LEVA-PNEUMATICI - PORTAPOMPE - PORTAFANALI

"VELOXINE"

LA MIGLIORE BENZINA PER AUTOMOBILI

Rappresentanza e Deposito per Milano e Lombardia:

A. CACCIA & FIGLIO, Via Borgonuovo, 15 - Milano

AUTOCREME

PASTA MIRACOLOSA
PER PULIRE LE MANI

TERSIVA

Vendesi nei migliori negozi di accessori

Produttori:

OFFICINA CHIMICA PICCININI, SANT'ILARIO D'ENZA

Automobili

FIDES

Marca

Brasier

CHASSIS Tipi 1908

16 - 26 HP. a quattro cilindri

30 - 40 HP. a quattro cilindri

45 - 60 HP. a sei cilindri

trasmissione a catena

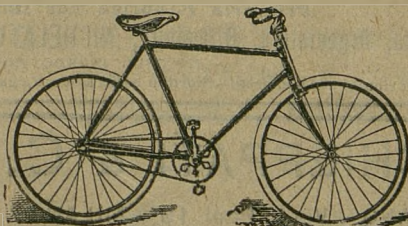
Società FIDES

Fabbrica di Automobili Marca BRASIER

Sede Sociale: ROMA, Via delle Muratte, 34

Officine. TORINO, Via Monginevro

RENARD Biciclette senza rivali
per qualità e prezzo



Con numero di vendita, ed altre
tante testimonianze favorevoli, so-
stanzialmente un successo senza prece-
denti e dimostrano l'altissima scien-
za delle nostre macchine.

Malgrado il loro prezzo ridottissimo, le nostre non sono
macchine di concorrenza, né d'occasione (delle quali bi-
sogna diffidare) ma solo il prodotto coscienzioso e rego-
lare della **MANIFATTURA RENARD**, universalmente
nota per la sua serietà ed onestà, la quale, grazie alla pro-
duzione su vasta scala di un tipo unico e la vendita
esclusiva per contanti ed a prezzo fisso, può dare
a prezzo di fabbrica un tipo di bicicletta robusto e
scorrevole, seriamente garantito, migliore di molti tipi che
sono in commercio anche a prezzo molto più elevato.

Le nostre macchine sono costruite con ottimo materiale, di forma
elegantissima. Finemente smaltate in nero e brillantemente nichelate,
cerchi compresi, sono munite dei celebri **Pneumatici Mi-
chelin**, di sella **Brooks originale** (R 16) e di **Freno
al cerchio** potente e progressivo.

Prezzo della Macchina completa come il disegno L. 130, —
Idem con ruota libera a sfere, di perfetta esecuzione L. 135, —
Con ruota libera e due freni, il posteriore licenza
Bowden L. 142.50

Ai soci del 7. sconto eccezionale del 5% (o indicando il No. di tessera).
Le nostre macchine vengono consegnate alla nostra Agen-
zia di Milano verso pagamento dell'im. orto, oppure spedite
per ferrovia, contro assegno, a rischio e pericolo del com-
mittente. In questo caso mandare coll'ordinazione L. 20 di
anticipo, a mezzo di cartolina-vaglia. L'imballaggio è fat-
turato al costo e non si riprende.

Indirizzare lettere, telegrammi, cartoline-vaglia, ecc., alla

AGENZIA ITALIANA **Cicli RENARD** - Via Boccaccio, 31, MILANO

PAVIA. — Cassinelli Giuliano, De Vecchi Giacomo, Franchi Maggi Giuseppe, Pirovano Lorenzo, Tacchini rag. Albino.
 PERUGIA. — *Amelia*. — Camassei Mario.
Città di Castello. — Locatelli Enzo, Vincenti Enrico.
Collestatale. — Vidale A. Emilio.
Spoleto. — Ferretti ing. Guido.
 PESARO. — *Fossombrone*. — Bellagamba D. Giuseppe
 PIACENZA. — *Carpaneto*. — Faustini avv. Luigi.
Fiorenzuola d'Arda. — Del Re Attilio.
 PORTO MAURIZIO. — *Borghetto d'Arroscia*. — Ferrari Saverio.
Oneglia. — Berio Alfredo.

Estero.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste*. — Cominotti dott. Vittorio, Pittana Marino.
 TRENTO. — *Lavis*. — Endrizzi Luigi.
Riva di Trento. — Marinoni Arturo, Marzioli geom. Mario, Patuzzi Italo, Polo Rino, Zaniboni Cornelio.
Strada. — Riviera Lazzero.
Trento. — Ghezzer Lino.
 DALMAZIA. — *Gravosa*. — Detoni Nino.
Ragusa. — Serragli Camillo, Vuletič ing. Diego.

Francia.

Martigny Ville. — Balma Charles.
Nizza Marittima. — Panetti Camillo.

Russia.

St. Petersburg. — Tausky Theodore.

Svizzera.

CANTONE DI ZURIGO. — *Zurigo*. — Majocchi Filippo.

Tunisia.

Sfax. — Lumbroso Abramino.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Manaos. — Giulianelli Giuseppe, Peret ing. Achille, Poli Federico, Ventura Pasquale, Veronesi Cesare.
Parà. — Leono Umberto, Quintino Francisco, Vascon Michel.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Levaggi Enrico G., Migliasso Giuseppe, Roca Miguel.
Ramallo. — Pattacini Ferruccio.

Uruguay.

Colon. — Meneguzzi Alessandro.

Nella *Rivista* di settembre dello s. a., sotto Aosta, in cambio di dott. Decio Camillo si deve leggere DECIO dott. CAMILLA.

Posizione dei Soci al 15 Dicembre 1907.

Soci annuali al 15 novembre 1907	N. 58 837
» nuovi dal 15 novembre al 15 dicembre 1907	» 113
	N. 58 950
Dimissionari, irreperibili, morosi	» 4
	N. 58 946
Soci vitalizi al 31 dicembre 1906 *	N. 1 259
» » dal 1 gennaio al 15 dicembre 1907	» 398
	» 1 657
Totale Soci	N. 60 603

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
 Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari.
 Gerente Responsabile: Ferruccio Giobbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
 Via F. Guicciardini, 5.

D. G. LANGBEIN & C.^o MILANO - Via Brera, 14

Proprio Stabilimento a LIPSIA - SELLERHAUSEN (Germania)

Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la

Doratura, Argentatura, Difenatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura

MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ECC.

Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccazione a gas ed a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

SCHIEPPATI & C.

MILANO - Via L. Papi, 18 - MILANO

CARROZZERIA PER AUTOMOBILI

La mancanza di appetito, la cattiva digestione, le piaghe di stomaco, sono disturbi che rendono

le persone malinconiche ed in quiete. La **Tintura acquosa di Assenzio Mantovani di Venezia**

fabbricata fino dal 1658, guarisce mirabilmente tali disturbi. **Quasi tre secoli di successo.**

GIROLAMO MANTOVANI, Venezia, Farm. al Redentore

SCAT

SOCIETÀ CEIRANO

AUTOMOBILI TORINO

VEETURE DI LUSO E DA TURISMO

TIPI 12-14 E 16-20 HP — QUATTRO CILINDRI — TRASMISSIONE CARDANO

ROBUSTE - SILENZIOSISSIME - MINIMO CONSUMO

AUTOMOBILI

DIATTO-A. CLEMENT

ISOTTA FRASCHINI

Agenzia Generale:

Soc. An. FABBRE & GAGLIARDI

(Capitale L. 2.500.000)

Milano - Torino - Roma - Genova - Verona - Mestre

— CHIEDETE CATALOGHI E PREVENTIVI —

Cantieri Baglietto Sede in GENOVA

Società Italiana Automobili Marittimi

COSTRUZIONE DI BARCHE E YACHTS A VELA

CANOTTI A YACHTS AUTOMOBILI

LANCIE DA SALVATAGGIO E FLUVIALI

TRASPORTI E RIMORCHI

**Motori speciali per imbarcazioni
delle migliori Case Europee
ed Americane**

— CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA —

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5.000.000 versato L. 2.000.000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1906 L. 12306 958, 49

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI VENEZIA

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

San Pellegrino e le sue Fonti

Ogni giorno mi reco alla fonte e bevo, coscienziosamente bevo. Queste acque salutari hanno attraversato a fiotti il mio corpo, penetrando nei suoi più remoti meandri, liberando'o dai detriti intossicanti che gli artifici della vita civile vi accumulano. Esse hanno così ridato alla mia mente gli ottimismo congeniti e la primiera mobilità a quegli ingranaggi della mia macchina organica, che l'uso aveva in parte deteriorato. Sicchè posso godere ampiamente delle bellezze miti e liete di questo luogo ospitale che dopo venti g'orni non so decidermi a lasciare. Per un'anima irrequieta come la mia è questo veramente un miracolo di S. Pellegrino.

Giulio Fano

degli Istituti Superiori di Firenze.

(Dal Giornale di S. Pellegrino, N. 56, 1907)

"VACUUM OIL COMPANY,"

S. A. I.

GENOVA

OLI E GRASSI LUBRIFICANTI
PER VETTURE E CANOTTI
AUTOMOBILI - MOTOCICLETTE

Marche approvate dal Touring Club Italiano



VACUUM MOBIL OILS
AUTO VÉLOCITÉ MOBIL OILS
VACUUM MARINE MOTOR OIL
VACUUM MOTOR GREASE
VACUUM GRAPHITE GREASE

Richiedere dai depositi della VACUUM nelle principali città e presso i più importanti Garages d'Italia ed affiliati del T. C. I. che i bidoni dell'olio portino la piombatura originale, col nome della "Vacuum Oil Company," e la marca depositata "GARGOYLE."

LIQUORE STREGA



Tonico Digestivo

GAREGGIA COLLA CHARTREUSE

Specialità della Ditta G. ALBERTI-BENEVENTO

Fornitrice della Casa di S. M. il Re d'Italia e di S. M. la Regina Madre
GUARDARSI DALLE INNUMERAVOLI CONTRAFFAZIONI.

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE MILANO 1906 - FUORI CONCORSO - MEMBRO DELLA GIURIA

Premi ai soci benemeriti del 1908.

Premi ordinari.

1. Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica *medaglia ricordo d'argento*;
2. Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla *grande medaglia d'argento*;
3. A chi ne procura cento viene assegnata una *medaglia d'oro*;
4. Chi durante il 1908 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci sarà dichiarato *recordmann* del 1908 nella propaganda e riceverà una *grande medaglia d'oro*.

Ad ogni socio benemerito sarà rilasciata per una volta tanto — l'agenda del T. C. I. 1908 — splendido e pratico *carney* in pelle — utilissimo per le annotazioni quotidiane.

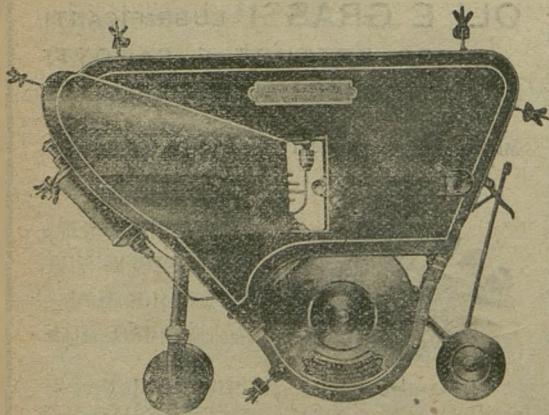
Inoltre, avendo la Direzione deliberato di assegnare un ricordo speciale ai soci che procureranno aderenti nel 1908 con l'acquisto di fogli arretrati della Carta d'Italia (arretrati che costituiscono un blocco di 12 fogli in vendita ai soci a L. 6) venne creato un tipo nuovo di medaglia di benemerita della Carta d'Italia della quale e dei criteri di premiazione ad essa relativi abbiamo già parlato in altra parte della *Rivista*,

Medaglia bronzo a quei soci che hanno procurato due iscrizioni coll'acquisto del blocco e *medaglia d'argento* a quelli che alla medesima condizione, procurano 4 soci.

Premi straordinari

Tutti i soci che avranno presentato dal 1 gennaio al 31 dicembre 1908 dieci o più soci *optanti* per il 1908 riceveranno con un numero per ogni dieci soci presentati all'assegnazione a sorte dei seguenti premi:

Dono del signor Gustave F. Montchal agente per l'Italia della „ Motosacoche „ (Brevetto H. e A. Dufaax e C.).



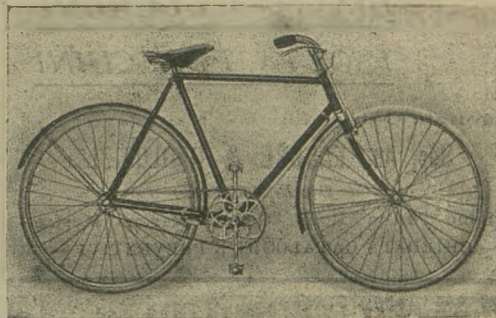
„ Motosacoche „ Mod. 1907 (Brevetto H. e A. Dufaax e C.) motore di HP. 1¼ pronto per essere applicato a qualunque bicicletta — fornito con la peleria del cerchione — la cinghia ed il comando del manubrio.

Doni della Ditta Fabrique Festina - La Chaux-de-Fonds (Suisse).

Tre orologi assortiti, di precisione a scappamento brevettato, con bilanciere cronometro, specialmente adatti per turisti.

Dono dell'Agenzia Freno Carloni, Milano.
6 pezzi modello 1908 freno Carloni.

Dono della Ditta E. Flaig, Milano, corso Porta Nuova, 17.



Bicicletta di lusso *Gritzner* modello 1908 — legge rissima, da viaggio o da corsa su strada a scatto libero con nuovissimi e potenti freni al cerchio a leve speciali *Gritzner*.

Dono del signor V. Molatti, console del T. C. I. in Milano.

Un cronografo-contatore di Sport della Casa Jeanneret Brehm di St. Jmlier.

Dono della Ditta C. Bassoli e C.ia, Bologna.

1 freno Omoga; 1 freno Rex; 1 freno Fulgor.

Dono del dott. Ernesto Anselmi, Viterbo.

Pneu-riparatore sistema Anselmi per automobili.

Dono della Ditta N. Marucelli e C., Milano, via Aldo Manuzio. (Fornitrice delle Cassotte di medicazione del T. C. I.).

Due farmacie tascabili o borsette d'urgenza — in pelle — complete di ogni suppellettile, medicazioni — e medicinali — specialmente indicati per ciclisti, alpini, escursionisti, ecc.

Doni del periodico *Il Corriere fotografico* di Milano
3 abbonamenti alla rivista nel 1908; 3 copie di ciascuno dei seguenti volumi: *La fotografia in pratica* del dott. Photophilus; *Chimica fotografica* del dott. S. Allegretti; *La fotografia d'inverno*, di Giugasta.

Dono del dott. A. Piccinini, Pont St. Martin.

4 astucci da sei scatole di Auto crème ciascuno.

FARI - FANALI GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY

sono riconosciuti i migliori

Chiedere Cataloghi:

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
Via Mario Pagano, 42 - MILANO

SOCIETÀ ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO - VENEZIA - GENOVA

ELENCO degli Incaricati per la vendita dei Depositi BENZINA ad uso AUTOMOBILI

INCARICATI	DEPOSITO
Alessandria - GIOVANNI METELLI, <i>Via della Vittoria, 27.</i>	Sobborgo Cristo.
Ancona - PADOVANI & SESSI, <i>Via Aurelio Saffi, 5. p. p.</i>	Magazzini Generali - Mandracchio.
Bari - EMANUELE PIZZAROTTI, <i>Corso Vittorio Emanuele.</i>	Magazzini Generali E. Pizzarotti.
Bologna - MAZZETTI & POPPI, <i>Via Galliera, 14, p. p.</i>	Fuori Galliera - Strada di Corticella.
Brescia - ANDREA BENEDETTI, <i>Via Pendente, 2.</i>	Polveriera Umbertina fra P.ta Crem. e P.ta Ven.
Catania - PIETRO MARANO.	Alla Stazione di Acquivella.
Civitavecchia - LUIGI ALIBRANDI, <i>Via Traiano, 2.</i>	Fuori Porta S. Giovanni in Vigna Maccarini.
Firenze - ULISSE TESEI, <i>Via Calimara, 2.</i>	Rifredi per Panciatichi, 6.
Genova - SEDE SOCIALE, <i>Piazza Cingh Lampade, 76.</i>	Sampierdarena - Via Mamiani, 12.
Livorno - CARLO WASSMUTH.	Marzocco.
Messina - Ditta F.lli ZACCONE, <i>Via La Farina, 233.</i>	Magazzini Generali ed al Lazzaretto.
Mestre - PIETRO CREPET, <i>Via Mestrina.</i>	Via Mestrina.
Milano - GUSTAVO BUONGIORNO, <i>Via Melzo, 2.</i>	Via Tortona, 58.
Napoli - LUIGI CULLMANN, <i>S. Brigida, 39.</i>	Portici - Deposito Petrolio al Granatello.
Palermo - CARLO WEDEKIND & C.	Piazza Sommuzzo.
Roma - EUGENIO MORTERA, <i>Via Cavour, 295.</i>	In costruz. fuori P.ta Portese, vic. Pietra Papa.
Savona - A. BONICHI & FIGLI.	Villa Riari.
Torino - E. SCHNEEBERGER, <i>Via Vittorio Amedeo II, 13.</i>	Via di Francia, 99 (casa ditta Aubert)
Trapani - ALESSANDRO D'AZZO, <i>Via Cuba, 18.</i>	—
Udine - SANDRI PIETRO, <i>Piazza Mercato nuovo, 3.</i>	Viale Trieste 10 - telefono 141
Venezia - SEDE CENTR. SOCIETÀ, <i>S. Samuele, Calle Corner.</i>	Mestre - Via Mestrina.
—	—
—	—
Verona - G. B. LONARDI, <i>Via S. Nicolò, 11.</i>	Fuori Porta Vescovo, Strada S. Michela.
Vicenza - CLETO VELLER FORNASEA, <i>Corso Pr. Umberto.</i>	Borgo S. Felice, vicino al Manicomio Provinc.

La "Società Italo-Americana del Petrolio", tiene pure in tutti i principali centri d'Italia e della Sicilia, depositi delle Marche più rinomate del Petrolio raffinato Americano **Sple: dor Atlantic Royal**

F.I.R.I.

FABBRICA ITALIANA DI RECIPIENTI INESPLODIBILI

SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI
CAPITALE LIRE 500.000

Sede ed Amministrazione:

TORINO - Via Sacchi, 26

Stabilimento:

TORINO - Viale Stupinigi

— DITTA —

Squarciafico & C.

MILANO - Via Ausonio, 18 - MILANO

**COMPLETO ASSORTIMENTO
ACCESSORI PER CICLI**

GRANDE ASSORTIMENTO

**ACCESSORI E NOVITÀ
PER AUTOMOBILISTI**

Automobili nuovi e usati

Biciclette e Motociclette

**MARCHAND - MARS
NEW CENTURY**

Visitate il negozio in

MILANO - Via Dante, 16

del'la Ditta GARAVAGLIA di PIZZI AMATORE

GRATIS

La SOCIETÀ EDITRICE SONZOGNO IN
MILANO, VIA PASQUIROLO, 14, spedisce

GRATIS E FRANCO DI PORTO

a semplice richiesta il CATALOGO GENERALE
ILLUSTRATO di tutte le sue pubblicazioni.



**CANOTTI
AUTOMOBILI**
di qualunque forza e tipo.

YACHTS a vela, a
vapore, a petrolio ed
a benzina.

Motori LOZIER

**BARCHE DA CANOTTIERI
YOLE - OUTRIGGERS, ecc.**

Cataloghi e preventivi Gratis.

Per Telegrammi. **FIT - Napoli**

F.lli GOGLIO - Rho

Filiale in **MILANO** - Via Bossi, 3

STABILIMENTO PER LA FABBRICAZIONE DI BUSTE
E SACCAETTI DI CARTA PER QUALUNQUE USO

Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

Stabilimento ed Ammin. trazione:

MILANO - Via Tomm. Grossi, 10 - **MILANO**

INCISIONI - SMALTI - MINIATURE

Minuterle per Orefici

Ritratti in Miniatura su qualunque oggetto

TARGHE PER BICICLETTE - DISTINTIVI

*Medaglie per Gare ciclistiche, Tiri, Esposizioni
Coppe con frezi smaltati.*



FORNITORE DELLA REAL CASA

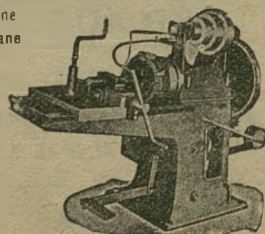
**CARLO NAEF
MILANO**

31 - Via A. Manzoni - 31
con vasti magazzini adiacenti
Macchine - Utensili ed Accessori

per la Meccanica di costru-
zione e di precisione per
Fonderia, per Eletttricista
Gasista, Idraulico, Fabbro,
Lattiniere, Carpentiere,
Falegname, Segheria in
legno ecc. ecc.

Seghe da metallo e Filetatrici brevettati Wagner - Mola Sterling

Macchine
americane



Ventilatori aspiratori --- Apparecchi di sollevamento
Macchine per scatole di conserve e da lamiera in genere

LA MACCHINA PER SCRIVERE

REMINGTON

È LA MIGLIORE perchè è sempre

La più moderna La più solida

La più perfezionata

AGENTE
GENERALE: **CESARE VERONA - Torino**

Via Carlo Alberto, 20, con filiali nelle principali città

Ufficio di Copisteria

MILANO - GENOVA - ROMA - NAPOLI - FIRENZE, ecc.

Unione Zincografi

di MANGIAROTTI MARCELLO & C.

Telefono 21.81 - **MILANO** - Corso Garibaldi, 95

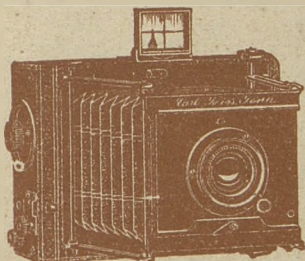
PREMIATO STABILIMENTO, ARTISTICO
PER L'ESECUZIONE DEI CLICHÉS NEI DIVERSI
SISTEMI FOTOMECCANICI

ZEISS

APPARECCHI FOTOGRAFICI

"PALMOS,"

In Alluminio e Olturatore a Tendina e



OBBIETTIVO ZEISS

in tutti i formati correnti

Montaggio ottico per laboratori di riproduzione

DOMANDARE CATALOGO P. 157

In vendita presso tutti i negozi di Ottica e presso

CARL ZEISS - JENA

Laboratorio di Ottica-mecanica

Succursali: BERLINO, FRANCOFORTE S. M.,
HAMBURGO, LONDRA, PIETROBURGO, VIENNA

FRENO CARLONI



FRENO CARLONI

Via S. Vincenzino, 4

MILANO

Anche innanzi ai pericoli,
Ora mi posso dir felice appieno,
Ora che sulla macchina
Ho del CARLONI il portentoso FRENO.

Dilettanti Fotografi!

Per la stagione invernale la Ditta

M. GANZINI - Via Solferino, 25

raccomanda:

APPARECCHI DI PROIEZIONE E DI
INGRANDIMENTO.

LASTRE PER DIAPOSITIVI HAUFF.

LASTRE FLAVIN per effetti di neve e d'alta
montagna.

LAMPI AL MAGNESIO.

CARTA MELANOTYP (Gas Licht papier).

Domandare con cartolina doppia Catalogo
Generale N. 34.

Domandare con cartolina doppia Cataloghi
speciali per vedute di proiezioni (oltre venti-
cinquemila soggetti).

Catalogo speciale per apparecchi di proie-
zione contro invio di L. 0,50 con cartolina
vaglia o francobolli.

Società "TAURUS," Anonima

Capitale sottoscritto e versato L. 700.000

TORINO - Via Circonvallazione, 12 (Vanchiglietta)

FABBRICA DI CARROZZERIA
PER AUTOMOBILI

Tonneaux - Doppi-Phaetons - Limousines - Landaulets
Landaulets-Limousines tutto apribile (Spec. della Casa)

MILORDS - CAMIONS - OMNIBUS
BERLINE - FURGONI-CAMIONS; ECC.

Carrozzerie complete su chassis di primarie marche
sempre pronte in Garage

TELEFONO 22-51

Agenzia Generale per la vendita:

D. & C. F.lli TRIULZI

TORINO - Via Pietro Micca, 9 - Telefono 22-44

GARAGE - Corso Re Umberto, 49 - TORINO

Telefono 19-09

DEPOSITO BENZINA - ASSORTIMENTO COMPLETO
DI ACCESSORI PER AUTOMOBILI
ABBIGLIAMENTI PER CHAUFFEURS

RIVISTA

MENSILE



TOURING CLUB ITALIANO

Il Raid Pechino-Parigi

narrato dal Principe Borghese

Presentare ai nostri lettori il Principe Scipione Borghese sarebbe un *sur d'opera*, dopo che la straordinaria ed appassionante impresa turistica da lui compiuta rese così popolare in Italia ed in tutto il mondo civile il suo nome già illustre di studioso, di uomo politico, di valeroso scrittore e di viaggiatore intelligente.

Ci limiteremo soltanto a dire che, conoscendo la sua grande simpatia per il Touring Club Italiano, di cui fa parte da parecchio in qualità di socio vitalizio, riuscimmo senza fatica ad ottenere il testo della conferenza ch'egli stesso sull'argomento del Raid Pechino-Parigi, tenuta in questi giorni innanzi alla Società Geografica Italiana.

E noi siamo lieti ed orgogliosi di offrire ai nostri abbonati l'importante primizia, non solo quale documento più diretto e genuino d'uno dei più degni fiaschi storici del 1907, recante una larga messe di ritratti narrativi e di episodi interessantissimi, ancora ignoti ai più; ma anche come



Il Principe Scipione Borghese.

frutto di indagine razionalistica e scientifica d'una fru le menti più colte e perspicaci.

Il pregio intrinseco della nostra pubblicazione è reso maggiore dal ricco, e tuttora inedito materiale illustrativo che ci venne pur esso fornito dalla squisita cortesia del Principe Borghese.

Non dubitiamo che questa prima puntata della conferenza (ragioni imprescindibili di spazio non ci consentendo di stamparla in una sola volta) sarà bene accolta dai nostri fedeli lettori, verso i quali in tal modo abbiamo esuberantemente mantenuta la fatta promessa di dar loro in ogni numero la prosa di almeno un collaboratore illustre.

Al Principe Borghese, al quale dovevamo già la riconoscenza di aver malterato il guidone del Touring, sulla macchina trionfatrice, traverso la estrema contrada d'Oriente — simbolo della solidale e patriottica fede — rinnoviamo ora i nostri ringraziamenti per il novello segno di benevolenza.

Mi sia permesso rivolgere un vivissimo ringraziamento al mio amico deputato marchese CapPELLI per l'iniziativa che egli, come presidente della Società Geografica, volle prendere invitatandomi, ancor prima che io raggiungessi la meta, a parlare, qui in Roma, del viaggio compiuto insieme a Luigi Barzini e a Ettore Guizzardi, venendo in automobile da Pechino a Parigi, viaggio che fu in pari tempo una gara sportiva ed uno esperimento di pratica meccanica e stradale.

Il valore del discorso, più che nel contenuto, sta nel Vostro concorso, Signore e Signori, che mi continuata così la benevolenza della quale mi furono larghi dovunque e pubblico e autorità; che con il Vostro interesse e samento conferite nuova importanza e un più alto significato a quel nostro modesto sforzo sportivo del quale ora, alla distanza di parecchi mesi, si possono, meglio che nell'entusiasmo dell'arrivo, valutare gli elementi del successo.

Proprio di questi giorni, un anno fa, il *Matin* con una bella disinvoltura, lanciava la sfida che noi rilevammo. Sfida audace, temeraria — se sfrondate questi aggettivi di molte esagerazioni relative a pericoli personali — e li considerate invece rispetto a quell'organismo complicato e delicato che è l'automobile, a quell'oggetto prezioso e per molti ancora un po' misterioso, che il proprietario vede, spesso con mal celata emozione, corrispondente al prezzo ancor troppo elevato, avventurarsi su molte delle nostre strade italiane, e che noi dovevamo lanciare da un capo all'altro di due continenti, per strade...

Sì, per strade; ma di costruzione e di manutenzione un po' diverse da quelle alle quali siamo abituati pur nelle provincie nostre meno fortunate in fatto di viabilità.

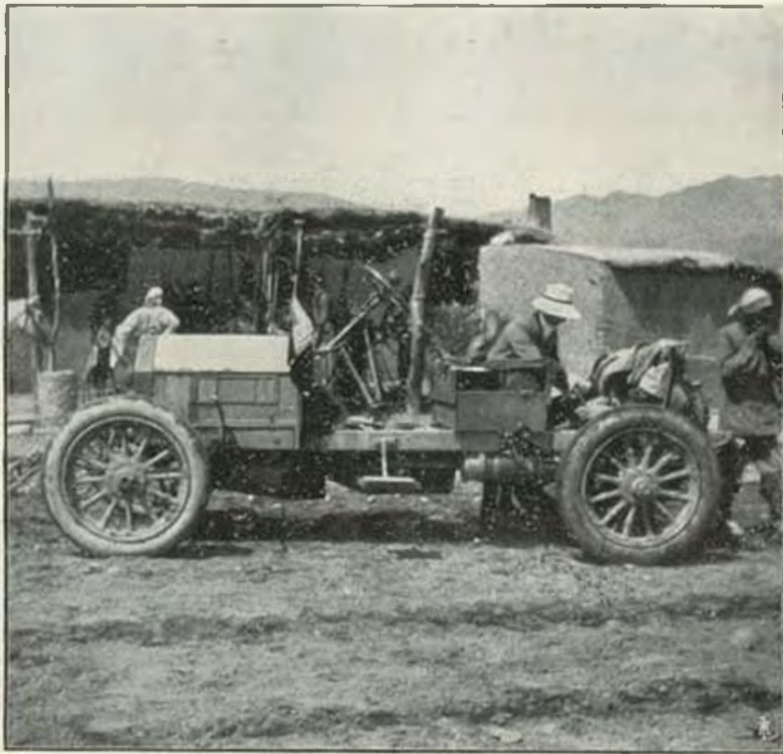
Perchè qui stava la saviezza della sfida in mezzo alla sua audacia.

Non ci si proponeva di andare dritti innanzi a noi per un certo numero di metri o di chilometri, fino ad esaurimento dell'organismo meccanico che conducevamo; non era soltanto *à-clame* affidata allo sforzo brutale tentato, alle difficoltà materiali vinte in un rischio da pazzi; non era il vano esercizio dell'energia umana, della resistenza dell'istrumento, l'esercizio della volontà che compie anche ciò che è impossibile,

ricercato mettendo l'impossibile e l'assurdo di fronte a degli uomini e a delle automobili; non ci si imponeva un ingrato e prosaico lavoro spoglio di ogni attrattiva intellettuale, di ogni soddisfazione dello spirito, di ogni godimento delle facoltà superiori della nostra natura di uomini. No.

Laggiù, nell'estremo lembo orientale del continente eurasiatico, Pechino — non ostante il suo quartiere delle legazioni cinto di baluardi armati, strettamente sorvegliato dalle sentinelle internazionali, aperte appena e come di sorpresa poche e strette finestre sull'ambiente cinese che lo circonda e pare lo soffochi; a dis-

petto e forse a causa di questa rocca dell'occidente che si è incuneata, sospettosa e sospettata, all'ombra delle vecchie mura tartare — Pechino chiude fra quelle sue muraglie alte, spesso ostili agli atti ed al pensiero che muovono d'Europa — accoglie nei padiglioni e nelle corti sparsi fra gli alberi e nascosti dietro i muri ciechi — mesce nel crogiuolo della sua vita densa, agitata e rumorosa — irradia a traverso masse di centinaia di milioni, civili, operose e intelligenti — un' anima, un pensiero, dei metodi di a-



L'automobile prima di Hual-lai.

zione che l'europeo non capisce e non sente, non sa misurare e deve subire.

Da questo centro vivo, oggi più di ieri, di un mondo incomprensibile, e minaccioso di problemi e di incognite preoccupanti, la nostra strada ci avviava verso Parigi, la sintesi più complessa e comprensiva della nostra civiltà occidentale.

E la strada scalava, è vero, montagne, traversava deserti, foreste e steppe; ma seguiva una via.

Via aperta nei secoli, percorsa anche oggi dalle grandi correnti del commercio, via che è l'arteria naturale lungo la quale le orde dei Mongoli guerrieri, le lente carovane dei camelli, le lunghe file di pesanti carri cinesi, il telegrafo, le teorie di esiliati e di emigrati russi, i convogli di rapidi *tarantas* di *teleghe* leggere, di mastodontici carri ferroviari — hanno fatto pulsare, a traverso l'oriente asiatico, fino all'Europa, e dall'Europa all'estremo Oriente, razze, ricchezze, cupe stragi barbariche e luminose influenze di civiltà.

In questo solco storico dovevano confondersi e sperdersi le tracce delle cinque automobili

che il 10 giugno 1907 lasciavano Pechino. Erano poche, ma rappresentavano tre paesi e tre concetti.

Il piccolo *tricar* francese della fabbrica Contal, con le sue tre ruote da motociclo, i suoi sei cavalli di forza, il suo peso inferiore ai tre quarti di tonnellata, era il favorito alla partenza.

Nel cortile della caserma francese, dove si accalcava quella mattina piovigginosa, l'elemento bianco di Pechino, di Tien-Tsin e di Shanghai, il *Contal* era il più ammirato e il preferito. Ciascuno in quella folla, e le folle hanno sempre buon senso, se avesse dovuto partire quella mattina in automobile per Parigi, avrebbe inforcato il sellino da bicicletta del *Tricar Contal*. Ed anche in me quel consenso generale cominciava a far sorgere i dubbi. E se poi davvero quella costruzione leggera, quasi evanescente, che sembra portatile ma è rigida nei suoi tubi d'acciaio e nei suoi raggi filiformi, riuscisse a passare là dove la mia grossa 30 HP., con le sue due tonnellate di peso, il suo metro e trenta di carreggiata, coi suoi assali bassissimi, fosse rimasta impigliata nelle fore rocciose che i carri hanno intagliato nei calcari dell'Jang-uan-Scian, nelle torbiere della Mongolia, nelle sabbie del deserto di Gobi dove i piedi larghi ed elastici dei camelli stentano a mantenere a galla la bestia e la soma? Ma no.

La mia scelta era stata per la vettura pesante e forte e non a caso.

Cormier, Collignon, Godard conducevano tre vetture leggere. Francesi le due prime, l'altra olandese, varianti dai dodici ai venti cavalli di forza e fra i 1400 e i 1800 chili di peso a carico completo. Quale vantaggio avevano su di me? Nessuno.

Tutte le mie difficoltà sarebbero state le loro. Nei tratti di strada buona avrei sfruttata la mia maggiore velocità; rocce, sabbie, fanghi avrebbero avuto per loro e per me le stesse insidie, le stesse ostilità; ma io avrei usufruito della maggior forza per vincere le salite ripide, i sabbioni brevi, per districarmi dai passi difficili; e la differenza di peso era sì in parte nel motore più potente, ma più nel telaio robu-

stissimo, nella solidità eccessiva di tutti gli organi.

Date queste condizioni, e la resistenza finale di tutte quattro le macchine alle fatiche del percorso, era normale che l'*Itala* giungesse prima.

Nella Pechino-Parigi non ci furono vincitori e ci fu un solo vinto.

I miei concorrenti delle *De Dion Bouton*, così come l'olandese, ricavarono dalle loro macchine tutto quanto esse potevano dare, e non fu deficienza d'energia o di capacità negli uomini, né di bontà nella costruzione che li condusse ventigiorni dopo di me alle acclamazioni di Parigi.

Fu un equivoco sul significato delle parole

« vettura leggera » equivoco nel quale noi italiani, avemmo la fortuna di non cadere. Fummo dei precursori.

Oggi, fra le concorrenti allo stupefacente tentativo: New York-Parigi, nel quale i discepoli si propongono di superare i maestri, non trovate, se non vetture dai trenta ai quarantacinque cavalli.

Solo il triciclo non superò la prova.

Ponse Foucault, i due arditi e simpatici compagni che formavano l'equipaggio del *Tricar Contal*, meritavano sorte migliore; ma la delicatezza del congegno che era stato affidato alla loro tenacia ed al loro sacrificio,

non poté condurli al di là dei primissimi ostacoli. Essi non videro il deserto, il solo tratto tra Pechino e Nijni-Nowgorod, — mille di dodicimila chilometri, sul quale, forse, il triciclo avrebbe potuto correre tre giorni senza far apparire la propria inferiorità, e dando ragione agli applausi che lo salutarono quando, in coda a tutti, uscì dalla caserma Voiron.

Le bandiere spiegate al vento; le scritte augurali tese a traverso le vie; il gruppo di ufficiali di ogni esercito di Europa, che in una cavalcata babelica accompagnava le rapide macchine fuori del chiuso dei bastioni dell'Occidente, in mezzo alla folla gialla silenziosa e sorpresa; i soldati cinesi, col codino arrotolato sotto le ridicole pagliette, che rigidi facevano ala al passaggio dei mostri nuovi; la città imperiale raccolta nel sonno dei suoi giardini e nei suoi laghi di loto; il Petang dove caddero i nostri nel 1900; tutte queste immagini e questi ricordi ho fissati



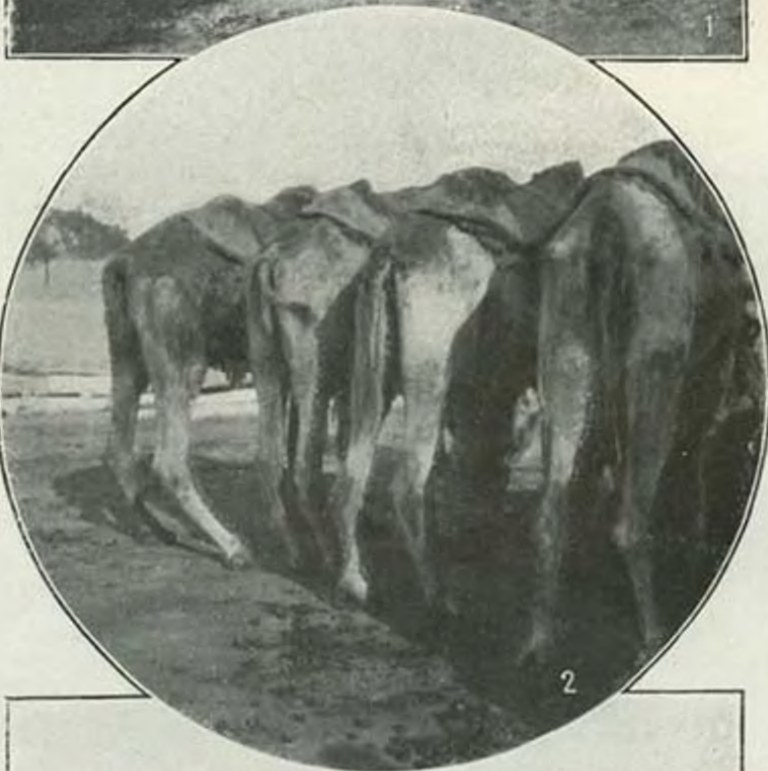
Tu mu-pu.

per sempre nella memoria mentre correvamo via da Pechino. Ma più vivo m'è rimasto negli orecchi il tuono degli *urrah* con i quali i nostri marinai, riuniti sull'estremo bastione del recinto italiano, come dalla tolda d'una nave di battaglia, salutavano la piccola bandiera nazionale che essi ci avevano consegnata e che fuggiva rapida, come alla poppa di una torpediniera, per traversare un oceano di terra e affermare nel gesto, piccolo o grande che fosse, il carattere e la civiltà d'Italia.

E l'immagine non vi sembri sproporzionata alla materia.

Per quell'isolotto di Pechino, dove, in mezzo al fluttuante tempestoso delle genti gialle, un manipolo di bianchi occupa una posizione d'avanguardia, contesta palmo a palmo un mercato; cerca di attrarre nella sua orbita il più promettente terreno di sfruttamento; le cinque automobili che salpavano per l'Europa rappresentavano più che un istrumento di sport — erano simboli viventi di potenza, di ricchezza, di sviluppo industriale, di patrimonio comune, di civiltà.

Più tardi, di qua da Mosca, il nostro sforzo divenne l'affermazione nuova e decisiva di un'industria essenzialmente europea; di un'industria giovane, ma vitale ed attivissima, nella quale è impegnato un cumulo enorme di capitale, di scienza, d'intelligenza, di lavoro abile ed evoluto; da Mosca in poi, il mondo civile assisteva alla prova di collaudo più larga, più completa,



più persuasiva, cui fosse stato finora sottoposto il nuovo strumento da esso stesso foggiato per fornire un altro e più decisivo passo avanti sulla via dell'abolizione di ogni motore umano o animale, abolizione che è uno degli indici più sicuri di progresso sociale. Laggiù l'elemento politico rendeva più solenne e più commovente il momento della partenza, come aveva resi difficili e quasi gravi i giorni che la precedettero.

Al risveglio del mondo giallo, seguito dopo le vittorie giapponesi sui campi di Manciuria, anche la Cina, umiliata e mutilata nel 1900, partecipa ora gagliardamente. Un senso più acuto di indipendenza la pervade; le concessioni agli stranieri si fanno più rare; quelle già concesse si reclamano dal governo. Le ferrovie si progettano e si costruiscono da chinesi con capitali e mano d'opera esclusivamente indigeni, con concetti esclusivamente nazionali. L'ingerenza degli stranieri negli affari e nelle intraprese chinesi è vista di mal occhio e combattuta con quella abilità, tenacia e perseveranza che sono, tra le qualità dello spirito cinese, le più evidenti.

Nel Wai-wu-pu (il ministero degli esteri) l'influenza degli uomini che mal sopportano l'invadenza occidentale è preponderante; e ogni occasione è buona per sperimentare la loro forza di resistenza.

La Pechino-Parigi non fu lasciata passare inosservata!

L'astuto Na-tung che deve ai giapponesi la testa salvata quasi per miracolo nel 1900, e

1. Alloggio Hoin-pau an. — 2. Quattro „ HP. — 3. Pozzo Hoin-pau-an

il suo collega Lien-fang menarono i ministri d'Italia, di Francia, di Russia e d'Olanda per alcune settimane a traverso tutti i trabocchetti delle trattative diplomatiche: decisioni immediate, dilazioni snervanti, contraddizioni succedentisi, e quisquiglie rese gigantesche, e parole fraintese, e tutte le piccole e grandi arti con le quali, specialmente in Cina, si sa stancare la pazienza e rendere vano il buon volere di uomini abituati alle controversie leali su terreno aperto e pratico.

Lo stesso fui presente a parecchie interviste.

Na-tung, era l'ospite modello, faceva servire il *the*, gli sigari, non dimenticava lo *champagne*, discorreva piacevolmente, con allegria ed arguzia, di tutto un po', era pieno di bonomia, e le sue mani grasse, dalle unghie lunghe, sottili ed elegantemente curate, si protendevano volentieri fuori dalle larghe maniche della sua tunica di seta azzurra, nel gesto benevolo con il quale porgeva un dolce o una sigaretta all'invitato. Ma passavano le ore e i giorni, e i passaporti richiesti non venivano, le difficoltà avanzate e delle quali erano sempre causa ignoti e lontani principi mongoli o misteriose influenze di Corte, non ac-



cennavano a risolversi.

L'oggetto era minuscolo, ma il lavoro che costò alla diplomazia dei paesi interessati fu difficile e continuo, quasi si fosse trattato di ottenere il riconoscimento di una qualche sfera d'influenza.

Quali erano i timori veri? Esistevano? O i draghi, che aggrovigliano le spire delle loro lunghe code variopinte sui muri

posti a paravento davanti ad ogni porta cinese a difendere la casa dagli spiriti maligni, avevano forse dato segni di preoccuparsi del passaggio di questi veicoli rombanti, come un giorno, ormai lontano, ottennero che s'interrompesse il traffico sulla ferrovia Pechino-Tien-tsin, e ostacolarono la costruzione delle linee telegrafiche che oggi assicurano, su tutta la superficie dell'impero cinese, un servizio meraviglioso per regolarità e sicurezza? Chi lo sa? Le menti e le strade cinesi sono misteri imper scrutabili come quelli del destino, e appena fuori delle porte, dai colossali battenti, che alla sera si serrano gelosamente, lasciando fuori, nei miserabili sobborghi, i viaggiatori attardati — fummo presi dai sabbioni.



1. Arrivo sul Ponte Seta-ho. — 2. Donna cinese a Holo-pau-an.
3. Salendo sopra Kalgan.

L'Italia era vergine di strade.
Imballata a Torino nella sua

enorme cassa che la chiudeva tutta come un ninolo prezioso, era stata, dopo quaranta giorni di viaggio da Genova, sbarcata a Ton-ku e caricata sul vagone. Liberata alla stazione di Pechino, e di là trainata a mano dai *coolies*, non aveva visto che la ghiaia nuova sui viali della legazione d'Italia; aveva fatto capolino sul viale d'Italia che corre di là da quel tratto di *glacis* dove italiani e giapponesi si alternano per le esercitazioni militari, ed era rientrata a raccogliersi per lo sforzo avvenire.

Il motore era stato smontato e regolato, ogni pezzo di ricambio provato e aggiustato, l'allineamento delle trasmissioni verificato e precisato, i serbatoi e il radiatore esaminati ed esperimentati sotto pressione.

Tredici muli avevano portato a Kalgan sette quintali di benzina, due quintali d'olio, sei copertoni di pneumatici, diciotto camere d'aria, e molle, e pezzi di ricambio; alcuni carri dovevano trasportarvi parti di carrozzeria. Là il direttore di quella succursale della Banca russo-chinese trasborderebbe sui camelli un quintale di benzina per la stazione telegrafica di Pong kiong, due per quella di Udde; altri due andavano ad Urga insieme a quattro copertoni, una molla, alcune camere d'aria, pezzi di ricambio; e, nelle tre stazioni, una certa quantità d'olio. Il resto l'avremmo caricato noi passando da Kalgan.

E le lente carovane di camelli si erano avviate due settimane prima di noi, ed era incerto se e quando avrebbero raggiunte le stazioni segnate in mezzo al deserto; era incerto quanto del prezioso e volatile carburante si sarebbe perduto negli urti del viaggio. Molto era affidato al caso e al capriccio caparbio dei camelli, e all'indolenza dei lama mongoli che li guidavano.

Io intanto non avevo perduto tempo. Con mia moglie ed un'amica, montati su tre cavallini mongoli tarchiati e resistenti, avevo in cinque giorni, a marcie forzate, percorsi i 400 chilometri che separano Nan-kau da Kalgan e ritorno.

Il tratto Pechino-Nan-kau piano dovunque, era stato da tutti dichiarato possibile, e negligeremo di visitarli.

Quello Nan-kau-Kalgan lo trovammo pesissimo.

I passi di Nan-kau e di Ki-mi-ni, vere montagne scoscese; gli altipiani di Uai-lai e di Sien-au-fu resi fastidiosi, quello dalle sassaie insistenti per chilometri, alternate con tratti palustri, questo dai sabbioni profondi che di quando in quando cedevano il posto a vaste pozzanghere insidiosissime.

Da Kalgan telegrafai ai concorrenti francesi rimasti a Pechino: «Automobili marciando con mezzi propri giungerebbero qui sfasciate». Ed era questo, allora, il mio pensiero. Oggi non più; ma allora non avevamo con noi l'espe-

rienza di cento passaggi più disastrosi assai che le roccie di Ki-mi-ni o i fanghi dello Hoang-ho, ed avevamo davanti a noi la lunga catena di chilometri che ci separava da Parigi; e fu deciso di aiutarsi con le bestie e con i *coolies*.

A Nan-kau a 60 chilometri da Pechino, la sera del 10 giugno, trovai il primo scaglione dei nostri *coolies*.

Avevano portato seco due carri carichi di tavoloni per spianare i tratti difficili, e i pezzi di quell'apparato speciale con il quale essi, mediante corde e travi disposti perpendicolarmente gli uni agli altri, sanno suddividere così bene il peso di grossi carichi da riuscire a distribuirlo su parecchie decine di uomini e vincere così fortissime resistenze.

Nei grandi funerali cinesi, dove il catafalco assume proporzioni gigantesche, le spalle dei *coolies* riescono a sollevare e portare così fino cinque tonnellate.

Ma tavoloni ed apparecchio da trasporto non ci servirono mai. Era mia ferma volontà di percorrere quanta più strada potessi con le ruote della mia vettura a contatto con il suolo e le sue difficoltà.

Il traino con le bestie e con gli uomini fu sufficiente dappertutto, anche nei brevissimi momenti di acrobatismo, ed oggi, se dovessi ritenere la prova, credo fermamente che dappertutto, o quasi, l'automobile, ben condotta, passerebbe con i propri mezzi.

Mezzi che fino dal primo giorno mi apparvero

superiori ad ogni aspettativa.

Perchè anche il tratto Pechino-Nan-kau, che tutti dicevano buono, lo è solo relativamente.

In perfetta pianura, mancano ad esso gli scoscendimenti paurosi, i pericoli delle strade di montagna, ma errerebbe chi credesse di trovare, appena fuori di Pechino, una strada con qualche traccia di manutenzione.

Tracce ci sono — e notevolissime — di quella che fu la strada una volta, quando, prima del XVII secolo, essa congiungeva la capitale dello Stato alla bellissima e solitaria vallata dove sono, sparse sulle colline e nascoste nei boschetti di tuje secolari, le tombe colossali degli imperatori della dinastia dei Ming.

La Cina era allora nell'apogeo della sua forza, nel periodo della sua massima espansione; e il culto degli antenati, che forma il sostrato del sentimento religioso cinese, e sul quale si sovrappongono trasparenti le varie forme religiose importate: il buddismo, l'islamismo, il cristianesimo — assumeva naturalmente, nel culto degli antenati imperiali, un carattere insolito di maestosità, cui soddisfanno la silenziosa solennità dell'ambiente e la grandiosità degli edifici. Anche la strada che conduceva dalla capitale alla necropoli imperiale doveva essere monumentale.

Quà e là ne restano le vestigia; e se il tempo e la negligenza degli uomini ha oramai



L'accampamento ad Hoïn-pau-an.

dispersi fino ai residui la pavimentazione che una volta copriva la via su tutta la sua lunghezza, restano, testimoni di lusso e d'arte, il viale fiancheggiato di cavalli, elefanti, camelli, e leoni di marmo, che corre laggiù al limitare della vallata — e i due grandi ponti sullo Tsing-ho e sullo Scia-ho, che ci opposero le più dure resistenze.

Dall'epoca dei Ming sono li abbandonati. La dinastia mancese, che nella valle dei Si-ling, lontano, all'ovest di Pechino, custodisce la sua necropoli, ha condannato all'incuria i mausolei della razza vinta, e la decadenza generale del Celeste impero ha realizzato la volontà di vendetta sovrana.

Le inondazioni, non trattenute nè deviate per i canali ormai asciutti e in disuso, hanno asportate le rampe d'accesso ai grandi ponti di marmo che in un arco solo scavalcano i fiumi lenti e paludosi, e il piano stradale sul ponte è a tre metri di sopra dal livello della strada. Tutto il traffico ha luogo per i guadi, e solamente, quando l'acqua è alta fuori dell'ordinario, i carri cinesi si decidono a salire la breve ma ripidissima salita che vince il dislivello, quasi un gigantesco gradino, fatto di pietroni sconnessi, divelti dagli accessi del ponte e rimasti lì con l'inclinazione e la postura che hanno assunto liberamente nella caduta.

Il guado ci era vietato dal fondo melmoso dei fiumi e dalla troppa profondità delle acque; e così subito, a 30 chilometri da Pechino, provammo la resistenza della *chassis*.

Le scarpe avevano inclinazione tale che occorreva vincerla di slancio; gli interstizi tra i lastroni di marmo e la loro diversa inclinazione, la mancanza di alcuni di essi, creavano profondi intagli, buche, veri fossi dai cigli taglienti, in mezzo ai quali doveva giungere a buona velocità la macchina e doveva poi muovere sopportando le scosse di un terreno durissimo e dislocato.

Il motore diede tutta la sua forza, le gomme larghe e le ruote alte, il telaio più sollevato da terra, dimostrarono nello sforzo che le previsioni non avevano errato; le molle resistettero all'urto vivo splendidamente, e la vettura lentamente si muoveva tra quelle pietre illustri con una circospezione che sembrava rispetto per quella vecchiazza abbandonata.

Quella sera a Nan-kau, nell'alberghetto cinese, l'Italia si ritrovò sola. Il *Contal*, giunto per ferrovia, era alloggiato altrove; le *De Dion* e la *Spvker* non avevano potuto vincere i 60 chilometri di sabbioni e di ghiaietti che noi avevamo attraversati in sei ore. La pioggia cadeva

ininterrotta ed avevo fretta di giungere a Kalgan, fuori delle valli percorse da fiumi che le piogge ingrossano rapidamente, fuor dalle gole dove l'acqua muove le frane, dalle bassure dove si formano presto pozzanghere e fangaie.

A Nan-kau cominciavano le difficoltà della montagna; la strada a cordonata, stretta e malagevole sempre, e resa adesso quasi intransitabile dai lavori della ferrovia Pechino-Kalgan.

Gli scoppi incessanti delle mine staccano dal fianco della valle massi e detriti che invadono il fondo stretto della « bocca del sud ». La strada si sposta giorno per giorno, se può chiamarsi strada l'angusto sentiero, largo appena quanto un carretto cinese, che i *coolies*, addetti ai lavori, conservano a stento in mezzo a tutto quel dislocarsi di vecchie montagne, dalle pareti a picco dalle quali i grandi Boudda, intagliati nel sasso vivo, chiusi nei tabernacoli elevati sulle guglie, guardano tutto quell'affaccendarsi di uomini, quel trasformarsi di cose, tutto questo sfasciarsi sotto i colpi del piccone che rintonano sordi nelle viscere stesse della terra, del loro vecchio mondo da tanto tempo stazionario.



Sul Ponte di Scia-ho, fra Pechino e Nankan.

La prima volta, dopo tanti secoli, l'aggressione viene dal sud, viene dal mare, è stata suggestionata dall'Occidente. Sono mani cinesi, mani sorelle, ma menti orientali foggiate in Europa ed in America, che conducono l'assalto a quell'altipiano di Mongolia dal quale per secoli erano

scese le orde nemiche, che venivano a rompere la loro furia contro all'immane difesa delle grandi muraglie. Tutto il tratto della strada di Mongolia, fra Nan-kau e Kalgan, serba i vestigi di questa lotta secolare tra la Cina e i popoli mongoli e tartari.

Le cime dei monti sono turrette, le creste merlate dalla muraglia che, come una gigantesca cinta di città, corre da Scian-hai-cuan sul mare, per migliaia di chilometri, fino alla lontana provincia del Kan-su.

Nel fondo della valle, come a sbarrarla, stanno i villaggi e le città, non già sparse tra il verde dei colti, tra le file dei salici, lieti di sole, spandenti per i campi la vita dei loro contadini laboriosi come sul Jang-tse o sull'Hoang-ho, ma chiusi nelle loro cinte fortificate, dalle porte armate di lunette e di bastioni, muniti di torri a feritoie, ostili, pronti alle difese.

Difese delle quali si ride oggi. E certo, a vedere quel che è rimasto della muraglia esterna, le poche torri isolate elevatisi a pena sopra un lungo terrapieno d'argilla lavato dalle intemperie, solcato dalle correnti, disperso dal vento;

se si guarda a quel che sono le mura di Tu-mu-pu e di altri castelli un giorno

..... appollaiati
 si come falchi a meditar la caccia

dalle quali è caduto il rivestimento di mattoni, sono diroccate le torri e si stanno disfacendo lentamente, rose dalla carie del tempo — non si ha chiara l'idea dell'urto dell'invasione e della potenza della difesa.

Ma quando si hanno davanti le torri merlate di Uai-lai o di Sien-ua-fu, le difese intatte di Ki-mi-ni; quando a Pa-fa-lin, sul vertice del passo di Nan-kau, si traversa, per l'unica porta stretta, quel formidabile vallo che è la gran muraglia interna — enorme serpente che snoda le sue spire per 800 chilometri sulle creste scoscese e sulle vette aguzze del Nan-scian; quando, di contro a questo baluardo, che, dalla base di pietra erge per sei metri i suoi sproni di terra compatta rivestiti di mattoni, interrotto da rare porte ben difese, sormontate da una strada di ronda larga tre metri e da spesse, fortissime torri a casamatta; quando, di fronte a questo baluardo, immaginiamo mongoli e tartari versare giù per le valli del sud le loro orde immense di cavalieri armati di lancia e stocco — non lei meraviglia più che i marosi si sieno infranti su queste rocche chinesi più spesso che non siano riusciti a sommergerle.

Oramai da due secoli e mezzo, le porte sono aperte in permanenza nelle città e nei castelli; le grosse pietre che nel mezzo degli archi servono d'appoggio ai battenti e d'ostacolo al carreggio, si vanno corrodendo pacificamente, e su quella strada è un via vai denso, continuo, di viaggiatori e di merci.

Asinelli trotterellanti sotto il peso di pacchi di una grossa e ruvida carta gialla, di mazzi di quelle micce odorose che i fedeli, nei templi confuciano accese nella cenere dei vasi collocati sugli altari: preghiere sostenute e sollevate da quel che resta di tutte le preghiere passate; — catene di muli ed asini carichi di pelli di capre di Mongolia, strette in balle o allargate in cassette sul davanti dei carri-letto provvisorio ai sonni del carrettiere — tutto questo discende verso Pechino.

Rimontano lunghe carovane di camelli scarichi che in primavera, all'epoca della muta del pelo, salgono alle cime più fresche e ai pascoli liberi della Mongolia.

È in su e in giù è un incrociarsi di bestie cariche di attrezzature rurali, portanti le masserizie scarse di piccole famiglie, i frutti dei campi attigui, le chinaglierie di piccoli merciai ambulanti, e grappoli di rozze teiere di coccio e colane lucenti di utensili di latta.

Ondeggianti al passo rapido e ritmico di due muli che, avanti e dietro, ne sopportano le stanghe, passano le portantine ornate di tende variopinte, dietro le quali, se la brezza ne alza

un lembo, si vedono, immerse nei cuscini, le faccie assonnate di mandarini occhialuti, le pettinature ad ale di pipistrello e le gote imbellettate delle donne mancesi; i fiori smaglianti di colori che si annidano, fra le volute complicate della capigliatura delle donne chinesi.

E dietro, nei carri dalle ruote altissime, dai cerchioni ferrati di grossi chiodi sporgenti, dalle tettoie di cotone azzurro che li coprono come una nicchia, genti e cose strane — casse laccate, rotoli di stuoie, gabbie d'uccelli, lumi a petrolio, e sempre l'immane cuccuma per far bollire il *the*.

Sopra un cavallo mongolo, che scuote nell'ambio la coda abbondante e ben pettinata, rannicchiato quasi sulla sella alta e corta adobbata di cuscini e d'un tappeto di *hashgar* o di *harasciar* con gli occhiali sul naso, il capo nudo e il codino al vento, un elegante cinese si affretta a fianco della portantina, mentre i *coolies*, vestiti di calzoncini di cotone, col teschio nudo e nudo il corpo bronzeo e muscoloso fino alla cintola e dal ginocchio in giù, si affannano per la via sassosa e fra le sabbie calde, bilanciando sulla spalla, ai due capi della lunga asta elastica, ogni qualità di mercanzie, da una riduzione di una intera filiale della ditta Bocconi condensata in due pile di scatole sovrapposte, dalle quali alle porte dei villaggi scaturiscono stoffe e pipe, medicine e conterie di Venezia — fino ai cesti verdeggianti di minu-



Carro Mongolo nella salita sopra Kalgan.

scoli boschi d'abete, nei quali le piantine giovanissime e complete dal fittone al vertice sono condotte dai gioghi della Mongolia meridionale a popolare i giardini di Pechino.

Di quel Pechino che appariva come un grande formicaio, al quale e dal quale si affretta tutta quella gente; e la nostra automobile si muoveva su quella pista, lenta, pesante, trainata a fatica da un mulo, da un cavallo e da un asino circondata, sospinta, sorretta, tirata da una frotta di *coolies* agitati e chiassoni, simile veramente alla carcassa di qualche grosso coleottero che le formiche stessero trascinando, a forza di lavoro disciplinato e duro, tentando di far sorpassare a quel corpo inerte e incapace di aiutarsi, gli ostacoli sempre nuovi e sempre vari della via.

Da Cia-tau, dove lasciammo gli ultimi marinai italiani che ci avevano fatto scorta al di là della gran Muraglia, ci vollero tre lunghe giornate per raggiungere Kalgan: tre lunghe giornate di lavoro assiduo, sotto la pioggia e sotto il sole, sul terreno deserto e sassoso dove le rotaie dei carri si segnavano profonde, dove i ciottoli e i massi urtavano negli assali, ostruivano il passo, scuotevano la vettura; dove di tanto in tanto i *coolies* dovevano mettersi in forza al comando regolarmente e a riprese per vincere una china ripidissima, grave per la sabbia profonda, un passaggio difficile per la mota, nella quale l'automobile affondava fino al mozzo delle ruote, fino a che il serbatoio posteriore si incrostasse perfettamente nel terreno vischioso.

Montagne non ce n'erano più da scalare, dopo la gola di Nan-kau.

Un breve tratto di discesa fino a Cia-tau tutto cosparso di schegge di roccia, lo scarico della grande galleria in costruzione; poi, dopo Uai-lai, un terreno sufficientemente buono, da permetterci la corsa a un prudente 30 chilometri all'ora.

Il coleottero, sfuggito alle formiche che lo muovevano poco prima inerte, aveva riacquisito vigore e velocità, e correva la pista rombando e fremendo, prepotente di forza e del vantaggio che gli dava la novità.

La gente e le bestie, come fanno le formiche, uscivano un momento di strada per lasciarlo passare, si riunivano a crocchi per commentare, si arrestavano un istante a guardare — e poi riprendevano il cammino operosi e tranquilli, come se nulla fosse accaduto, come se non avessero visto passare il *chi-cho*, « il carro a fuoco », la meraviglia attesa della

quale si parlava nei borghi e nei villaggi della strada di Mongolia, che aveva messo rumore e moto negli uffici telegrafici, nei palazzi dei governatori, nelle stazioni di gendarmi.

Era indifferenza vera, apparente? Chi lo potrebbe dire? Mi sovviene d'una donna, che lavava al ruscello fuor d'un villaggio: passammo in un nuvolò di polvere; alzò la testa, arischiò uno sguardo e continuò a strizzare l'acqua dallo straccio che aveva in mano, imperterrita.

Siamo compensati dalla curiosità delle folle cittadine. A Uai-lai, dove facciamo una colazione sommaria ai piedi delle mura, ci circonda mezzo paese: assaggiamo il nostro vino — ne avevamo quel giorno ancora un resto, — il nostro formaggio. Io mi taglio accidentalmente in una mano, e la vista del sangue mette in tutta quella buona gente, che vedrebbe sorridendo cader la testa di un condannato, un'agitazione indicibile di pietà.

A Sien-ua-fu tutta la città è fuori a riceverci. I giovani più eleganti, con alla testa il figlio del governatore, ci sono venuti incontro lontano, in una cavalcata tutta di bianco, cilestrino e azzurro. Ma il *chi-cho* era ridiventato il ridicolo essere inerte che i *coolies* trascinano.

Alla mattina, uscendo da Sin-pau-an, erano incominciate le difficoltà del passo detto di Ki-mi-ni.

Sotto Scian-sciui-pu affondammo per qualche quarto d'ora in mezzo alle radici dei salici che fiancheggiavano la strada. Sul nostro capo la montagna si alzava orrida nelle sue rocce nere incoronate dalle costruzioni di un tempio che sostituisce, con la linea dei suoi tetti e dei suoi

recinti, quella naturale della cresta, che confonde i suoi muri con gli a picco dei fianchi rocciosi dai quali la gente dei villaggi vicini estrae, senza gran fatica, un carbon fossile di pessima qualità, ma molto apprezzato in quella contrada di montagne completamente nude e aride.

Il Hun-ho corre lì a traverso un seguito di contrafforti per mezzo ai quali ha scavata la sua via.

Sulla sua sinistra un'altra corrente, quella del commercio e delle comunicazioni con la Mongolia, ha scavato a sua volta una strada dove il nostro automobile si trovò quel giorno più volte a disagio.

Stretto fra due pareti di calcare, un solco largo quanto la carreggiata delle carrette cinesi, il fondo più incavato ai lati, dove passano le ruote, molto convesso nel centro, ostruito spesso da grandi blocchi caduti dall'alto, variato da profonde buche scavate nel sasso più dolce dal continuo cadervi den-

tro delle pesanti ruote, — ecco l'istrumento di tortura nel quale era costretto, per chilometri e ore, lo *chassis* della nostra macchina, costruita per terreni nei quali le quattro ruote si trovano normalmente sullo stesso piano, e obbligato invece a contorsioni incredibili, quando una delle ruote anteriori si avviava su per la parete, mentre le due posteriori erano prese dai solchi duri e profondi, e i loro fusi di sala erano sforzati fuor dalla orizzontale e piegati in basso. Ho ammirato l'elasticità dell'acciaio e la solidità delle ruote.

Quando incontrammo la cavalcata dei « paini » di Sien-ua-fu eravamo fuori dal peggio, e ci riposavamo in un traino regolare e lento per i sabbioni alti, dopo molte ore di un lavoro nel quale noi e i nostri *coolies* avevamo impiegato non solo forza e buona volontà, ma ingegnosità e pazienza.

Un ultimo sforzo toccò loro di fare poco sopra Yu-lin. Un breve colle conserva ancora le vestigia, le uniche, della colossale selciatura che un tempo faceva la strada praticabile e sicura; oggi quelle grosse pietre sono un ostacolo che i passanti evitano salendo a gran fatica su per le forre profonde che l'andirivieni perpetuo ha scavato più facilmente nel sasso delle colline che nei massi squadrati dall'uomo.

In cima al colle, un grande tempio, ricco di ornamenti e di custodi, santifica il culmine del poggio; ed era una vista strana quella della nostra automobile, che riprese la libertà dei suoi movimenti, lasciata la schiavitù dei *coolies*, si affrettava, anacronismo fuggente, sotto lo sguardo intenso e il gesto minaccioso dei grandi leoni scolpiti all'ingresso del santuario.

Passammo tre giorni a Kalgan, in attesa delle vetture concorrenti.



Passo di Ki-mi-ni.

Kalgan è una grande stazione di smistamento. Raccoglie e avvia a Pechino e al mare, sull'unica strada che avevamo percorsa, le merci che scendono di Mongolia; distribuisce per tutte le direzioni del nord-ovest le cose che vengono da Pechino e dal mare.

Là tutti sono banchieri, negozianti, albergatori, carovanieri; unica occupazione e preoccupazione degli abitanti, il commercio.

Lì, nel quartiere degli affari, per le viuzze strette, si urtano genti dello Scian-si, del Ku-pè, della Cina meridionale, con il mongolo ilare e bonario che scende dall'altipiano, ammantato di pelli di capra, con in capo il berrettone foderato di pelliccia che gli spiove sulle spalle, o col cappello conico dall'orlo rialzato di prezioso pelame.

A parte in un sobborgo, vive una piccola colonia di russi. L'ufficiale postale che ha l'incarico di avviare settimanalmente da e per Pechino la posta russa che va e viene da Kiakta e raggiunge la Transiberiana, scortata da cosacchi fino a Kalgan e di lì a Pechino da soldati della guardia della Legazione, — e alcuni commercianti di the.

Il loro lavoro, come quello di molti abitanti di Kalgan, è appunto un lavoro di smistamento.

I carri cinesi si fermano a Kalgan con i muli e gli asini. Oltre Kalgan la merce viaggia sui camelli o su piccoli carri dalle ruote rozzamente confezionate, piene o con pochi e grossi raggi che avvilluppano il mozzo, e trainati da buoi sfiancati e da magre vacche dal pelame ruvido, bruno o fulvo, dalle piccole corna aguzze, dal dorso lievemente gibboso.

Alla partenza e all'arrivo si deve dunque provvedere al trasbordo e alla diversa sistemazione dei carichi, che crescono da Kalgan verso Pechino, scemano da Kalgan verso il nord, dove la traversata del deserto, lunga e senza rifornimenti, è assai più dura per bestie ed uomini che la strada difficile sì, ma breve e ricca di città, di villaggi e di risorse, che scende al mare.

Solo il camello, che, in lunghe file suonanti di campanacci polifoni passa, alto, solenne e impacciato, in mezzo alla folla, non cambia il carico. Da Pechino a Urga, a Kiakta, a Uliasutai, a Kobdo, va per la sua strada, consumando le unghie sui passi della montagna, espandendo il piede largo nelle sabbie del deserto o sulle zolle umide ed elastiche della steppa.

Eravamo alloggiati alla Banca russo-chinese, e d'intorno, dai terrazzi delle case, dalle balze dei monti, dai tetti del tempio che tutta notte

faceva risuonare di minuto in minuto la voce cupa e melanconica del suo *gong*, la folla passava le giornate intere a curiosare il nostro lavoro.

Poco alla volta si avvicinarono al portone, lo sospinsero, entrarono; prima in pochi; poi fu la folla che invase tutto e ci strinse e c'incomodò. Allora dovemmo chiamare la polizia, e venne in figura di alcuni soldati lerci, armati di bastoni; e la folla si precipitò fuori per la via, il portone fu serrato, la guardia si organizzò ed avemmo la pace. Cioè, no. Cominciarono le visite ufficiali, che durarono tutta la giornata e parte della seguente.

Era un via vai di mandarini dai bottoni d'ogni colore che accompagnavano il rappresentante del governo centrale, il *tu-tung*, o maresciallo tartaro, comandante militare, la cui autorità si stende lontano in Mongolia su tutti gli *aul* di Mongoli *tsagar*.

Noi eravamo andati a cercarli nei loro palazzi isolati nelle vaste corti dove l'erba cresceva negli interstizi del pavimento, dove tutto accennava a uno stato acuto di decadenza e di rovina.

Le porte centrali, che non si aprono che nelle grandi occasioni, e per le quali non passano che i grandi dignitari, schiudevano per noi i loro battenti una volta istoriati di pitture ora svanite, e ci acco-

gliavano le stanze di padiglioni che le grazie dell'arte dell'intaglio avevano abbellite un tempo, ma dove oggi tutto era disfacimento, e l'atmosfera pregna di odori del passato, di un passato che sopravvive a sé stesso.

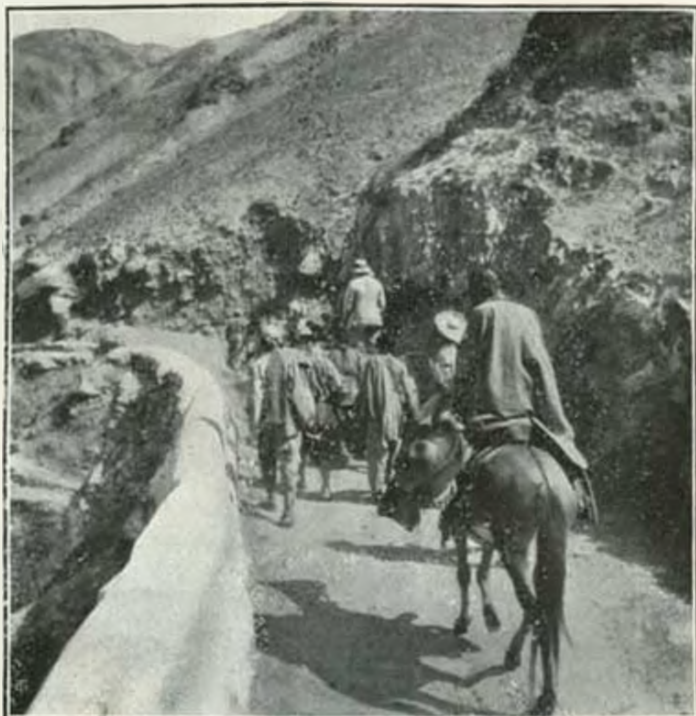
Accanto c'è il presente.

Grandi locali di deposito, dove una volta il *the* si ammassava; dove si preparavano i carichi per le traversate del deserto, sono lì, vuoti e abbandonati. La preziosissima foglia, che matura lungo l'*lang-tse-kiang*, viaggia per altre strade; e Kalgan traversa una crisi commerciale profonda; e i russi, i grandi clienti, si sono ridotti a mezza dozzina, e anche essi, esiliati quaggiù, rimpiangono i bei tempi passati. Sono rimasti, perchè si erano costruiti delle belle case nel sobborgo della città lungo la strada che va verso la Siberia, perchè, in tanti anni dacchè sono a Kalgan, si sono abituati all'ambiente, agli usi; hanno stretto relazioni commerciali che sperano di sfruttare anche ora; alcuni dal *the* sono passati alle pelli, e non si muovono, isolata avanguardia del mondo slavo verso il mondo giallo.

(Continua).

SCIPIONE BORGHESE.

(Reproduzione rinvenuta dal testo a dritta dell'illustrazione).



Il passo di Ku-mi-ni.



Un Beul-Amer.

Il Guidone del Touring nell'Eritrea

NOTE PRATICHE DI VIAGGIO

Volendo verificare coi miei occhi chi abbia ragione, tra quelli che dicono tanto bene, e gli altri che parlano tanto male dell'Eritrea, e procurarmi in pari tempo il piacere di una buona partita di *camping*, in parte dell'Africa diversa da quella altre volte da me assaggiata, feci testè da Massaua a Cartum un'escursione attraverso la nostra Colonia ed il Sudan Egiziano.

Questo viaggio riuscì pieno d'interesse: paesaggi straordinari e caratteristici, tipi e vita degli indigeni, opera ed usi coloniali italiani, confronto coll'opera e gli usi inglesi al di là del confine eritreo-sudanese, soddisfazione sportiva della traversata di un paese in buona parte selvaggio: tutti questi, lo si comprende, sono elementi per una indimenticabile gita.

Dovrebbero consimili visite in Colonia essere più frequenti da parte degli italiani, soprattutto di deputati, uomini pubblici, giornalisti, alti funzionari, di quelli insomma la cui influenza sulla politica coloniale, invece che guidata a orecchio da relazioni altrui non sempre serene o competenti o da tendenze dottrinarie, si svolgerebbe con indirizzo pratico e convinto a ragione personalmente veduta.

Mi pare quindi utile di riassumere qui, per i consoci che volessero recarsi laggiù — nella speranza che ce ne siano parecchi — non le impressioni di viaggio, ma qualche dato pratico la cui conoscenza può evitare molte piccole noie e far più gradita l'escursione.

Mi imbarcai a Napoli il 9 dell'ottobre scorso, avendo prenotato il mio posto da lungo tempo. Non è inutile avvertire che in certe stagioni dell'anno occorre procurarsi il posto perfino due mesi prima della partenza.

E' bensì vero che anche quando il vapore figura tutto occupato sui registri della Compa-

gnia di Navigazione, il più spesso si riesce, pagando un soprapprezzo agli accaparratori, a partire lo stesso: ma può anche accadere che un turista, meno fortunato o meno accorto, abbia l'ingrata sorpresa di rimanere sulla banchina.

Purtroppo nel tratto Alessandria-Massaua il servizio affidato alla Navigazione Generale è pessimo e scontenta tutti. Vedasi il libro dei

reclami a bordo. Il 21 arrivai a Massaua, come si vede con velocità non da *Lusitania*.

La città si presenta dal mare con uno splendido panorama, ma non mantiene in terra le promesse dell'aspetto: dopo il trasporto della capitale all'Asmara, è venuta via via deperendo, e ormai non vi è più nulla di interessante, tanto che tutti i viaggiatori si affrettano a partire nello stesso giorno per passare la notte a Ghinda.

Io mi trattenni fino al mattino seguente, e trovai aperto l'Albergo Eritreo (abbastanza buono) sul quale peraltro non si può fare assegnamento, poichè funziona solo quando il proprietario non è assente per i propri affari.

Il turista, anche se l'albergo è chiuso, troverà però sempre modo di alloggiare alla meglio a Massaua, ma nella giornata di permanenza è opportuno che tele-

grafi al Comandante del Servizio Treno di Ghinda, indicando l'ora del suo arrivo, e, se non è solo, il numero dei compagni, perchè gli venga approntata una carrozza per proseguire all'Asmara.

Massaua è congiunta con Ghinda (75 chilometri) da una ferrovia a scartamento ridotto. Non si può dire che il movimento dei treni sia intenso: ve ne è uno al giorno, in partenza la mattina alle 6 da Taulud (Massaua) e in arrivo a Ghinda alle 10. La velocità è quindi di 19 chilometri. Un paio di volte al mese, nel giorno di arrivo del postale d'Italia, c'è il lusso di un secondo treno alle 14,30, il quale giunge a Ghinda alle 18.



Lo storico *tueit*, di Ras Alula all'Asmara, ora trasformato in osservatorio meteorologico.

Il servizio, specie nel primo tratto da Taulud a Mai-Atal, lascia molto a desiderare per la cattiva costruzione della linea: quando passai poco mancò non accadesse un disastro: il treno, correndo (per modo di dire) sopra un argine non bene rassodato, trovando ad un certo punto le rotaie smosse si infossò nella ghiaia ed un vagone quasi quasi si rovesciò. Eravamo a 4 chilometri da Massaua, in vista della stazione; ma di là nessuno credette opportuno di scomolarsi a mandare uomini d'aiuto, in modo che l'operazione per rimettere a posto il vagone, durata circa tre ore, venne diretta (del resto con molta abilità) da un passeggero pratico di questo genere di lavori, che per fortuna si trovava accidentalmente sul treno.

Da Ghinda all'Asmara si continua in carrozza: è consigliabile però fare questo tragitto non nel tardo pomeriggio, dopo l'arrivo del treno, ma al mattino, per godere adagio i panorami incantevoli della strada, che si svolge su costiere ripidissime.

All'Asmara scesi all'Albergo Menghetti, dove c'è, relativamente, tutto il *comfort* desiderabile. Vi sono però anche altri alberghi.

• • •

Qui si comincia la prima di quelle visite, di dovere in tutti i paesi in via d'organizzazione coloniale, all'autorità locale.

Sono visite che si fanno sempre volontari dappertutto, poichè in luoghi più o meno selvaggi e sconosciuti, il contatto con persone educate riesce piacevole e la conversazione sugli usi e le risorse locali è piena di valore pel turista. Ma nella nostra colonia queste visite (d'altronde necessarie dal punto di vista pratico) sono tanto più grate al viaggiatore italiano, inquantochè le autorità militari e civili laggiù personificano l'Italia lontana, in una forma simpatica di energia e di abnegazione. E' di regola lo *smocking*, ma, all'infuori di questa parvenza di cerimonia, tutto si svolge colla massima cordialità.

La mia prima visita dunque fu per il colonnello Salazar, facente funzioni di Governatore dell'Eritrea, in assenza del marchese Salvago Raggi: gli esposi il mio programma, domandandogli consigli specialmente sul noleggio dei cammelli e sulla scelta degli uomini che dovevano accompagnarmi al di là di Agordat, dove diventano più difficili i mezzi di comunicazione.

E' impossibile ridire le squisite cortesie delle quali fui fatto segno: ogni cosa mi venne facilitata colla maggior premura. E qui apro una parentesi, per non dover poi continuamente ritornare sullo stesso argomento.

L'ospitalità verso i forestieri è esercitata in Colonia, specialmente dai nostri ufficiali, colla più generosa cordialità, tanto da ricordare l'intimo della famiglia.

E' la tradizionale ospitalità araba aggraziata dalla gentilezza italiana: anch'io ne usai largamente e se non posso nominare tutti singolarmente, perchè ad ogni tappa erano cortesie continue, però devo accennare in modo particolare al tenente colonnello Madalena, ed ai capitani Rossi, Malladra e Campione (il primo dei quali ha tre medaglie di benemerita del Touring; tutti poi sono nostri consoci). Essi, oltre darmi informazioni preziose e facilitarmi in ogni modo l'attuazione dei miei progetti, vollero anche personalmente occuparsi dell'organizzazione della carovana.

Mentre il colonnello Salazar assumeva informazioni per il mio viaggio presso il Commissariato del Barca, alla giurisdizione del quale è sottoposto il territorio al di là di Agordat, io, nell'attesa, feci unavvita all'Altipiano coll'itinerario Asmara, Adi-Ugri, Saganeiti e ritorno, viaggio che si compie comodamente in carrozza in tre giorni. Si potrebbe benissimo fare anche in bicicletta.

La prima parte del mio viaggio l'avevo studiata sulla Carta al 500 000 del capitano Milani: sulla quale sono accennate strade che supponevo poco più di mulattiere, ma a trovarmi nel fatto che si tratta di ben altro. La Colonia, oltre le carovaniere, ha una rete di strade carrozzabili discrete, (uso il qualificativo riportandomi come

termine di paragone alle secondarie italiane) congiungenti diversi luoghi, di speciale importanza per lo più militare. Una riunisce Massaua all'Asmara: di qui irradiano quelle per Cheren, Adi-Ugri e Saganeiti. Queste due giungeranno quanto prima agli estremi confini meridionali della Colonia, essendo già a buon punto la costruzione dei loro prolungamenti. Esse poi sono riunite dalla traversale Corbaira-Terramini.

Questi lavori sono dovuti all'Autorità Militare, che li esegui con ascari sotto la direzione dei nostri ufficiali, senza il concorso di imprese private, dal 1901 ad oggi. La rete misura complessivamente circa 400 chilometri. Le strade sono larghe in media da 4 a 6 metri, non hanno banchine ma sono difese da paracarri, e nei luoghi pericolosi da sbarre di legno o parapetti di pietra. La manutenzione è fatta da stradini italiani preposti a squadre di indigeni. La chilometrazione parte d'ordinario dall'Asmara e dei cartelli indicatori sono posti ai bivv non solo delle carrozzabili, ma anche delle semplici carovaniere; in alcuni luoghi, con un concetto



Asmara. — Sulla destra gli orti sperimentali.



Festa di ahissini all'Asmara.

Istantanee di una partita di « camping » nell' Eritrea.



Gruppo di palme *« ass. »*.
Il frutto si esporta per fabbricare bectoni.



La penetrazione della civiltà.
L'innalzamento delle strade di Asmara.



Sono ospitati a Sciaget nell'attendimento
degli Ufficiali Topografi dell' I. G. M. di Firenze.



Tipo di paesaggio eritreo. — Le *« ambe »* si alzano repentinamente dal piano, senza ondulazioni interposte.



Una fotografia che si può fare soltanto una volta all'anno. — La preghiera musulmana nel giorno del *« bairam »*, festa che segna la chiusura del *« ramadan »*.



Il mio accampamento sotto un sicomoro. — Il terreno è una steppa con alberi radi, talora disposti in linea secondo i filoni acquiferi sotterranei.



La mia carovana ai pozzi di Daura. — A sinistra piante di *« ghindà »*, da cui si opera ricavare una fibra tessile serica. Il primo cammello porta insieme alle armi e al letto da campo, una stia con otto galline.



Tipo di cartello indicatore stradale: Bivio di Teramni-Dek-Amerò, Km. 32,740. Sulla destra la carrozzabile da Adl-Ugri a Sagabelli regolarmente mantenuta, con cigli e fossati e diserbata.

molto pratico, sonvi frecce indicanti le sorgenti poste a piccola distanza. Un buonissimo servizio di corriere a muletti (barrocci o carrozze a scelta del viaggiatore) organizzato militarmente dal Servizio Treno, e del quale tutti possono approfittare dietro pagamento di ragionevole tariffa, percorre tutta la rete. Il ricambio dei muli viene fatto in apposite stazioni, congiunte tutte fra loro con servizio telefonico e per alcune anche telegrafico.

•••

Ritornato ad Asmara ebbi l'ingrata sorpresa di trovarvi dei telegrammi, provenienti dal Commissariato del Barca, sconsiglianti vivamente l'avventurarsi nel tratto Cassala-Deili-Cartum (circa 400 chilometri) perchè molto difficile e pericoloso in piccola carovana, tanto che gli ufficiali inglesi preferiscono sempre la via Cassala, Gos-Regeb, El-Damer per raggiungere poi Cartum colla ferrovia.

Successivi telegrammi confermavano le notizie precedenti e mi consigliavano di limitarmi all'acquisto di due muli, uno per me e l'altro per la mia guida, e delle necessarie provviste di viveri, per poi completare la carovana coi cammelli ed altro personale ad Agordat. A malincuore rinunciavo alla partita di *camping* genuino nel deserto che si stende tra Cassala e Cartum, per decidermi a raggiungere la capitale sudanese seguendo il corso dell'Atbara (1).

Difficilmente mi sarei tratto d'impiccio nell'acquisto dei muletti senza il concorso personale del capitano Campione, nostro consocio, perchè i pochi discreti sono tutti requisiti dall'Autorità Militare, e non si possono esportare senza speciale permesso del Governatore. Occorsero quindi molte pratiche burocratiche, che coll'usata gentilezza si fecero tutte con rapidità telegrafica.

All'Asmara il turista trova tutto quanto gli può occorrere per la formazione di una carovana, ad eccezione della tenda e del letto da campo, che è d'uopo portarsi dall'Italia. Servono bene i tipi del-

l'Unione Militare, avvertendo che è necessario munirsi di corde di ricambio per il letto, perchè quelle fornite non reggono che per breve tempo.

Parecchi negozi vendono ad Asmara ogni sorta di scatole di carne e frutta conservate, liquori, acque minerali (io mi provvidi dell'ottima San Pellegrino) galletta e pane biscottato, resistenti al clima. Ciascuno si provvederà secondo i gusti: io constatai più volte che la carne si mangia solo per convinzione, il tonno è più gustoso e digeribile, e la frutta è un vero ristoro. Quanto alla galletta sarebbe immangiabile, se non la si avvolgesse per dieci minuti prima del pasto in un tovagliolo intriso di acqua o di latte per rammollirla.

Gli oggetti di cucina, tutti in ferro smaltato, li acquistai in pezzi sciolti perchè meno ingombranti delle cucine da campo. Qualche altro suggerimento pratico: adottare i bicchieri di vetro, perchè quelli di metallo, oltre che meno puliti, sono incomodi per le bibite bollenti e riscaldano quelle fresche... per modo di dire. Il turista porrà una cura speciale nel rifornimento dell'acqua, riservandosi per uso personale almeno due *ghirbe*, ossia sacchetti di tela con bocca di vetro, che contengono ciascuno circa tre litri di acqua, ed un paio di secchielli pure di tela.

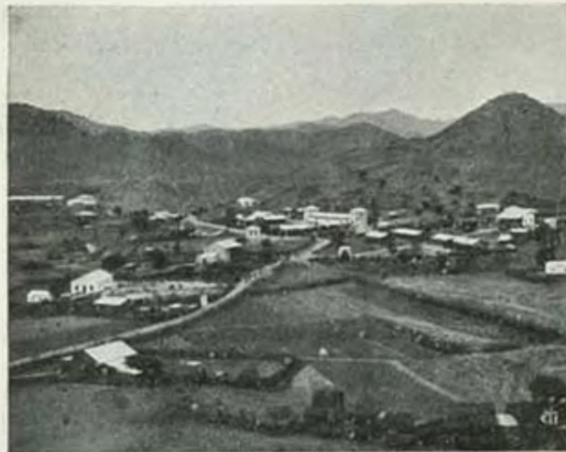
Questi sono di grandissima utilità per attingere acqua, per abbeverare i muletti in luogo di lasciarli bere direttamente in pozzi sudici, ed infine perchè con essi, con della sabbia sul fondo e facendovi sotto un piccolo foro, si improvvisa un filtro che non soddisferà un batteriologo, ma giova assai al morale del viaggiatore, procurandogli almeno l'illusione di una sufficiente purezza.

Per gli abiti ciascuno si regolerà secondo le proprie abitudini, ma si tenga conto che la Colonia, per la sua costituzione orografica, è soggetta a temperature molto differenti. Io partii da Ghinda con 38 gradi ed arrivai nella stessa sera all'Asmara con 8 gradi. E' bene quindi di portare abiti pesanti e pel ricambio di averne altri in tela *caki* (i tipi dell'Unione Militare vanno bene) come sono usati anche dagli ufficiali e dalle truppe. Sono da ban-

dirsi gli abiti di tela bianca, perchè poche ore di soggiorno all'Asmara bastano per farli diventare rossicci, in causa della finissima polvere che vi si appiccica. Il cappello d'obbligo è naturalmente il solito elmo, di cui ordinariamente si fa la compera ad Alessandria od a Porto Said.



Donna Habab, coi figli.



Ghinda, ove finisce la ferrovia, ai piedi dell'altipiano dell'Asmara. Nel mezzo gli uffici di tappa; a sinistra della strada in basso, "l'Hotel".

(1) Devo dire qui che poi, giunto a Cartum, soppi che attraverso questo deserto si stanno disponendo qua e là delle piccole stazioni di rifornimento, per tentarvi nient'altro che un servizio di comunicazione postale..... con dello F. I. A. T. Tale servizio doveva anzi incominciare nel gennaio di quest'anno. Declamamente dalla Siberia al Tropico l'automobile ha conquistato il mondo.

Istantanee di una partita di "camping" nell'Eritrea.



Galeotti alla costruzione di una strada, a Cassala. A destra e sinistra due ascari guardiani, con fucile o *curbasch*. Ogni galeotto ha una catena dalla cintola al collo di ciascun piede.



Beverata dei cammelli nell'Atbara.



Sabderat, al confine col Sudan egiziano. — A sinistra i pochi fucili di pietra di cui si compone, o il casello telegrafico all'europea, dove risiede l'unico bianco. In cima alla roccia eravi il telegrafo ottico con Agordat, durante la campagna contro i dervi-ci.



Passo di Cheren verso Agordat, visto dal Forte di Cheren. Dalla gola di sfondo l'altipiano precipita verso Agordat. Sulla destra le squallide montagne della regione del Beni Amer.



Tre stati sociali: turista, ascario (sergente) sorso, in visita diplomatica ad Ascir-Drafor sceicco di Gox-Regeb.



In pieno *camping*. Il mio servo arrostitisce una buona gallina.



La pianura dove si svolse la battaglia di Cassala, tra italiani e dervi-ci. — A sinistra i primi fabbricati di Cassala.



l'pecora al pascolo, presso un gruppo di acacie spinose.

Il tipo usato dai nostri ufficiali è ottimo. Per coprirsi negli attendamenti occorrono coperte di lana: le notti sono fredde; chi vuol dormire sonni tranquilli non deve dimenticare anche una buona dose di razzia con relativo soffiutto, perchè è troppo facile l'emigrazione di certi insetti dagli animali e dalle selle agli indumenti personali.



Operai militari della manutenzione telefonica lungo la linea Agordat-Cherù.

Per la farmacia il tipo venduto dal Touring va benissimo, aumentando però assai il chinino, perchè si troverà sempre modo di distribuirne agli indigeni rendendosi benevisi. Siccome in alcuni luoghi vi sono febbri di malaria è opportuno di fabbricarsi una zanzariera

mediante bacchette poste sul letto e coperte di garza. Io attraversai, nel Sudan per 12 giorni una zona infetta lungo l'Atbara, e con questo sistema non ebbi mai febbre, mentre i miei uomini ne furono tutti colpiti.



Cucca di Saganelli. — Il morente nel mezzo; a destra il gruppo degli Ufficiali Militari; dietro sono allineati i *tueul* regolarmente costruiti in muratura ove abitano gli ascari.

Termino con un consiglio molto utile, cioè l'acquisto di una certa quantità di sura, o tabacco in foglia, che gli indigeni usano masticare. Esso è molte volte di aiuto come merce di scambio preferibile anche al danaro per piccoli servizi, una tazza di latte, ecc.



Il viaggio dall'Asmara a Cheren si compie comodamente in circa 9 ore di carrozza. La colazione si può fare presso la stazione dei carabinieri ad Az-Taklesan, ma è d'uopo portarvi i viveri.

A Cheren il turista troverà nel negozio Jorini quanto gli può occorrere: scatole di carne conservata, acque minerali (anche qui potete rifornirmi di San Pellegrino), ecc., risparmiandosi così la noia di portare tutto dall'Asmara. Anche qui come già ad Adi-Ugri e Saganelli lui ospite del maggiore Bonzi, feci la conoscenza del tenente Cuzzo-Crea, già console del Touring, ed ebbi il piacere di rivedere le nostre pubbli-

cazioni, conservate in guisa di reliquie, come ricordo della patria lontana.

A Cheren cessa la strada carrozzabile ed incomincia la mulattiera che conduce per Agordat al confine eritreo di Sabderat e continua poi per Cassala lungo la linea telegrafica. Il tratto fino ad Agordat si compie in due tappe pernottando a Dorotai in un ricovero in muratura (tre camere) custodito da due ascari.

Ad Agordat il commissario cav. Pollera in unione al signor Ascari mi aveva già preparato due cammelli coi loro conducenti per trasporto dei bagagli, una guida e due servi. Guide e servi indigeni sono meno evoluti delle guide e dei portatori del Cervino o di qualsiasi altra cima delle Alpi. Ecco: per la guida si convenne L. 1,50 giornaliero, più il pagamento di dieci giornate di ritorno; lo stesso per i servi, ma senza il compenso di ritorno; per i due cammelli ed i loro conducenti si fece un *forfait*, tutto compreso di L. 84. (Il viaggio durò 22 giorni oltre il ritorno!) Alle paghe si deve aggiungere il vitto (600 grammi di farina per uomo e per giorno) ed una mancia a servizio finito.

Ogni contratto si deve fare sempre in presenza del commissario, o degli ufficiali o del capo-paese perchè si possa aver garanzia di adempimento, ed è opportuno che le persone siano tutte della stessa religione, o maomettani



Chiesa di Saganelli. — Sulla destra un *col-qual*, euforbiacea da cui si erodette di poter ricavare una specie di gutta serena. Serve alla costruzione dei *tueul* perchè resiste alle termidi. Il piccolo casarolo dei caduti a Saganelli è più in basso, sulla stessa collina.

o cristiani, per evitare conflitti talvolta assai noiosi. Per esempio gli uni non mangiano la carne o la caccia uccisa dagli altri o viceversa.

La mia guida, un tale Hadun di Agordat fece buonissima prova, ed io la raccomandando vivamente, avvertendo solo di non affidargli le chiavi della cantina, perchè da questo punto di vista non è maomettano.

Anche ad Agordat vi è una piccola rivendita di liquori del greco Violetti, dove si può mangiare discretamente e trovare alloggio, ma è l'ultimo rifugio civile. Al di là di Agordat invece il turista non potrebbe contare che sopra risorse occasionali. Dovrà quindi avere tutto con sé.

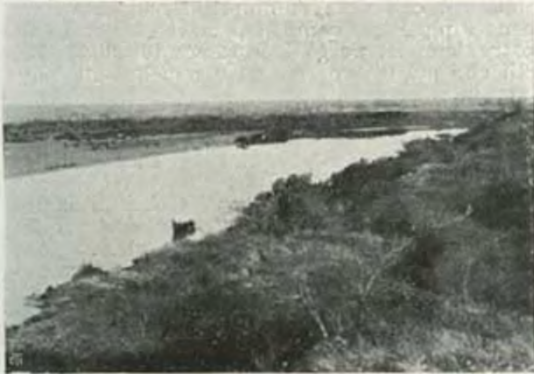


Le tappe ordinarie fra Agordat e Cassala sono: Sciaglèt, Biscia, pozzi di Daura, Cherù, pozzi di Uacciai, pozzi di Fethai, Sabderat. Nella prima tratta ebbi la simpatica compagnia dei signori Collina e Venturi, ufficiali topografi dell'Istituto Geografico Militare di Firenze (la loro

carovana contava 22 cammelli) che gentilmente mi ospitarono nel loro attendamento.

L'ultimo giorno del Ramadan lo passai a Biscia, ove davanti al fanatismo maomettano com-

della Colonia, vi è un ufficio telegrafico e telefonico ed una piccola cantina tenuta da un greco, ma non si può farvi alcun assegnamento. Sabderat è al confine eritreo. La strada già pianeg-



Le rive dell'Atbara, uno dei grandi affluenti del Nilo.



Un albero eccezionale.

prei l'opportunità di una sola religione negli uomini di scorta. In quel giorno volendo donare una capra ai miei carovanieri non mi fu possibile acquistarla, per il rifiuto che ognuno mi opponeva, ed in questo ed in casi consimili mi convenne rivolgermi al capo-paese (ordinariamente sussidiato dal nostro Governo) domandandogli la dovuta protezione.

Da qui a Sabderat mi accampai all'aperto, salvo a Cherù ove vi è un ufficio telefonico, in comunicazione con Agordat. La scelta del luogo per la tenda ha un'importanza. Bisogna star lontani dall'acqua per le zanzare, scegliere un terreno sgombro dall'erba per precauzione contro le vipere, ed evitare il posto ove abbia recentemente sostato una carovana d'indigeni per il pericolo della zecche. Se la

gianta, e solo a tratti racchiusa tra enormi masse granitiche, diventa piana del tutto all'uscita dell'ultima gola sboccante sul territorio sudanese.

Cinque ore soltanto dividono da Cassala ove come primo saluto inglese fui ospite del *mondir* cortesissimo, il colonnello Wilkison e degli ufficiali.

Come rifornimento il turista può avere quanto desidera nel negozio del greco Cristo Zunari, tanto ben fornito quanto quelli di Asmara.

A Cassala mi attendeva un piccolo contrattempo, che segnalo perchè caratterizza il genere del viaggio: proibito di proseguire coi muletti in causa di una epizoozia di cui si temeva la diffusione. Che

fare? Rassegnarsi a provvedere. Andai al mercato a vendere i miei animali e noleggiai in loro sostituzione due cammelli. (L. 7,50 al giorno).



Precauzioni. — Dopo la mungitura della cammella i capezzoli vengono legati per tenere i cammellini in regime ed impedire loro la promiscuità delle nutrici.



Gli ufficiali inglesi di Cassala sul campo di polo.

A destra l'italiano Ing. Betti, socio del T.

fermata deve durare un po' a lungo conviene sollevare da terra le casse con dei ciottoli per premunirle dalle termiti.

A Sabderat, uno dei luoghi più pittoreschi

Mi turbava un po' la prospettiva del mal di mare, che si dice sempre connesso al portamento sghangherato del cammello, ma io non ebbi affatto a provare l'inconveniente, che forse è una

leggenda. Nei primi due giorni si viaggiò al *passo di carovana*, alquanto faticoso pel movimento pendolare impresso al busto, senza che però provassi mai sintomo di nausea. La mia guida mi abituò poi al *passo di viaggio*, che è un piccolo trotto. Quest'andatura è comodissima, completamente sicura, senza sobbalzi di sorta e permette di fare 9 o 10 chilometri all'ora, ciò che rende assai piacevole il cammino.

Tra Cassala e Gos-Regeb vi è una tratta di tre giorni totalmente priva d'acqua; presi quindi un cammello di rinforzo pel trasporto dell'acqua in cassa di lamiera zincata gentilmente prestatami dal colonnello Wilkison. Più avanti si costeggia a lungo l'Atbara, uno dei principali affluenti del Nilo in una regione dove domina la malaria e servono le precauzioni usuali.

Fu finalmente dopo un tragitto di un migliaio di chilometri su muli e cammelli che raggiunsi El-Damer, stazione della linea ferroviaria sudanese, e nella sera successiva Cartum, meta della bellissima traversata.

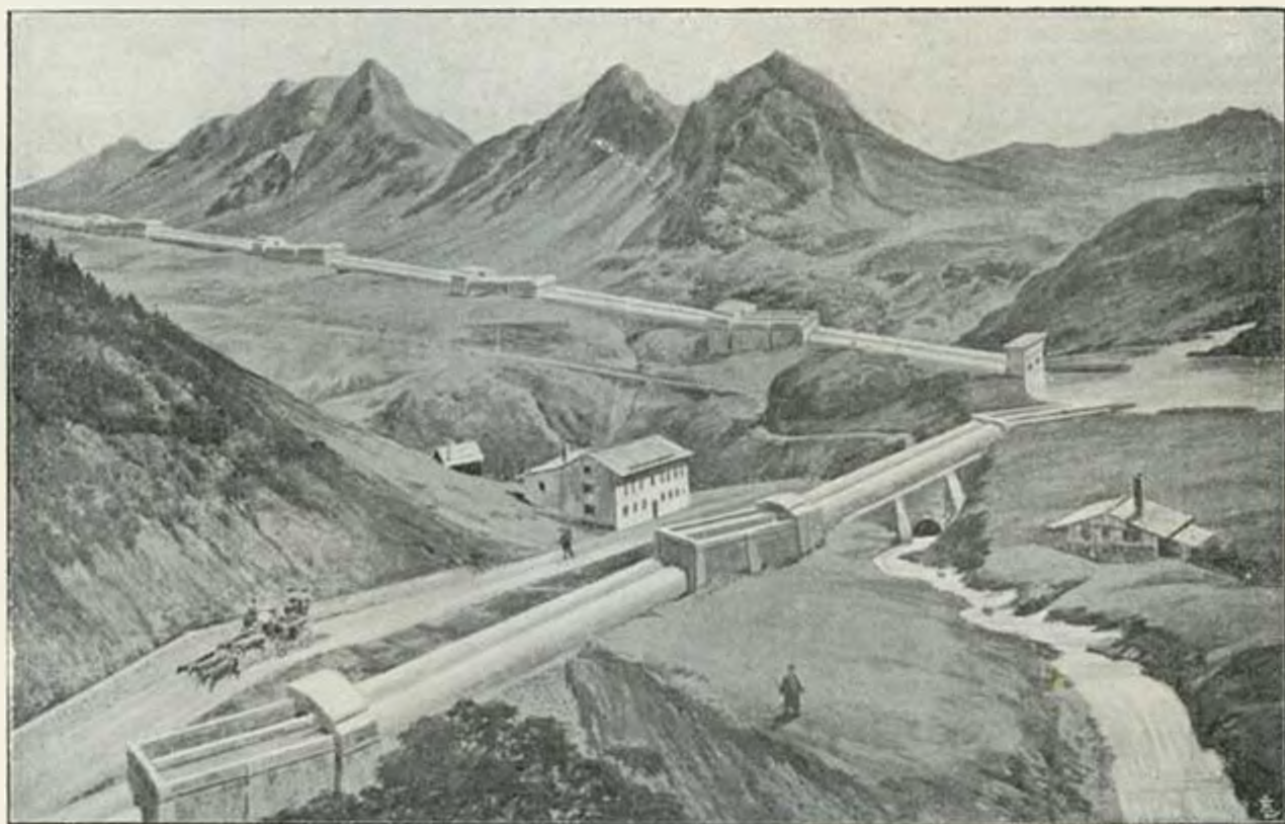
Scesi all'Hôtel Gordon, ottimo, tenuto da un consocio del Touring, l'italiano signor Papini. Con pensiero gentile, mentre stavo cenando, fece chiamare alcuni fra gli italiani residenti nella capitale del Sudan angloegizio, e così in pochi momenti, con vera commozione, mi trovai intorno l'ing. Benincampi che aveva lavorato alla costruzione del porto di Port-Soudan, l'ing. Bertelli che pel primo costruì una automobile a Cartum, i signori Fabris, Mazzacurati, Montanari, alcuni dei quali sono soci del Touring, e si brindò ai pionieri del turismo italiano Sante Garibaldi figlio di Ricciotti, l'ing. Pizzagalli (fratello al capo console del Touring per Milano) e l'ing. Fraia che per conto del Governo inglese partivano in direzione di Gondokoro per impiantarvi le prime stazioni della civiltà.

Dopo un mese di attendamenti rivedeva candida lenzuola! Il viaggio di ritorno stava per incominciare ed avrei dovuto, quella notte, dormire a pugni stretti... invece sognai un'escursione ai Laghi Equatoriali.

DOU. ACHILLE BERTARELLI.

Un nuovo sistema di trasporti per acqua.

L'invenzione dell'ing. Pietro Caminada.



Negli ultimi giorni dello scorso dicembre il *Corriere della Sera* pubblicava un articolo del senatore Giuseppe Colombo, il quale dava agli italiani e agli stranieri l'annuncio di un progetto importantissimo dell'ing. Pietro Caminada di Milano.

« Il nome illustre dell'articolista — nota giustamente l'ing. A. Manfredini nel primo numero di gennaio del suo periodico *Il Monitore Tecnico* — e la sua nota chiarissima competenza tecnica hanno

costituito un battesimo di grande valore per l'invenzione del Caminada la quale rappresenta la soluzione fondamentale, facile e pratica del problema importantissimo dei canali di montagna ».

L'ingegnere Caminada terrà presto a Milano una conferenza sulla sua invenzione, della quale ripareremo, limitandoci per ora a presentare un paesaggio alpino futuro, traversato dai canali Caminada, con chiuse a conca tubolare inclinata.

CARTA D'ITALIA AL 250.000 DEL T.C.I.

COME FU RISOLTA LA QUESTIONE DEI NOMI ITALIANI E STRANIERI
NEI TERRITORI POLITICAMENTE ESTERI DELLA CARTA DEL T.

PER LA DIFESA DEL LINGUAGGIO ITALIANO

... da Varo...
Appiè dell'Alpe che serra Lamagna
Sovra Tirall...
... a Pola presso del Quarnero
Che Italia chiude ed i suoi termini bagna (1).

Il titolo è lunghetto, ma la questione importante. Essa non soltanto interessa il campo dei geografi, ma appassiona i soci del Touring.

Discipline che hanno un valore scientifico, sebbene non siano ancora ben fissate, presiedono sempre in una Carta alla scelta dei nomi ed al modo di scriverli (tecnicamente: *trascrizione*) (2), ma queste discipline hanno per una Carta d'Italia e di porzione dei paesi limitrofi anche un palpitante valore di propaganda patriottica. I nomi geografici alle « porte d'Italia » fanno parte di quel patrimonio linguistico, che è la manifestazione più diretta della nazionalità, e a difendere il quale nobilmente si

adopera la *Dante Alighieri*. E tanto più è necessario salvaguardare questo patrimonio prezioso, che ce lo contende non soltanto l'evoluzione del linguaggio dovuta all'influenza dei commerci,

(1) Dante sognò molto esattamente i confini dove il linguaggio italiano ha diritto d'impero. Parlando di Cesare ricorda (*Par.* VI, 58):

R quel che fò da Varo insino al Reno.

Del confine settentrionale dice (*Inf.* XX, 61):

*Sua in Italia bella giace un laco
Appiè dell'Alpe che serra Lamagna
Sovra Tiralli ed ha nome Benaco,*

ossia l'Alpe limita l'Alemagna sopra Castel Tirolo, in Val d'Asio.

Di oriente poi (*Inf.* IX, 113) precisa così:

*... A Pola presso del Quarnero
che Italia chiude e i suoi termini bagna.*

(2) La *trascrizione* dei nomi consiste nello scrivere con determinate regole convenzionali i nomi esteri, in modo che il loro suono corrisponda il più possibile, pronunziati da noi, al suono che hanno nella loro lingua d'origine. E' dunque problema affatto distinto dalla cernita dei nomi stessi.

della coltura, dei tempi, ma una guerra capziosa, di cui l'ultimo e clamoroso episodio fu la ridicola bastonatura a Levico del Meyer col suo corteggio provocatore.

La responsabilità del Touring, alla vigilia della pubblicazione dei fogli al 250 000 dei confini d'Italia, è poi in questa materia certamente

ben grande, poichè la nostra Carta, che si stampa attualmente ad 80 000 copie (si cominciò con 55 000) è destinata ad oltrepassare le 100 mila.

Sarà quindi il documento di gran lunga il più diffuso, che raccoglierà i nomi del Nizardo, del Trentino e della Venezia Giulia. Sarà altresì il primo documento carto-

grafico generale (cioè non limitato monograficamente ad una piccola regione) studiato sotto un punto di vista toponomastico *italiano*. E' quindi opportuno che, valendosi di tutte le collaborazioni più competenti, cominci a risolvere — almeno in forma di tentativo metodico proposto ad ulteriori studi — le difficoltà maggiori e più controverse e, ciò che è ancora più urgente, a rettificare quegli errori grossolani che vanno infiltrandosi nell'uso, senz'altra ragione che l'impiego ingiustificato che ne fanno i pangermanizzatori ad ogni costo, e chi li segue in buona fede senza discuterne le strane ed ingiustificate pretese (3).

(3) Un caso d'ogni giorno: un alpinista tedesco, della legione, che, a differenza degli italiani, studia il Trentino, fa un'ascensione nuova nelle nostre Dolomiti. Ne fa relazione nei periodici tedeschi, assegnando nomi tedeschi di sua invenzione a cino-

La servetta letterata.



(Curiosando nella magnifica Rivista del Touring). La toponomastica! Dev'essere una specie di Razzia. In questa casa sarebbe urgente: dacché il signorino lavora all'Università, il suo studio è pieno di topi.

Una Carta come la nostra, che ha per fondamento intendimenti pratici e deve servire a tutti i turisti, ma è anzitutto Carta italiana, sta per trovarsi dunque di fronte a difficoltà non piccole, quando si pensi alla pangermanizzazione ad oltranza che si tenta letterariamente e burocraticamente, sovrapponendo a forza denominazioni slave o tedesche a luoghi italiani.

Il lavoro si divide in due parti. La prima, di metodo, è qui sotto esposta, e consiste nel *fissare le direttive generali*; la seconda, che verrà compiuta in seguito con l'aiuto di competenti Associazioni e persone, e di cui non mi occupo qui, consiste nell'*applicare le direttive* fissate alla *scelta effettiva* dei nomi (cioè alla preferenza della lingua) ed alla loro *trascrizione*. Questa seconda parte è appena iniziata ed avrà solo in seguito il suo svolgimento, progressivo, lento, certo faticoso e non scevro di inciampi e di errori, che però col tempo si correggeranno.

Per essa farò appello a momento opportuno a tutte le forze degli amici del Touring, cioè dell'italianità.

Uno studio preliminare della questione di metodo venne fatto nell'estate scorsa insieme al prof. De Agostini e ad Achille Dardano. Dopo essermi abboccato con altri competenti, formulai le direttive qui sotto riportate, che ebbero l'approvazione di massima del prof. Ricchieri, insegnante di geografia all'Accademia Scientifica Letteraria di Milano e relatore all'ultimo Congresso Geografico di Venezia di temi di toponomastica; del prof. Salvatore Crotta direttore della Biblioteca Civica di Como, glottologo ben noto per i suoi studi speciali in materia; del

già ben noto col nome italiano, oppure traducendo in tedesco il nome italiano. Tali nomi passano nell'uso sportivo, poi nelle Carte speciali e nelle relazioni anche italiane. Tali altre cose che hanno il nome bilingue, vedono prevalere il tedesco a poco a poco, sì che l'italiano si dimentica anche dagli italiani d'Italia, e i troutini hanno il dolore di dover dire al connazionale, che pure è in buona fede: ... *tu quoque?*

prof. De Toni dell'Ateneo Veneto, che ha riassunto i suoi precedenti lavori in un dizionario, dove pose di fronte, con indagine profonda, i nomi controversi; del prof. Dalla Vedova, ordinario di geografia all'Università di Roma che fece parte col Dardano e col prof. Bertolini di una Commissione della Società Geografica Italiana per la toponomastica e la trascrizione in italiano dei nomi esteri; del prof. Salvioni, insegnante di storia delle letterature neo-latine all'Accademia Scientifico-Letteraria di Milano ed attualmente incaricato ufficiale del Canton Ticino per un dizionario dei dialetti ticinesi, che comporta l'esame critico toponomastico di molte denominazioni di luogo oltre confine, che entrano nei fogli

Domodossola, Como e Sondrio del nostro 250 mila.

Queste personalità, di competenza indiscussa, convennero nelle massime, con obiezioni di dettaglio, che esporrò più sotto, delle quali praticamente nella nostra Carta verrà tenuto il maggior conto possibile.

Ecco adunque le conclusioni assunte.

Si richiama-
no come pre-
messe, per

quanto riguarda il modo di scrivere i nomi esteri nella nostra Carta, i seguenti periodi della relazione a firma Dalla Vedova, Bertolini, Dardano, che calzano appunto:

«...Innanzitutto è da avvertire che non si tratta di discutere sistemi destinati all'uso dei filologi e glottologi, per i quali è importante e non è inopportuno, di introdurre nell'alfabeto quante lettere e quanti segni diacritici siano richiesti dalle differenze, anche minori, dei suoni e dalle altre esigenze della scienza linguistica, ritenendosi al contrario che nel caso presente occorra di provvedere ad un metodo di trascrizione soltanto geografico, cioè ad un metodo adatto ai bisogni più modesti di quanti fanno uso di nozioni geografiche, ossia di tutti in generale i lettori italiani.

«Ciò premesso, è da rilevare primieramente, che quanto ai nomi geografici di un gran nu-

Alle grosse manovre



- *L'ufficiale furioso*: Avete capito che se non trovo questa maledetta cascina Sbaglianome per piazzarvi l'artiglieria, perderemo la battaglia!
- *Il contadino*: Abito qui da vent'anni ma non ho mai sentito nominarla. Però se c'è sulla carta girolafica, dev'esserci di sicuro... ma si chiamerà in un altro modo...

mero di paesi stranieri, la questione si risolve in un modo assai semplice. Qui s'intende parlare di tutti i paesi o abitati o dominati da popoli che usano come proprio l'alfabeto latino o preso dal latino. Per questa categoria di paesi i nomi propri geografici saranno da scriversi allo stesso modo, cioè con le stesse lettere con cui sono scritti dai popoli cui essi appartengono, e quindi i nomi francesi si scriveranno alla francese, gli olandesi all'olandese, i portoghesi alla portoghese, e via dicendo. Questa massima è ormai ammessa senza discussione e seguita dai geografi di tutte le nazioni ad alfabeto latino, con la sola eccezione, naturalmente, dei nomi geografici stranieri che, presso i vari popoli, ebbero forme o modificazioni speciali ormai entrate nell'uso letterario, e quindi noi scriveremo, per esempio, « Inghilterra » e non « England »; « Vienna » e non « Wien »; « Danubio » e non « Donau », ecc. (Ed aggiungo, nel caso nostro: Reno, Drava, Sava, Spluga, Coira, ecc.).

Tale premessa è perfettamente adatta per un tipo di Carta impostata come quella

del Touring, cioè con criteri *pratici*, che vogliono però rispettare anche quelli *scientifici*.

Di conseguenza, essendovi nella nostra Carta dei fogli contenenti nomi francesi, tedeschi, romanci, slavi, cioè di lingue ad alfabeto latino, verranno scritti i nomi alla maniera francese, tedesca, romancia, slava, tenendo presente anche l'altro brano della citata relazione, che dice:

« È vero che con questo metodo i nostri lettori vanno incontro ad un inconveniente non piccolo: che cioè i nomi non italianizzati e perciò scritti con l'ortografia straniera, saranno poi pronunciati in modo erroneo, perchè le identiche lettere dell'alfabeto latino non sono lette, nelle varie lingue, tutte con lo stesso suono. Ma in pratica sarebbe di gran lunga più dan-

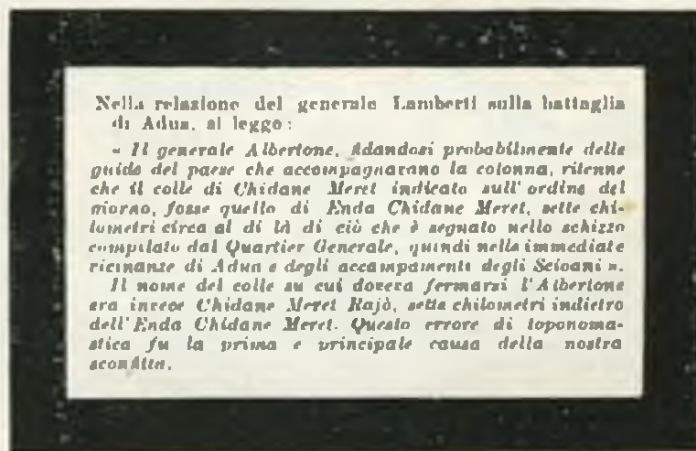
noso se noi volessimo travestire quelle forme, sostituendole con una trascrizione foggiate secondo le regole di pronuncia dell'alfabeto nostro ».

Tenendo però sempre conto anche del concetto che la Carta deve essere pratica, e che il turista trovandosi sul posto deve poter informarsi del nome di ogni località *nella lingua o nelle lingue locali*, verranno usate con ragionevole abbondanza, messe fra parentesi e come in subordine, le traduzioni in una, od anche qualche volta in due lingue, di quei nomi che saranno da noi posti in italiano, ma che si usano anche in francese, romancio, tedesco, slavo.

Ma nella dizione bilingue, a qual lingua il posto d'onore?

Ecco: *il primo posto sarà dato ai nomi italiani in paese italiano o prevalentemente italiano ed ai nomi letterariamente usati in italiano; in tali casi il secondo posto spetterà all'altra lingua. Il nome italiano verrà in subordine solo quando sia di scarso uso, o soltanto riflesso storico, in luoghi dove la lingua è pre-*

La toponomastica tragica.



Giovanni Marinelli, geografo Insigne, alla Camera dei Deputati: « La causa principale dei nostri disastri in Africa fu l'ignoranza della geografia » (1).

valentemente straniera. — Vediamo qualche caso tipico: certi nomi, si è detto, saranno in italiano come nome principale, sebbene adoperati sul posto anche in altra lingua, ma avuto riguardo al loro uso frequente nella lingua non nostra, essi avranno tra parentesi anche la loro traduzione.

Ad esempio, non vi è dubbio che Trieste è Trieste e null'altro che Trieste, e un fuor d'opera antiitaliano, dannoso alla difesa della nostra lingua sarebbe l'indicare sulla Carta quel Triest tedesco, che bisognerebbe andar a cercare nell'uso a centinaia di chilometri, in paesi di lingua tedesca, tal quale come si usa dagli italiani Vienna invece di Wien. Ma sull'altipiano dei Carso, ad una decina di chilometri da Trieste, dove quasi tutti parlano lo slavo e nessuno il tedesco, gli indicatori portano il nome slavo di Trieste (Terst e perfino Trst). È bene dunque che questo sia indicato tra parentesi sulla Carta, perchè a differenza

(1) Voggiati fra altro: *La battaglia di Abba Garima*, esposizione analitica di Giuseppe Bourrellos, maggiore nella Riserva, Milano, Collati 1901, specialmente il cap. VI, pag. 309.

del tedesco Triest, è realmente usato in posto, e il non conoscere l'equivalenza delle due dizioni può mettere in serio imbarazzo il turista.

Siccome per i paesi del territorio istriano, a pochissimi chilometri da Trieste, e cioè a partire da Opicina e da Prosecco, le indicazioni date al pubblico sono espresse d'ordinario in due lingue, cioè prima in slavo e poi in italiano (e qualche volta in tedesco), e talora nelle tre lingue, si seguirà nella misura del possibile questo metodo della nomenclatura multipla, che può essere necessaria per gli usi cui la Carta deve soddisfare. Però, per un concetto nazionalista, si farà precedere il nome italiano come nome principale per tutti i paesi in cui si può ragionevolmente considerare come prevalente l'italianità — e si farà seguire il nome slavo. Quanto al tedesco, verrà soppresso là dove questo non rappresenta che una traduzione dovuta alla aggregazione politica all'Austria (ad esempio il «Triest» di cui sopra), ma non risponde alla parlata locale, ed ha quindi un carattere solamente politico o burocratico, ma non geografico.

Un'eccezione, sempre per riguardo al turista, verrà fatta dove la traduzione tedesca differisce profondamente dal nome italiano e dallo slavo in modo da non potersi riconoscere facilmente,

(1) Traduzione dal dialetto cadurino: — Quella cima star Paternkoff, non è vero? — Noi la chiamiamo Croda del Paterno, signore. — Ah! E quella cima star Zwölferkoff! — Noi la chiamiamo Cima Dodici, signore. — Ah! E quella cima star Schwalbenkoff! — Noi la chiamiamo Cima dei Rondoi, signore (dello Rondini). — Ah! E quella cima star Birkenkoff! — Noi la chiamiamo Croda dei Baranel, signore. — Ma tutti questi nomi non star in mia Carta! — E i suoi nomi, signore, non stanno nel Cadore. Una volta venno qui un signore como lei, -i è fatto dire da mio padre i nomi che lo ho detto lo, li ha tradotti in tedesco, e li ha messi sulla Carta. Ma quella è roba per i signori tedeschi, noi Italiani continueremo ad adoperare i nostri vecchi nomi Italiani...

e perciò conviene sapere il nome tedesco (anche se poco o punto usato in posto) per poterlo trovare, per esempio, su un orario od una guida. Cito ad esempio Adelsberg, che localmente è Postojina.

La notazione dei nomi slavi è assolutamente necessaria anche per luoghi italiani o semiitaliani, perchè in molte plaghe, per esempio nel Carso, la grande maggioranza delle persone del popolo che si incontra per via parla soltanto lo slavo, nè si potrebbe perciò rintracciare facilmente, coll'aiuto di passanti, una località di cui si conoscesse il nome italiano e non lo slavo.

Al lago di Minurina.



L'alpiniista tedesco — Quella cima star Paternkoff, non vero?
 La guida cadurina — Noi ghe disemo Croda del Paterno, slor.
 — Ah! E quella cima star Zwölferkoff!
 — Noi ghe disemo Cima Dodici, slor.
 — Ah! E quella cima star Schwalbenkoff!
 — Noi ghe disemo Cima del Rondoi, slor.
 — Ah! E quella cima star Birkenkoff!
 — Noi ghe disemo Croda dei Baranel, slor.
 — Ma tutti questi nomi non star in mia Carta!
 — E i suoi nomi, slor, non stanno in Cadore. Una volta xe sta qua un signor come tu, el se ga fato dir da me pare i nomi che g'ho dito mi, el li ga tradotti in tedesco, e el li ga messi su la Carta. Ma quella xe roba per i slor tedeschi. Noi Italiani continueremo a dopera i nostri vec nomi Italiani... (1).

Dove la popolazione di linguaggio tedesco comincia davvero ad essere numerosa ed a costituire nucleo etnico considerevole, per esempio nella vallata della Sava — (e con maggiore prevalenza poi in quella della Drava), la notazione tedesca dovrà man mano prevalere, per equità e praticità, fino ad essere la sola, dove gli slavi cessano.

Questo stesso concetto della notazione bilingue dove è utile, ma con

ragionevole e risoluta prevalenza dell'italiano, sarà seguito per il Trentino e per quella parte dell'Alto Adige che potrà entrare nella nostra Carta. Inutile il dire che la notazione bilingue non permetterà però di entrare nella nostra Carta ad aberrazioni quali Trient, Rofreit, Vilgreun, e simili.

Per i paesi di lingua francese, verrà seguito il concetto dell'uso locale, anche se questo comincia ad essere influenzato da sovrapposizioni artificiali. Serrati fra Vievola e Ventimiglia, non incontreremo certo in valle della Roia dei Saorge, dei Breil e dei Sospel, ma fior di Saorgio, di Breglio e di Sospello, e così via.

Rimane, s'intende, anche la sostituzione italiana dei nomi francesi correntemente italianizzati (Ginevra, Marsiglia, Losanna, ecc.) e nelle due lingue verranno notati quelli voluti dalla chiarezza.

In conclusione la nomenclatura per tutta la Carta sarà nazionalista in senso italiano dove ciò è giustificato, ma in pari tempo pratica.

Altre direttive meno generali, ma pure importanti sono le seguenti.

Nelle qualifiche dei nomi delle grandi acque, la qualifica sarà in italiano ed il nome in lingua locale: quindi *Fiume Inn*, *Lago di Sils*, *Lago Lemano*, e non *Innfluss*, *Silsersee* o *Lei da Segl*, *Lac Léman*.

Per le acque minori conosciute per lo più dai soli alpigiani, perchè fuori delle grandi comunicazioni, o poco note perchè non hanno frequente richiamo in guide, affissi, ecc., verranno usati la qualifica e il nome locale, quale *Lej Nair*, ...*bach*, ...*bruk*, ecc.

Considerazioni pratiche dello stesso ordine guideranno nella scelta dei nomi per la montagna, e così nel determinare se debbasi piuttosto dire *Piz d'Argient* o *Pizzo d'Argento*, ecc.

Quanto agli abitati grandi e piccoli, subentrano le regole già sopra

indicate, per le quali risulta che una città affatto tedesca, come Coira, sarà indicata col nome italiano seguito da quello di (Chur) per il fatto che tutti in Italia, per le antiche relazioni, specialmente postali, conoscono la località sotto il

nome di Coira, mentre, per esempio, *Thusis* sarà indicato col nome tedesco, in quanto assai più raramente tra noi si usa il nome di *Tosana*, che perciò verrà in subordine. Analogamente si dirà *S. Moritz* e non *S. Maurizio*, perchè anche qui da noi tutti usano il nome tedesco e non quello italiano, nè in posto s'ode quasi più il romancio *San Murezzan*, che rapidamente è andato in disuso.

Si presenteranno altri casi di dettaglio pure importanti, che verranno risolti man mano con gli stessi criteri metodici (in quanto possa chiarsi metodica una selezione sostanzialmente empirica) cercando di evitare l'appunto che può farsi alla classica Carta al 50000 della Svizzera, dell'Istituto Federale di Berna che, circa le direttive sopradette, fa una confusione completa, astruendo totalmente da un metodo costante, cosicchè mischia nelle stesse località le indicazioni in italiano, in romancio ed in tedesco, senza seguire una regola qualunque, anzi, persuadendo che di regole non ne furono se-

guite affatto. Un esempio che chiarisce a qual punto è spinta la noncuranza di metodo: l'uno accanto all'altro si trovano nel foglio *Maloja Septimer Pass* (tedesco) *Motta da Sell* (misto di italiano e romancio) *Acqua del Settimo* (italiano) *Passo di Sell* (misto di italiano e romancio). *Sett*, *Septimer* e *Settimo* sono lo stesso nome usato in tre lingue promiscuamente, contro ogni legge di chiarezza.

Per i ghiacciai della destra dell'*Inn*, e per altri che in romancio sono chiamati *Vadret da...* sarà usata l'espressione italiana *Vedretta di...* Questo nome di vedretta è già ammesso nella terminologia glaciologica, per quanto con significazione un po' diversa dalla parlata tanto dialettale italiana quanto romancia, le quali intendono con *vedretta* e *vadret* non il nevaio

Le "Oasi tedesche" nel Trentino.



(Allymista del seo) — Ti, piccolo, quel paes star Rovereto!
(Ragazzotto roveretano) — No capisso, sior,

- Come star nome di quel paes!
- Quella l'è la città de Rovereto, se no ghe diplias!
- Ah! E questa strada va a Vilgrent o in Laintal!
- Cosaa diabo, sior! No capisso guente!
- Dove andar questo strada!
- Questa la va in Folgarla o quella in Terragnol,
- Ma su mia Carta star scritto Vilgrent o Laintal, o Carta saver pu de ti.
- Su la Carta l pol scriver tut quel che l vol; ma questl i è semper stadi, l è o semper i sarà paesl italiani, con nomi italiani, con lingua o con pensierl italiani. No semo tirolesi o ancor de men semo tedeschi. La diga Rovereto, Folgarla, Terragnolo se la vol faroo entender; o la ghe diga a quel che ha fato la Carta, che l'è mat de ligar! (1).

(1) Traduzione del dialetto roveretano: — Come star nome di questo paes! — Quella è la città di Rovereto, se non le dispiace. — Ah! E questa strada va a Vilgrent o in Laintal! — Cosa dice, signore! Non capisco nulla! — Dove vanno questo strada? — Questa va in Folgarla, quella in Terragnolo. — Ma su mia Carta star scritto Vilgrent o Laintal, o Carta saver pu de ti. — Sulla Carta possono scrivero quello che vogliono; ma questl sono sempre stadi, sono o sempre saranno paesl italiani, con nomi italiani, con lingua o pensiero italiani. Non siamo tirolesi o ancor meno tedeschi. Dica Rovereto, Folgarla, Terragnolo se vuol farli intendere, e dica a quello che ha fatto la Carta che è matto da legare!

o vedretta della geologia, ma il vero ghiacciaio. (Il prof. Ricchieri però, per amor di precisione geologica preferirebbe o mantenere il *vadret da...* o usare senz'altro *ghiacciaio*). Quanto al nome specifico del ghiacciaio che si vuole nominare potrà essere secondo i casi romancio, o tedesco.

E quanto all'ammettere questa seconda lingua, per territori almeno parzialmente romanci, lo suggerisce il fatto che la *kultursprache* dei Grigioni è la tedesca non solo, ma essa è oramai adottata per comune consenso anche da tutta la classe popolare, di cui soltanto qualche rimasuglio più rozzo, e che vive nei luoghi più reconditi, è rimasto estraneo alla conoscenza del tedesco. La lingua tedesca viene impartita in tutte le scuole dei Grigioni come lingua più importante e nazionale e non ha il carattere di imposizione, cosicchè il suo diffondersi non riveste l'aspetto di germanizzazione forzososa, come nel Trentino o nella Venezia Giulia, ma bensì quello del naturale imporsi di una lingua adottata oramai non solo nei commerci e nell'uso civile, ma anche in buona parte nell'uso più popolare locale.

Per ciò che si riferisce poi alla trascrizione dei nomi, seguendo sempre le premesse, accennate della relazione Dalla Vedova-Bertolini-Dardano, la Carta del Touring si atterrà senz'altro alle maniere di scrivere rispettivamente francese e tedesca, e quanto alla slava accetterà francamente la trascrizione usata nelle carte austriache, la quale rappresenta la somma di transazioni possibili ed utili fra lo slavo ed il tedesco, — trascrizione la quale ebbe nella ufficiale adozione delle carte austriache, nelle denominazioni pubblicamente adoperate in tutti i documenti locali e sulle strade con indicatori, ecc. tale consacrazione di fatto, che riuscirebbe certamente poco pratico il volerne derogare, per usare una diversa trascrizione italiana convenzionale, e per tanto arbitraria, di suoni che non sono nostri, in sostituzione di quella, pure convenzionale, ma che però ha già delle tradizioni locali radicate e sicure.

Un argomento pratico di grande valore in favore di questa decisione, è anche che la lingua

tedesca è abbastanza conosciuta dagli italiani, almeno superficialmente, tanto che la maggior parte delle persone colte ne sa almeno quel tanto che basta per pronunciare abbastanza bene le sillabe e i suoni caratteristici.

Le obiezioni propostemi dagli egregi interrogati sono di ordine secondario, ciò che mi conforta.

Il prof. De Toni, che ha valorosamente sviscerato la questione proprio per i cartografi nel suo prezioso: « I nomi geografici alle porte d'Italia » pubblicato nel 1905 a cura del Comitato veneto della *Dante Alighieri*, è d'avviso di far precedere sempre il nome italiano allo straniero, indicando questo fra parentesi. Io rimango però d'opinione che debbano volta a volta essere in

precedenza o in subordine l'italiano o lo straniero, come dissi sopra, secondo che trattasi di nomi usati abitualmente dalla popolazione in lingua italiana o in lingua straniera. In altre parole, mentre il prof. De Toni vuole strenuamente mandar avanti sempre la lingua italiana, io che mi arrabbio

Alle porte di Trieste.



— Triest!
— Ah, no!

contro chi scrive Rovereto, aggiungendo fra parentesi Rovereto, perchè sa bene che nessuno lo capirebbe, non mi spingo a render la pariglia scrivendo Bressanone (Brixen) visto che a Brixen tutti quanti parlano tedesco e quindi scrivo più volentieri Brixen (Bressanone). S'intende che Rovereto sarà solo Rovereto, senza alcun Rosreit di sorta, perchè, come ben dice il De Toni, questo nome, da nessuno usato, stonerebbe sopra una carta italiana. Come si vede, questo della precedenza del nome italiano nei casi in cui il nome indigeno è straniero, è del resto questione abbastanza secondaria: la questione sostanziale, in cui siamo tutti d'accordo, è la ricerca e la precedenza del nome italiano dei paesi italiani che gli stranieri vogliono disperdere.

Dello stesso parere del De Toni circa la precedenza costante da dare al nome italiano è un'altra autorità, il prof. Dalla Vedova, ma in favore della mia tesi (che oserei chiamare tesi di equità perchè tende a dare a ciascun nome

la precedenza, per così dire, della sua nazionalità) ho il parere, oltre che del Dardano e de-De Agostini, del prof. Ricchieri e del professore Salvioni.

Aggiungo un argomento pratico che ho udito da moltissimi turisti: il Taride ha il suo 600 000 dell'Alta Italia, per automobilisti, con moltissimi nomi in francese seguiti dalla traduzione italiana. E' così che vi si legge: Bergame (Bergamo), Padoue (Padova), Alexandrie (Alessandria), ecc. Orbene, gli stessi turisti francesi trovano eccessivo e poco pratico questo *chauvinisme* che li forza ad una ricerca, per quanto pronta e facile, del nome italiano da sostituire all'ipotetico nome francese delle minori località.

Il prof. Ricchieri troverebbe forse anche opportuno che ai nomi delle località, tra parentesi, si facesse precedere una lettera maiuscola che ne indichi la lingua (F. - francese; T. - tedesco; R. - romancio; S. - slavo; I. - italiano) e ciò perchè non sarebbe infrequente l'incertezza sulla lingua alla quale un dato nome appartiene e pertanto il modo di leggerlo. A questo desiderio si oppone per altro il bisogno di spazio che in una Carta al 250 000 è assai vivo.

Completivamente dunque le direttive toponomastiche per la nostra Carta, in quello che riguarda i fogli di confine furono qui riassunte nelle linee principali. Mi riservo di ritornare con maggiori dettagli sulla trascrizione dei nomi esteri, questo però... quando i miei lettori avranno preso fiato.

Intanto mi è grato constatare che se a conclusioni abbastanza organiche ho potuto addivinare in materia così controversa, lo debbo alla collaborazione benevola e cortese di un ordine di persone che volle porre a disposizione del Touring il contributo dei propri alti studi, e che perciò ringrazio qui con riconoscenza.

E giacchè sono ai ringraziamenti, ne dò la meritata dose a quei soci che hanno avuto l'erculeo forza di leggere tutto questo articolo, pesante abbastanza da fiaccare molti coraggiosi. Ma un'occhiata ai pupazzetti che lo frammezzano dice che la toponomastica è pur qualche cosa, se può mettere il ciclista in buona strada, rintuzzare la prepotenza di un alpinista in *loden*, o ritrarre dalla via di un'Abba Garima...

L. V. BERTARELLI.

LA V^a ESPOSIZIONE D' AUTOMOBILI IN TORINO

L'Automobile Club di Torino ha degnamente festeggiato il suo decennio di vita florida ed operosa con la quinta esposizione automobilistica al Valentino.

Non è nostro compito di ritessere la cronaca minuta dell'importante avvenimento e dall'altra parte la quasi assoluta mancanza di novità nel campo tecnico ce ne dispenserebbe.

Essa segue del resto troppo prossima il Salon di Parigi — al quale è, quasi diremmo, affidato il compito di annunziare le evoluzioni e gli orientamenti d'ogni nuovo periodo — per rivelarci alcunchè di ancora ignorato.

Di notevole è commentato in modo lusinghiero per gli organizzatori della Mostra, citiamo la *Sala della Vittoria*, un ampio vano centrale opportunamente arredato, dove si raccolsero e furono insieme presentate al pubblico le macchine italiane vittoriose delle grandi gare internazionali del 1907.

L'opportunità di un tale provvedimento fu manifestata, tanto più se si considera che conveniva riparare alla voluta trascuranza manifestatasi in proposito — per motivi facili a supporre — in tutte le recenti Esposizioni estere.

Quest'anno la Mostra Torinese (è giustizia riconoscerlo) ha ospitato un numero di espositori inferiore a quello degli anni scorsi. Tale fatto dev'essere attribuito alla crisi odierna — crisi che alcuni dicono semplicemente di borsa, altri generalizzano a tutta l'industria metallurgica ed altri definiscono con esatta e colorita proprietà di titolo un *entracte* dello sviluppo industriale dell'automobile.

Le vecchie Case, alle quali fu di grande giovamento la solidità delle basi economiche e la buona organizzazione amministrativa, o le Case giovani ma altrettanto forti per serietà di costituzione o d'indirizzo — erano là a confortare le speranze del nostro avvenire industriale.

Nullameno a questa esposizione il Touring Club Italiano partecipò, come sempre, col suo stand.

Il Touring fu accolto in questo convegno del mondo turistico, sportivo ed industriale, con generosa ospitalità da parte dell'A. C. torinese funzionante da Comitato organizzatore.

Sentiamo il dovere di segnalare, a titolo di beneficenza, l'opera del nostro Capo Console di Torino cav. uff. Rostain il quale rappresentò con zelo ed intelletto il nostro Istituto, nonché il disinteressato spirito di sacrificio spiegato dal Console dott. Neri nel soprintendere e curare con coscienziosa diligenza il regolare funzionamento del nostro stand.

Quali deduzioni d'interesse specificamente turistico si possono trarre da questo avvenimento?

Secondo il Touring, — fatta astrazione dalla materia abbondante di complacimento offerta dalla generale dimostrazione tecnica e commerciale della Mostra — l'Esposizione automobilistica costituisce una data importante per lo sviluppo ed i progressi dell'automobilismo popolare.

Non foss'altro che in seguito agli affidamenti che il Presidente del Comitato, dell'A. C. d'Italia o dell'A. C. di Torino, Marchese Ferrero di Ventimiglia, ha ottenuto dal Governo di favorire le imprese di servizi pubblici per trasporti con automobili, sia alleviandone le gravose spese d'esercizio con proporzionati sussidi, sia diminuendo ancora il dazio sulla benzina, e l'entità della tassa.

Anzi, S. E. l'on. Bertotti propose e sollecitò dagli industriali e dagli esponenti i servizi pubblici un memoriale con i desiderata rispondenti a tali concetti.

E da ultimo dobbiamo ringraziare il Marchese Ferrero di Ventimiglia delle gentili parole di cui ha voluto onorare il nostro programma e l'azione nostra.

Egli si è augurato che il Touring fecondi col suo appoggio e co' suoi studi le iniziative ed i conati per promuovere anche in Italia le conquiste scientifiche e pratiche dell'aviazione.

Mal tali parole di fede hanno meglio risposto all'impulso dei nostri desideri: il Touring come ha perseguito in tutti gli altri campi — esempio recente la sua intrapresa nautica fluviale — così, compatibilmente al suo programma ed a' suoi mezzi, non mancherà di volgere la sua attenzione e l'attività sua sul grandioso problema.

E' pronta la copertina in tela con impressioni oro per rilegare la Rivista Mensile del 1907. Prezzo L. 1.



LE GRANDI STAZIONI

Una grande stazione è come un organismo vivente. Si desta a mattina, lavora con varia intensità durante il giorno, a notte riposa. Ma il riposo è breve ed agitato. Anche quando parte dei lumi son spenti, e s'è chetato quel furioso ripeter di segnali, quel succedersi di fischi brevi o insistenti, quel correre di persone, quel sovrappiungere continuo di treni che ad uno sbatracchiare di sportelli rovesciano sui marciapiedi una folla varia e rumorosa, o! altrettanta ne inghiottono — il colosso non dorme. Su alcuni binari appartati le macchine da manovra vanno su e giù, rispondendo docili al trillo di un fischietto e alla luce colorata di un fanale: fischietto e fanale che nel buio sembrano agir da soli, magicamente. A tratti a tratti il rumore metallico dei quattro respingenti che si toccano rompe l'ansare cadenzato della macchina; un chiarore improvviso che si sprigiona dal fumaiolo illumina i contorni di lunghe file di vagoni. Giunge sotto la tettoia deserta un treno di derrate destinato ad approvvigionar la città: si ferma per pochi istanti, e dopo un breve scambio di comandi si allontana pei binari delle merci. Alcune luci rosse o verdi si agitano su alti alberi metallici col movimento rigido dei meccanismi; poi torna la quiete.

Alle quattro, di estate, un po' più tardi, d'inverno, partono e arrivano i primi treni. Questi hanno una clientela speciale: è la povera gente che se ne serve.

Si tratta generalmente di treni omnibus, destinati a coloro che tutte le mattine, o periodicamente, son condannati a levarsi presto per recarsi a lavorare o a trattare affari in una città vicina: clientela di *habitués* senza pretese, che non han mai lagnanze da fare. Si può dire che ognuno conosce il suo posto, in cui va dritto a rincantucciarsi: è sempre la stessa vettura che ciascuno ritrova ogni mattina. Gli addobbi sono sdruciti, l'illuminazione è di antico sistema, ma nessuno se ne duole: sa che la ferrovia destina le vetture nuove ai treni diretti, ai treni pei signori e pei forestieri.

I primi treni che arrivano portano alla città gli operai: dai carrozzoni di terza classe, in cui

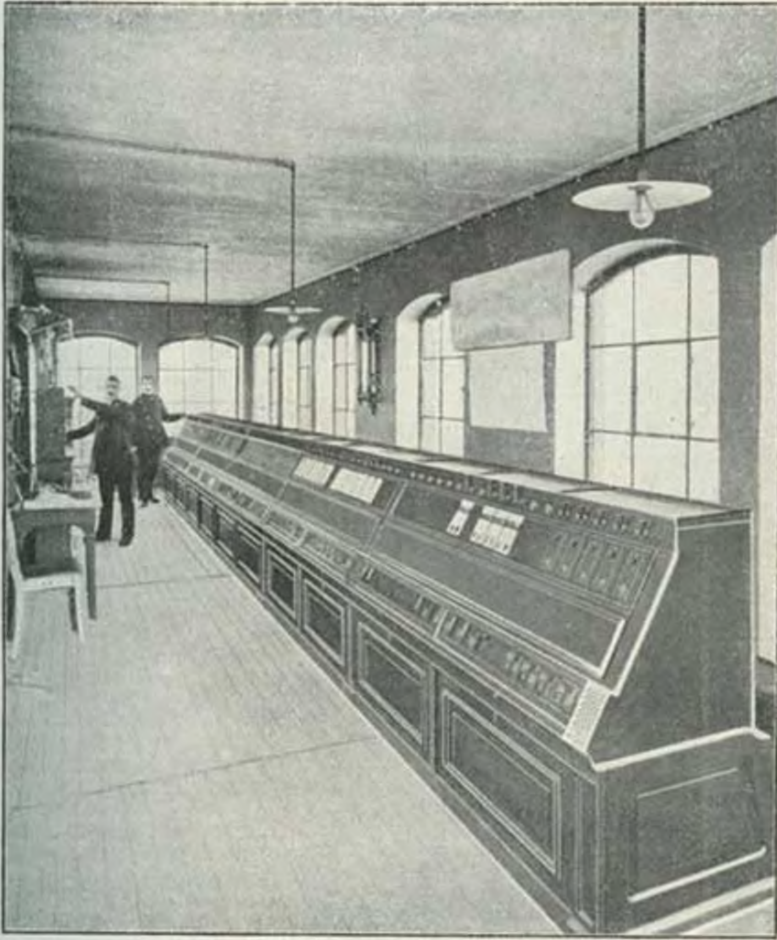
erano pigiate, escono frotte di lavoratori che si avviano in colonna a popolar le officine; *habitués* anch'essi, sanno la loro strada. I facchini non si disturbano; le carrette da bagagli restan ferme a loro posto; un trillo, un cenno ed il treno vuoto presto scompare.

E' sul tardi che la stazione comincia a lavorare davvero. Partono i treni diretti, i marciapiedi si popolano della clientela ricca, la clientela delle prime classi che mette in moto squadre di facchini, e fa stridere sul selciato le carrette cariche di valigie, mentre si affanna alla ricerca del posto migliore nelle belle vetture nitide e riscaldate. In testa al treno è una macchina potente e tersa, che lascia sfuggir dalle valvole il vapore ad alta pressione, e dietro alle vetrine di un grosso vagone luccicano le stoviglie del *restaurant*. Una folla di agenti batte le ruote, verifica gli attacchi, prova la luce elettrica, ripara i tubi del riscaldamento.

Un treno parte, un altro ne arriva, il movimento si fa intenso e dai passaggi sotterranei sbucca sempre nuova folla, ed altra vi discende. Ogni grande stazione ha i suoi *clous* giornalieri: treni di diverse direzioni vi si danno convegno a ora determinata per prendere le coincidenze, e quindi in breve spazio di tempo si hanno tanti arrivi e tante partenze che si succedono con una continuità vertiginosa. Sono i momenti migliori per chi ama osservare e godere uno degli spettacoli più attraenti della moderna attività. In quegli intervalli parecchie centinaia di uomini si muovono, lavorando concordemente; venti macchine, trecento veicoli si rincorrono, si tagliano la strada, entrano con impeto, si fermano di botto, par che debbano a ogni momento investirsi.

••

Che cosa è mai che permette tanta audacia di mosse, e velocità così grandi in spazio ristretto; la sicurezza nell'ora di arrivo e le immane partenze? (Il lettore sorride pensando ai ritardi delle ferrovie italiane, ma egli può supporre che in gli sia di guida in una grande stazione di altri paesi).



Interno di una cabina elettrica sistema Siemens.

I binari delle linee che fanno capo ad una stazione, all'ingresso di questa si ramificano in tanti altri per mezzo di scambi. Nelle piccole stazioni gli scambi sono manovrati da uomini che agiscono direttamente sulle leve, spostandole in maniera che un treno prenda l'uno o l'altro dei due binari diramanti. Ma in una grande stazione, dove le ramificazioni dei binari sono innumerevoli, e gli scambi si contano a centinaia, i moltissimi agenti che dovrebbero eseguirne la manovra, troverebbero grande difficoltà a porsi di accordo fra di loro per far percorrere ad un treno un determinato itinerario che di solito è prestabilito, ma che può anche essere mutato improvvisamente. E un momento solo di disattenzione da parte di un agente affaticato e stordito dal rumore continuo dei treni che gli passano davanti, basterebbe a produrre le più gravi catastrofi. Il cinquanta per cento degli accidenti che avvengono in ferrovia sono infatti dovuti a quell'errore di ovvio significato che dicesi *falso scambio*.

Si pensò quindi di raggruppare più leve insieme in un posto centrale facendole manovrare da uno stesso agente. E perchè questi non potesse sbagliare, si collegarono fra loro le varie leve mediante ingegnosi chavistelli, i quali impediscono ad una leva di fare un movimento che sia in opposizione a quello di un'altra. L'agente fu poi situato in una cabina elevata che permette di abbracciare collo sguardo tutta la zona cui si estende l'azione dei suoi apparecchi,

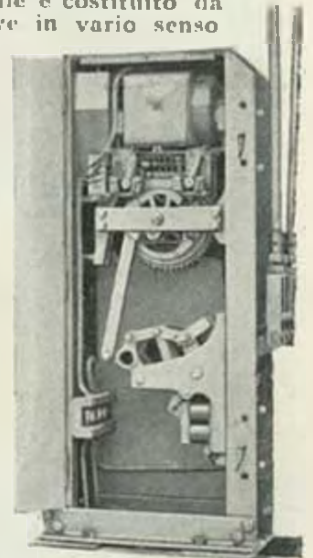
e gli si diede pure la manovra dei segnali che proteggono la stazione, aggiungendo ancora dei mezzi meccanici per collegare il movimento degli scambi e quello dei segnali.

Scambi e segnali: ecco i due elementi essenziali della circolazione. L'intensità di movimento oggi raggiunta nelle grandi stazioni si basa sul segreto di far agir di accordo i segnali che permettono ai treni di avanzare e gli scambi che preparano ai treni gli itinerari opportuni.

Una grande stazione si difende all'ingresso con una batteria di segnali, posti di solito sopra un leggero ponte metallico di aspetto caratteristico. Ad ogni binario corrispondono generalmente due segnali, uno per il senso dell'arrivo, l'altro per il senso della partenza. Sono alette metalliche dipinte in rosso, ora aventi forma rettangolare o leggermente trapezia, ora terminanti a guisa di coda di pesce: uno o più finestrelle verticali, praticate nella lastra, servono ad accrescerle visibilità. L'ala è mobile per via di un meccanismo che la comanda da lontano, e alla notte si trasforma in un fanale a luce variabile. Di giorno è la posizione dell'ala che dà il significato al segnale, di notte è il color della luce. Ala orizzontale vuol dir « fermata », ala rialzata od abbassata vuol dir « via libera » ed i significati analoghi sono di notte

dati rispettivamente dal rosso o dal verde. L'ala semaforica è la forma di segnale più comune, derivata dagli antichi telegrafi ad asta; ma ogni paese adotta forme diverse. Qualche volta il segnale è costituito da un disco che si muove in vario senso tal'altra da una cassa con vetro trasparente dietro il quale appare o scompare un vetro rosso. Il significato dei colori è però quasi dappertutto identico secondo il vecchio adagio inglese: *red is bad, white is right...*

Abbiamo visto come si sia pensato di affidare ad un solo agente situato in una cabina centrale l'incarico di muovere tutti gli scambi e tutti i segnali di una stazione: aggiungeremo che per le grandi stazioni, dove le distanze fra gli apparecchi e la cabina diventano necessariamente notevoli, si pensò di sostituire alla forza mu-



Motorino elettrico che muove un segnale.

scolare ed alle trasmissioni metalliche, la forza motrice dell'acqua o dell'aria compressa e infine l'elettricità che, come ben si può immaginare, si presta alle soluzioni più facili e di maggior garanzia per la sicurezza.

Nelle figure che illustrano questo articolo si vedono vari tipi di motorini elettrici applicati alla manovra dei segnali e degli scambi: il comando di questi motori ha luogo a distanza, dalla cabina centrale, dove l'uomo ha davanti a sé un banco con parecchie decine, talvolta più di cento interruttori a leva o bottoni. Per manovrare uno scambio distante anche uno o due chilometri, basta che l'uomo sposti un interruttore o prema un bottone: se lo scambio per un impedimento qualsiasi non si sposta, il movimento dell'interruttore o del bottone non si può completare: l'agente è in tal modo avvertito e può far eseguire le necessarie verifiche.

Dei tanti interruttori o bottoni, alcuni sono destinati ai segnali, ma essi sono subordinati a quelli degli scambi. Perché un interruttore da segnale si possa spostare, occorre che tutti gli scambi siano manovrati a dovere. Ogni interruttore di scambio che si abbassa, toglie all'interruttore del segnale uno dei tanti chiavistelli che lo tengono assicurato come una cassa forte; solo dopo che tutti i chiavistelli sono stati ritirati, il segnale si abbassa, e il treno può avanzare.

Quello che abbiamo detto finora non dà che una pallida idea dei meccanismi moderni applicati al funzionamento delle grandi stazioni. Il concetto informatore di questi meccanismi è



Cabina centrale elettrica della Stazione di Dresda.

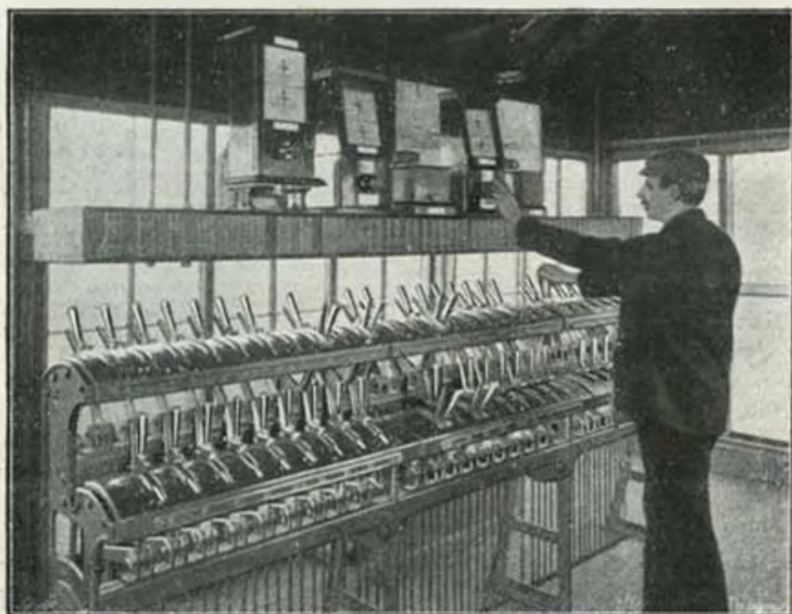
di garantire la sicurezza senza fare affidamento sulla vigilanza umana. Per quanto attento, l'uomo può distrarsi, andar soggetto ad equivoci, ad aberrazioni, a fatali errori. I meccanismi sono perciò congegnati in modo che la volontà dell'agente basta a determinare la chiusura di un segnale, non mai l'apertura: questa può aver luogo solo se si verificano speciali vincoli meccanici. Le cose sono poi disposte in modo che qualunque guasto negli apparecchi determina la chiusura del segnale, dando così luogo ad un ritardo, mai ad un accidente. L'ala è sempre mantenuta dritta (posizione d'arresto) da un contrappeso: occorre il passaggio della corrente in apposita elettrocalamita per vincere il contrappeso e porre il segnale nella posizione che segna « via libera ».

E, finalmente, se anche tutto è in regola dal punto di vista meccanico, se nessun ostacolo si oppone al funzionamento della leva che apre il segnale per l'ingresso del treno in stazione, il segnale ancora non si sposta se non interviene una volontà, quella del capo stazione, che ha nelle mani la fila del movimento.

•••

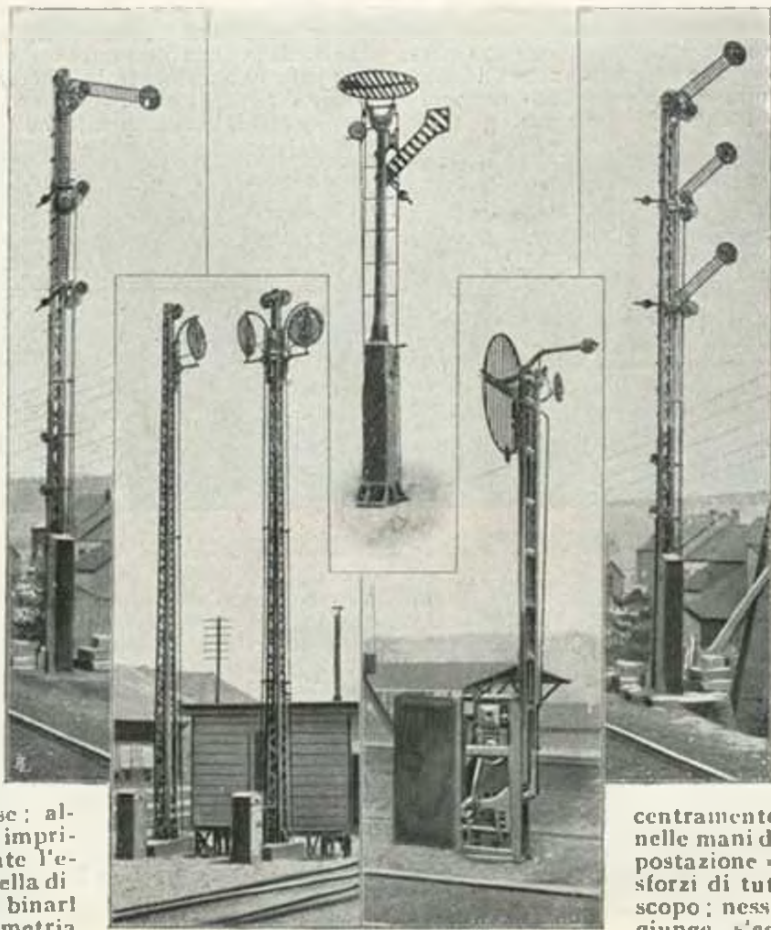
La febbrile e svariata attività di una grande stazione non potrebbe svolgersi regolarmente se non vi fosse applicato nel modo più assoluto il principio della « divisione del lavoro ».

E per quanto sembri strano l'uomo si affeziona straordinariamente a quella vita meccanica, a quel lavoro di automa, vi si affeziona forse perché gli riesce facile, perché



Cabina elettrica della grande Stazione di Crewe in Inghilterra.

lo esonera dalla dolorosa fatica del cervello, perché un cambiamento di mestiere lo obbligherebbe ad affrontare di nuovo lo sforzo timoroso dei primi passi. Provate a indurre un vecchio agente a mutar mestiere: non vi riuscirete mai. Niente di più utile d'altronde di questa abilità manuale che è frutto dell'abitudine: senza di essa alcuni effetti non si otterrebbero. Ogni grande stazione dispone fra gli umili agenti di quelli in cui questa forza di adattamento produce conseguenze portentose: alcuni riescono a imprimersi nella mente l'esatta fotografia della disposizione dei binari come se la planimetria della stazione si fosse riprodotta nelle cellule del loro cervello che pure non è mai stato abituato a leggere un disegno, e riescono preziosissimi in mille incombenze. Altri apprendono con una precisione straordinaria la geografia delle linee, e collocano esattamente un bagaglio diretto a una località estera di cui non sanno pronunziare il nome, nel carro che deve portarlo a destino. Dei semianalfabeti distinguono colli di merce, documenti, carte di ogni genere dal colore, dal formato esterno, con la sensibilità dei ciechi: molti, senza saper leggere, riescono a comprendere ad orecchio il telegrafo.



Vari tipi di segnali.

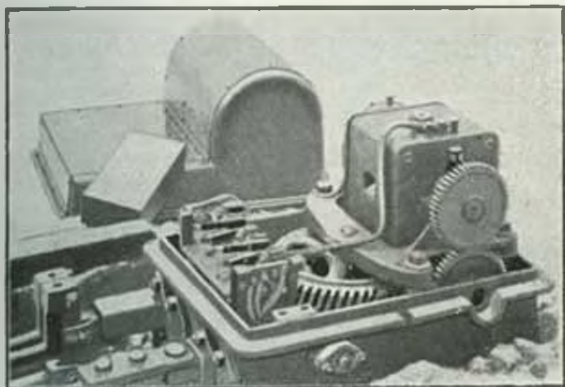
Questi speciali adattamenti contribuiscono più di quel che non si creda all'organizzazione dei servizi ferroviari, che non ammettono lentezze, che esigono la percezione pronta e l'opera svelta, pei quali non correre significa arretrarsi. Ma nel correre bisogna essere cauti: il pericolo è sempre imminente: guai se la sollecitudine diventa fretta, se la regolata prontezza si muta in furia disordinata.

La necessità di salvaguardare la sicurezza, porta con sé il

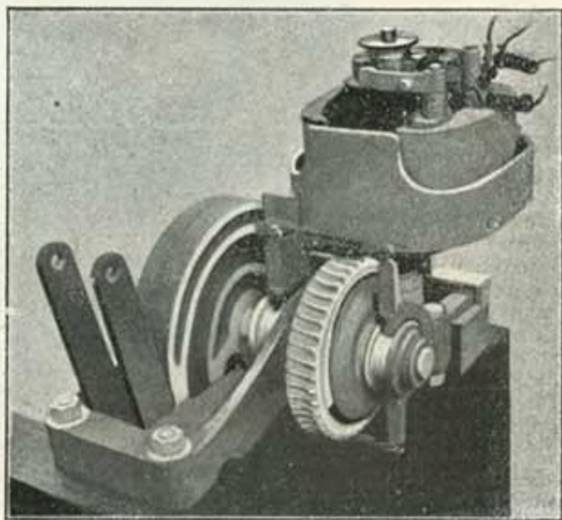
concentramento della dirigenza nelle mani di un solo. E' il « capostazione » che coordina gli sforzi di tutti e li dirige allo scopo; nessun treno parte o giunge s'egli non lo vuole. Naturalmente in una grande stazione i capi o dirigenti, che il personale e il pubblico

riconoscono dal berretto rosso, (distintivo comune a quasi tutti i paesi), sono parecchi, ma in tal caso ognuno lavora in una zona sulla quale nessun altro ha ingerenza.

Il capostazione segue la marcia dei treni, servendosi di tre mezzi essenziali che non abban-



Motorino elettrico che muove uno scambio.



Motore elettrico da scambi.

dona mai: « il telegrafo, l'orario, l'orologio ». Il telegrafo gli porta ad ogni momento le notizie dei treni che stanno per arrivare o che son partiti. Se il telegrafo non fosse stato ancora inventato la ferrovia non avrebbe potuto raggiungere la potenzialità che oggi possiede, giacché solo un mezzo di comunicazione immediata fra le stazioni permette di far seguire senza pericolo i treni lanciati a grande velocità. L'avviso telegrafico ha la prerogativa di poter precedere il treno e a guisa di staffetta preparargli la strada. Il capostazione

per mezzo del telegrafo segue passo passo la marcia dei treni e la confronta all'orario: se anomalie si verificano che in qualche cosa turbino il programma stabilito, egli deve provvedere, servendosi del telegrafo a sua volta.

L'orario generalmente usato dal capostazione o da tutti coloro che debbono tener dietro alla marcia dei convogli è del tipo « grafico », tracciato cioè a linee anziché a numeri. Seguendo ad esempio il tracciato che segna l'orario della linea Milano-Bologna-Firenze, sarà facile allettore farsi un'idea del modo come si usano questi grafici. Nel senso orizzontale sono contate le ore, in quello verticale le distanze. Ogni linea orizzontale rappresenta una stazione; se su queste orizzontali si segnano i punti corrispondenti alle ore di arrivo o partenza di un treno e poi si congiungono, si ha una retta che rappresenta l'andamento del treno. Con linee di diverso genere, a tratto pieno o interrotto, si distinguono le varie categorie di treni: diretti, accelerati, omnibus, di lusso, ecc. L'utilità di tal sistema è grandissima: chi guarda il disegno vede a colpo d'occhio, come difficilmente potrebbe apprendere da quella serie di numeri costituenti gli orari comuni, l'insieme dei treni e in qual modo essi si susseguano, incrocino, sorpassino.

Il terzo strumento del capostazione non ha bisogno di essere illustrato; nel moto l'elemento « tempo » deve esser sempre tenuto presente. Aggiungerò piuttosto che i tre strumenti nominati sono soltanto quelli essenziali, perché in

una grande stazione, il dirigente dispone sempre di un'altra serie di strumenti non meno importanti. Immaneabilmente un telefono lo collega a quella cabina centrale di cui abbiamo parlato e che è come il centro motore della stazione, e spesso una serie di ripetitori ottici gli mostrano la

posizione effettiva dei più importanti segnali. Campanelli e suonerie gli danno avvisi di diverso genere; ne richiamano la attenzione, lo informano di quanto succede fuori del suo sguardo. Egli dispone infine di alcuni apparecchi detti



Cabina centrale e grande semaforo della stazione principale di Anversa.

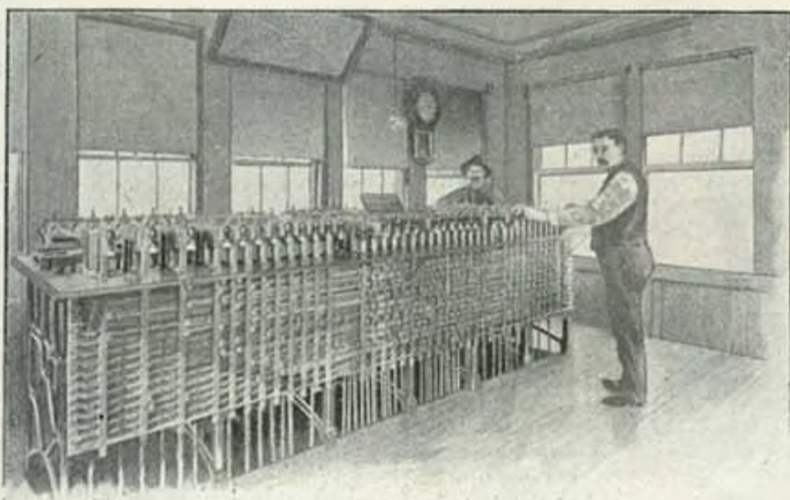
« di consenso » che gli permettono di dare in forma meccanica (se si desse a voce, per telefono potrebbero sorgere malintesi) il consenso finale all'entrata dei treni; ciò ch'egli fa dopo essersi assicurato che nessun ostacolo si frappone.

Così questo stratega ignorato, dopo aver studiato le mosse lontane dei treni che si avanzano, dopo averne, se occorre, mutato l'ordine di circolazione, aver letto dieci telegrammi, aver chiesto notizie, aver dato ordini e prese disposizioni, esce dal suo ufficio ancora sopra pensiero, per ricevere un treno o per spedirne un altro, guardando i segnali, verificando gli scambi. E il pubblico che non sa quali responsabilità pesino su quell'uomo, un errore del quale potrebbe significare il sacrificio di numerose vite, gli si accalca dintorno e tenta distoglierlo dal suo pericoloso mestiere con domande di ogni genere, con richieste di mille informazioni e notizie. Il

pover uomo è costretto a fare uno speciale sforzo per non farsi distrarre; deve imparare a rispondere senza capire, a dire una cosa qualsiasi mentre pensa ad altro. Ciò che del resto non impedisce agli importuni di continuare: « Dov'è la vettura per Basilea? » — « In prima classe non vi è posto! » — « Guardi, la luce è spenta »; se pure

non capitano richieste ancora più curiose, come questa che ho raccolto sulla bocca di una signora nella stazione di Venezia:

— Ah! monsieur le chef de gare — diceva la malcapitata piagnucolando — j'ai perdu mon mari...
 FILIPPO TAJANI.



Cabina centrale sistema pneumatico.



La Foce dell'Oglio nel Po.

(Fot. Croce e C.)

TURISMO NAUTICO.

Il nostro Programma.

Il Touring si è proposto finora nel suo programma e nel suo statuto, di promuovere e diffondere tutte le applicazioni del turismo che sono compatibili alle condizioni economiche e topografiche in mezzo a cui viviamo.

Il risultato della nostra opera nel campo delle comunicazioni terrestri è quello che ha condotto il Touring all'attuale grado di potenza.

Ma, quantunque il turismo non si possa dire ancora interamente sfruttato, ed anzi molto ancora da esso si possa e si debba trarre con nuovi studi e nuove attività, pure da non poco tempo avevamo volto l'animo ad un nuovo campo che in altre nazioni, soprattutto in Francia, ha dato frutti mirabili. Intendo parlare del turismo nautico in genere e della navigazione fluviale in ispecie, che, promossa efficacemente dalla vigile ed illuminata opera del *Touring* e dell'*Automobile Clubs* francesi, ha saputo elevarsi ad un mirabile grado di fioridezza, da essere considerata un elemento prezioso ed indispensabile della vita nazionale.

Ma in Francia ben diverso dal nostro è lo stato di viabilità acquea, sulla base del quale quei due Sodalizi insigne seppero fondare e sviluppare le loro felici iniziative.

Là non da anni, ma da secoli preesistevano ed erano mantenuti con cura tutti i coefficienti della navigabilità interna.

Da lungo tempo, ivi, fiumi e canali sono fatti servire con costante ed ininterrotta opportunità di manutenzione e di innovazioni allo scopo ben determinato della navigazione. Non trat-

tavasi dunque che di incoraggiarvi il turismo nautico.

In Italia è tutt'altra cosa.

Le vie fluviali non esistono o sono ancora quasi affatto impraticabili. Un lavoro colossale ed arduo e di gran lunga impari alle nostre forze dunque ci si presentava.

Aggiungasi che pochi furono e sono gli uomini che s'interessano del grande problema ed essi pure non sorretti, nè spinti, nè guidati dal consentimento popolare e dell'appoggio morale e materiale degli Enti pubblici.

E' perciò che innanzi a tali difficoltà di integrazione, le nostre vedute, rimasero (né potevano altrimenti) allo stato di aspirazioni...

molto platoniche. Fino al giorno

in cui una buona occasione ci

veniva offerta per lanciare —

coerenti al carattere ed ai

fini della nostra istitu-

zione — un appello alle

genti di buona

volontà e render possi-

bile, col concorso di

molteplici sforzi

convergenti, un ge-

nerere turistico che

ha un fascino non

minore di quelli

già praticati.

Piacenza inau-

gura nell'autun-

no prossimo il

suo nuovo e ma-

gnifico ponte sul

Po.

Il Touring Club

non poteva trascu-

rare un simile avve-

nimento non foss'al-

tro per la speciale in-

dole d'intima affinità

turistica che riveste, sia

sotto l'aspetto di curio-

sità, sia, e più ancora, sotto

il riguardo del transito che il

nuovo movimento viene così ad

arricciare.

Considerando dunque la circostanza come punto e data di convegno di un pellegrinaggio turistico, il T. C. I. risolse di completare la manifestazione con un programma organico ed adeguato di iniziative.



Il Porto a Cavacella Po.

(Fot. Croce e C.)

Fra esse, una prova nautica sul Po, parve imporsi per la logica stessa, per il significato della festa che si prepara.

Celebrare la vittoria ottenuta su la forza cieca dei fiotti correnti, trionfati dai solidi archi d'una costruzione, è già qualche cosa: dimostrare che questa ampia distesa d'acqua non è soltanto potente a nuocere, ma può riuscire di grande utilità quale collaboratrice degli intensi e diffusi rapporti odierni — ne doveva essere il corollario indispensabile.

Ecco le considerazioni che ci indussero a progettare la crociera motonautica Piacenza-Venezia.

Nè con questo presumiamo di aver rimosso tutti gli ostacoli che s'oppongono purtroppo al fatto del turismo fluviale e genericamente della navigazione interna, illudendoci di precludere con un atto risolutivo alla loro immediata attuazione.

A noi basterà se col nostro esperimento ci sarà dato di richiamare l'attenzione dei più sul vitale quesito, di scuotere l'apatia, di vincere

Ma quante e quante dei pari sono le opere che si debbono intraprendere! Arginare le acque, scavare degli approdi, riformare i ponti in adattamento alle esigenze dei navigabili, disciplinare fin dove è possibile le correnti, sopprimere i mulini, stabilire delle carte idrografiche, istituire segnalazioni di banchi, correnti, ecc, ed organizzare una completa legislazione di guidoni! A questo proposito, anzi il Touring ha ottenuto dal Ministero della Marina, per conto dei propri soci l'autorizzazione ed il riconoscimento relativo.

E d'altra parte ne va un poco della riputazione e della dignità stessa della terza Italia. La quale finora ha assistito indifferente allo svolgersi del turismo nautico lungo le sue coste per opera di Società di navigazione estere e sotto vessillo straniero, e sembra aver completamente dimenticato che fin dal 1828 la nuova macchina a vapore aveva fatte le sue prove sul Po e vi aveva stabilito in seguito, nel tratto sottoposto alla dominazione austriaca, un servizio regolare di comunicazioni e di tra-



La Conca di sbocco del Canale di Loro nell'Adige.

(Fot. Croes e C.)

le diffidenze del pubblico, sì che un fervore concorde di voleri faccia da propulsore irresistibile verso le Autorità a studiare, a risolvere e ad agire. Ed ecco il pubblico comincerà ad appassionarsi della questione quando gli saranno chiare alla mente le risorse molteplici ed inapprezzabili che presentano i nostri fiumi maggiori e in modo speciale il corso lunghissimo e maestoso dell'Eridano, sia dal lato estetico e puramente turistico che da quello positivo e commerciale.

Il Po dunque potrebbe e dovrebbe essere — se così è lecito esprimersi — la ferrovia naturale allacciante un considerevole numero di regioni e di città esuberanti, che da questa grande arteria di comunicazioni trarrebbe la virtù di espandere e manifestare la loro prosperosa vitalità.

Quanti piccoli e grandi centri che non hanno stazioni o le posseggono insufficienti ai loro bisogni, diventerebbero con un tale progresso dei veri e propri porti su questa linea di transito unica e diretta! A quante terre feraci ed operose che non avvertono l'esistenza del fiume regale se non per lamentarne le erosioni e gli allagamenti, l'industria del cabotaggio e del trasporto passeggeri recherebbe uno sviluppo di traffici ed un aumento generale di ricchezza!

sporti. Allo scopo di indagare la via acquosa fissata alla manifestazione nautica indetta, la Direzione del Touring compì in principio di gennaio una escursione sul Po, sul piroscampo *Milano*, gentilmente messo a nostra disposizione dalla Società di Navigazione fluviale di Venezia — escursione che condusse a risultanze abbastanza concludenti.

Essa che doveva avere pressochè strettamente il carattere di gita privata, assunse quello di riunione ufficiosa per l'intervento dei signori ing. Chierichetti, Candiani e Pugno membri competentissimi della Commissione incaricata di studiare il problema della navigazione fluviale, i quali ci offesero il tributo prezioso della loro conoscenza ed esperienza — e dell'onorevole Romanin Jacur Presidente della Commissione Reale-Parlamentare per la Navigazione Interna — di cui la vita politica e di Governo tutta intessuta di feconda e pratica attività e l'apostolato tenace ed autorevole in pro delle comunicazioni acquose spiegano facilmente l'interesse passionato e la illuminata cooperazione di cui onora la nostra intrapresa. Ed insieme a questi signori sento il bisogno, segnalandone la benemerenzia, di ringraziare il conte Oldofredi, il conte Foscari di Venezia ed il signor Scopinich, capitano del piroscampo *Milano*

che offrirono e porsero generosamente a questo primo nostro atto il loro personale e validissimo ausilio.

Allo scopo di richiamare l'attenzione del Governo sulla questione di cui ci siamo fatti semplici suscitatori, veniva spedito al Ministro dei L.L. PP. il seguente telegramma:

«Commissione *Touring Club Italiano* navigando Po da Cremona al mare, su di un vapore della Fluviale di Venezia, allo scopo di studiare le manifestazioni del turismo motonautico, atte a tradurre in pratica gli studi per rapide, economiche comunicazioni fluviali, d'altissimo interesse economico per l'Italia, constatato l'odierno abbandono di questa meravigliosa via d'acqua e mentre stabilisce d'iniziare l'opera del Sedalizio a favore del turismo nautico, confida che si saprà dare un vigoroso impulso alla soluzione del problema della navigazione padana e un carattere nazionale. Ossequi».

Abbiamo esposto in brevi linee quello che ci proponiamo a favore del turismo nautico.



L'imbocco del Canale di Bassafonda uscendo dall'Adige.

A questi scopi noi intendiamo e noi diamo opera nel principio doveroso di fare il bene dei nostri Soci e del Paese. Ai Soci tutti ed ai consoli e capi consoli in special modo ci rivolgiamo perchè ci siano larghi, come lo furono sempre, del loro appoggio e del loro aiuto solidale.

F. JOUSSON.

Il Touring e la Navigazione Fluviale.

Quando il 3 gennaio mi giunse inaspettato il cortesissimo telegramma dell'illustre direttore generale del *Touring Club Italiano* che mi annunciava la decisione presa di fare una gita di ricognizione in Po da Cremona a Cavanella e mi invitava a prendervi parte, io ero occupato ad esaminare un bellissimo lavoro, testè compiuto dall'Ufficio del Genio Civile di Caserta per incarico della Commissione Governativa per gli studi della navigazione interna, dal quale appare che una buona ed utilissima rete di vie navigabili può essere costituita in quella fertillissima regione della Terra di Lavoro, capace di portare proprio a Napoli, con pochi quattrini,

i prodotti che oggi vi arrivano caricati da gravissime spese per mancanza di strade adatte.

E melanconicamente pensavo che, mentre ormai da molti anni si sta parlando sull'opportunità di richiamare in onore le vie dell'acqua, nulla, ancora nulla, si è fatto, e le nostre vie d'acqua si trovano nelle condizioni nelle quali si trovavano nei secoli passati.

E chiedevo a me stesso quali potevano essere le recondite ragioni per cui l'Italia continua a rinunciare placidamente ai benefici commerciali ed economici che contribuiscono, ormai in tutti i paesi civili del mondo, ad aumentarne la ricchezza ed il benessere.

Ero tratto a concludere che la ragione precipua doveva ricercarsi soltanto nella ignoranza in cui vive tuttora la grande maggioranza degli italiani, dei vantaggi che può trarsi dalle vie d'acqua anche in un paese, come il nostro dove, se pure all'infuori della grande valle del Po non si possono avere vie di lunga penetrazione, non mancano regioni nelle quali la Navigazione interna, anche per brevi tratti, può rendersi

utilissima, considerandola, come deve essere, collegata col mare che da tutte le parti ci circonda.

Il telegramma del *Touring Club* mi giunse vero messaggio confortatore. Ecco, dissi fra me e me, la provvidenza manda in soccorso dei pochi che oggi si occupano della Navigazione interna, un esercito intero!

Perchè, considerai, chi può dire dello sviluppo e della prosperità delle moltissime industrie che si occupano, o che profittano, dei moderni mezzi di comunicazione, quale parte si debba al *Touring Club*? Si è mai pensato al numero di coloro che furono tratti ad usare di questi nuovi mezzi, soltanto o più di ciò che non avrebbero usato, per le facilitazioni, i vantaggi, lo slancio che furono creati da questa benemeritissima istituzione? Il calcolo della parte dei vantaggi che alle industrie ed ai commerci venne e viene dall'azione illuminata e geniale del *Touring Club* non potrà farsi in numeri concreti, ma non c'è pensatore, io credo, che non debba ammettere che questa parte esiste e forse in proporzioni ben maggiori di quelle che a prima vista si può supporre o potrebbe essere data anche da un calcolo rigoroso. E, continuando nel mio ragionamento, concludevo che i 65 mila soci della



Il rimorchiatore Mantova della N. F. V.

(Fot. Ghezzi & C.)

bella Associazione, con tutti i mezzi — e tutti genialissimi — che sono a loro disposizione, avrebbero potuto in un solo giorno volgarizzare in Italia il concetto *del ritorno alla Navigazione interna*, ben più che i grossi volumi intorno ai quali lavoro con egregi e valentissimi amici da parecchi anni ormai; ben più degli articoli — ancora, per vero dire, pochini — che si leggono nei giornali, perchè, a torto od a ragione, il pubblico crede che i giornali si occupino insieme e delle cose buone e di quelle anche non buone.

Il nostro, oggi purtroppo, quasi deserto Po, noi affermiamo essere in condizioni di navigabilità molto migliori di parecchi altri fiumi d'Europa nei quali viaggiano annualmente milioni di tonnellate di merci.

O perchè mentre noi tecnici stiamo discutendo al tavolino, col doppio decimetro alla mano, se i fondali si fanno di cinque o dieci centimetri minori o maggiori, dei baldi giovinotti non potrebbero con la loro simpatica ed affascinante testimonianza dare (moralmente s'intende) il remo sulla testa a qualcuno e persuadere che la verità vera è vera?

Ben venga adunque la iniziativa del Touring Club! E la salutino con gioia e con plauso tutti coloro che lavorano da anni per la causa della Navigazione interna.

E si accontentino, codesti, di passare in seconda linea di lasciare che a questa giovane e balda e forte Associazione spetti il vanto e l'onore di avere convinto gli italiani che dalle acque che portano in tanti e tanti luoghi, e così sovente purtroppo, dolori e rovine è pur possibile trarre consolazioni e ricchezze.

Dirà sempre la storia che la patria di Leonardo da Vinci ha l'orgoglio di avere insegnato al mondo come era possibile di trarre, dall'acqua, le vie per i trasporti, le più comode e le più economiche. Ma dirà pure che la nuova Italia, costituita a Nazione, mentre ha trovato modo di assegnare alle ferrovie *molti miliardi* è rimasta, per mezzo secolo, a vedere come tutti i paesi civili sistemavano, con grandi sacrifici, le loro vie d'acqua senza assegnare ad esse *un solo milione*. Che i pochi che richiamarono alle vie d'acqua l'attenzione furono negletti e derisi per questo mezzo secolo. E che dopo cinquant'anni si è cominciato a studiare! e si è studiato! ma che questi studi facevano bella mostra nelle librerie dei dotti... E che il Touring Club, forte dei suoi 65 mila soci, appena ha capito che anche in Italia si può veramente trarre dei profitti dalle vie d'acqua, ha pensato che tali vie non avevano ragione di essere considerate, diversamente dalle altre — e senza tanti studi e senza tante discussioni si è detto — *Cominciamo a fare qualche cosa* — E poichè al Touring Club non spetta di sistemare, allargare, accomodare, creare le vie, ma di segnalare le esistenti, esso si pose a fare l'ufficio suo.

Di questa iniziativa, per quanto modesta, ma che comincia a tegliere il mare che c'è di mezzo *fra il dire e il fare*, quali possono essere gli effetti?...

Io, per conto mio, non li veggio così tenui da non sentire forte il dovere di concludere:

Onore! grande onore al Touring Club Italiano!

LEONE ROMANIN-JACUR.



L'on. Romanin-Jacur con la Commissione.

(Fot. Ghezzi & C.)



Alpinismo e sky

Gli sports invernali sono quest'anno, più che mai, in fiore; il che mostra che se le marmotte d'inverno continuano a dormire, gli uomini non vogliono imitarle.

A Chamonix.

I concorsi internazionali di sky indetti dal Club Alpino Francese si svolsero a Chamonix nei giorni 3 e 4 dello scorso gennaio.

Il tempo era superbo, e la folla degli accorsi considerevole.

Calcolasi che quasi 3000 forestieri siano giunti a Chamonix in quei giorni per assistere alle gare.

La Compagnia ferroviaria Paris-Lion-Méditerranée, aveva istituito treni speciali per Chamonix col 50% di riduzione, ed aveva aperto appositamente al transito dei treni il tratto Chamonix-Argentière.

Il generale Soyser assisteva alle gare, il colonnello Sabatier rappresentava il Ministero della Guerra. Erano presenti i delegati della Svizzera, della Norvegia e dell'Italia. Lo Sky Club di Milano era rappresentato dal suo Presidente rag. Davide Valsecchi.

Fu assai deplorata l'assenza degli Alpini Italiani.

Si ebbero:

Corsa delle guide (gara di velocità internazionale - 22 Km.).

Corsa dei dilettanti (gara di velocità - 22 Km.).

Corsa militare d'Argentière (Ricognizione al Colle di Balme - m. 2.202).

La miglior prova su questo percorso venne fornita da un soldato norvegese che vi stabilì il record.

Una equipe svizzera, fuori concorso, comandata dal tenente Walter, con armi e bagagli, ha fatto il medesimo percorso in ore 3.53'

Si ebbero pure:

Gara di velocità nazionale (dilettanti);

Gara di velocità (militari norvegesi);

Salti, che variarono dagli 8 ai 30 metri.

La temperatura segnava - 15°.

Varl furono i festeggiamenti i quali resero più lieta la bella e indimenticabile riunione.

Allo Spluga.

Domenica 5 gennaio una comitiva dello Sky Club di Milano, col loro Vice-Direttore rag. Antonio Rossini, saliva alla Dogana dello Spluga (m. 1908) insieme ai plotone skyatori del 5° Alpini che andava a stabilirsi colà fino al 6 febbraio, per le annuali esercitazioni.

Scopo di queste esercitazioni è di addestrare nell'uso degli sky una quindicina circa di soldati per ogni compagnia, tanti cioè quanti ne potrebbero occorrere in una compagnia invernale per servizi d'esplorazione, di corrispondenza e d'avviso.

I primi esperimenti vennero compiuti nel 1902 allo Spluga, sotto la guida del capitano Viola; in seguito il plotone fu nel 1903 a Castiglioni, nel 1904 a Lanzo d'Intelvi, nel 1905 all'Adamello, nel 1906 a Bormio, Livigno, nel 1907 allo Spluga ed in quest'anno di nuovo allo Spluga.

Il plotone formato da sei Ufficiali, i tenenti



Eleganti skyatrici a Chamonix.

(Fot. Valsecchi e C.)



Sperone del Monte Bianco da Chamonix.

(Fotografia rag. D. Valsecchi).



Chiesa di Chamonix.



Monumento a De Saussure e Balmat a Chamonix.



Ufficiali Alpini allo Spluga.
Alpini Francesi a Chamonix.
Soldati Norvegesi a Chamonix.



Una valorosa skyatrice a Tiering a Chamonix.

Barbieri, Celli, Barrò, Cremonesi, Ricca ed il tenente medico Gilardoni e da circa 50 soldati e graduati, è istruito dal tenente Barbieri, il vincitore della corsa di velocità « Touring » nelle gare di Valsassina del 1907.

Esso si propone di istruire i suoi adepti sui dolci declivi di Val Loga, della Colma dell'Orso, e degli Andossi e di condurre poi i più esperti ed ardentissimi sul Tambò, sul Suretta, sullo Spadolazzo e sul Groppera.

La comitiva dello Sky Club, accolta colla più schietta cordialità da quegli ufficiali, passò con essi le due giornate di domenica e lunedì, favorite da un tempo meraviglioso e ridiscese poi in slitta a Chiavenna la sera del lunedì.

Altre gite e gare.

Contemporaneamente a questa gita, altri soci dello Sky Club si recarono al Mottarone (*Stazione invernale dello Sky Club*), altri ad Andermatt, altri al Lago d'Ello, altri al Resegone, ed altri infine al Concorso internazionale di sky a Chamonix, dove il Club era rappresentato dal suo direttore Valsecchi, il munifico donatore della Capanna Rosalba.

Lo Sky Club sta poi organizzando cogli Escursionisti milanesi le gare di Valsassina, che questo anno verranno corse nei dintorni del Rifugio « Pia-leral » e per questo è già fin d'ora assicurato l'intervento di tutti i Sky Clubs italiani ed esteri.



Bolsleig a Chamonix.



Rilovero, Albergo e Dogana allo Spluga.

(Fotografie del sig. avv. A. Rusteni)

Sul Lessini.

Sulle montagne di Podesteria, Monti Lessini in provincia di Verona, presso il confine trentino, si è recato un distaccamento di skyatori del 6° Alpini comandato dal tenente Levi.

Partirono col distaccamento un ufficiale medico ed un gruppo di cani da guerra per servizio di esplorazione e di vedetta.

Il distaccamento è fornito di un apparecchio di telegrafia ottica col quale si mantiene in relazione col comando del reggimento a Verona.

Quelle montagne coperte di due metri di neve sono assai convenienti per le esercitazioni cogli sky. Gli alpini sono accantonati nell'unico fabbricato colà esistente e che serve da osteria. Le provvigioni vengono

sino alla vetta del Tambò. Vista grandiosa, indescrivibile.

Alla Prialeral.

Per iniziativa degli Escursionisti Milanesi in febbraio si avrà, sulle pendici della Grigna, alla Capanna Prialeral, una gara di sky. Si correrà la coppa Pro Valsassina.



Al Campo dei Fiori.

Circa quaranta ragazzine della *Mediolanum femminile*, guidate dalla loro presidentessa professoressa Amelia Cavaleri-Mazzucchetti, salirono sino alle

Tre Croci, sopra il Santuario di Varese; e di lì circa la metà della comitiva continuò sino alla



Ufficiali e soldati degli Alpini allo Spluga.

(Fotografie del sig. tenente Barbieri)

inviate da Boscochiesanuova, col mezzo di slitte. Il pane però viene fabbricato sul posto dagli stessi soldati.

Sul Tambò.

Il 15 gennaio, 60 soldati skyatori del 5° Alpini, e che avevano partecipato alle esercitazioni allo Spluga, si recarono sino sotto al Tambioretello, donde si spinsero sino alla quota 3076 ai piedi della piramide del Tambò. Da quel punto, tre ufficiali e quattro soldati, in cordata, con grande fatica, salirono

vetta del Campo dei Fiori. Giornata splendida, neve alta e dura, panorama vasto, grandioso, limpidissimo. La lieta comitiva, partita da Milano alle 8,30, era di ritorno a Milano alle 20,30. In dodici ore quante belle cose possono fare gli alpinisti... anche partendo da Milano, anche d'inverno. La sezione di Milano del C. A. I. sta intanto organizzando, per il febbraio, una di quelle gite scolastiche alpine che sono cento volte più utili che un semestre di lezioni nelle palestre chiuse, polverose, anti-igieniche.



Un piccolo accidente.



La trazione meccanica a vapore e la manutenzione delle strade.

È ormai assodato che uno dei coefficienti più importanti per ottenere quella buona viabilità così insistentemente da tutti invocata, risiede nell'impiego di buoni materiali d'inghiaiamento ammaniti in quantità sufficiente e nelle epoche dell'anno più convenienti.



Fig. 1.

Ma questo desiderato è troppo frequentemente ostacolato da molteplici difficoltà, fra cui principali la scarsità o mancanza di materiale buono in prossimità delle strade e le difficoltà dei trasporti che, specialmente da noi, continuano a farsi ora, come parecchi secoli addietro, e cioè con carri trainati da cavalli o da muli che a mala pena riescono a trasportare un terzo od al più mezzo metro cubo di materiale per volta, donde una grande spesa ed una grande perdita di tempo, causate anche dalla difficoltà di avere disponibili tali mezzi in certi periodi dell'anno.

Ora viene spontanea la domanda: perchè non si potrebbe sostituire la forza meccanica alla forza animale collo stesso vantaggio che tale sostituzione ha già recato in numerose altre applicazioni? La risposta non può essere dubbia, ed essa ci viene già suffragata da lunga esperienza dal paese ove ebbe culla la macchina a vapore e la locomotiva: l'Inghilterra. Ivi, l'applicazione della trazione meccanica ai trasporti su via ordinaria diede i migliori risultati, tanto dal punto di vista pratico che economico, e la soluzione del problema fu ottenuta, specialmente per i trasporti di merci di grande volume e peso, quali i materiali per le strade, col motore a vapore che tra i motori meccanici è ancora il più pratico, il più semplice, di manovre facili e sicure e rispondente al caso in cui non una forte velocità è richiesta, ma bensì un poderoso sforzo di trazione.

Da molti anni pertanto in Inghilterra sono migliaia di locomotive stradali che effettuano per rimorchio il trasporto di prodotti agricoli od industriali, nonché dei materiali per l'inghiaiamento delle strade.

In oggi, la locomotiva stradale inglese mercè cent'anni e ben meditati perfezionamenti, si pre-

senta agile ed elegante, di piccolo volume rispetto alla forza di cui dispone, dotata della doppia espansione (con grande vantaggio meccanico ed economico) facilmente manovrabile da un sol uomo.

Con una tale locomotiva è possibile su una via ordinaria ed in condizioni mediocri, trainare carichi da 6 a 12 tonnellate, vincendo pendenze fino al 12 per cento e con velocità da 8 a 10 chilometri per ora.

Ma non solo la locomotiva venne studiata e curata in tutti i suoi particolari, ma altresì i carri da rimorchiarsi che si fabbricano di vari tipi, rovesciabili al di dietro oppure sui fianchi, a seconda dell'uso e della natura delle merci da trasportare.

In Italia esperienze non solo, ma applicazioni continue di trasporti di materiali con questo mezzo, furono fatte in provincia di Caserta ed in provincia di Lecce coi risultati i più soddisfacenti.

Per scendere a qualche cifra concreta, nel caso, ad esempio, che si debba effettuare un trasporto di ghiaia, traendolo da una cava situata alla distanza di 5 chilometri dall'estremo del tronco di strada che si vuol rifornire, la cui lunghezza sia, poniamo, di 12 chilometri, caso sfavorevole, perchè non si può utilizzare che una sola delle due corse di andata e ritorno, un esercizio prolungato ha dimostrato che il costo del trasporto risultò di L. 0,21 per tonnellata chilometro, pari a L. 0,34 per metro cubo chilometro, assai inferiore quindi del trasporto con trazione animale, come chiaramente dimostra l'ing. A. Zamboni in un articolo sull'argomento pubblicato nella rivista *Le Strade*.

Proprio in questi ultimi tempi la provincia di Milano, in vista del continuo aumento dei noli e della difficoltà di avere sempre disponibile un numero sufficiente di carri, decise di sperimentare la trazione meccanica.

A tale scopo noleggiò un treno stradale dalla Ditta Gola e Conelli, che ne aveva fatto acquisto in Inghilterra, per sperimentarne la convenienza e la praticità.

Il treno si compone di una locomobile Aveling e Porter di 18 HP, effettivi, manovrata da



Fig. 2.

un solo operaio e di uno o due carri di trasporto, ciascuno capace di 6 tonnellate di carico su strade ordinarie; la locomotiva è a due cilindri Compound e, per quanto di costruzione solidissima, pesa, in completo assetto di marcia, soltanto sei tonnellate; è montata sopra un sistema speciale di robuste molle di acciaio collocate su entrambi gli assi inferiori e posteriori e funzionante in qualunque posizione vengano a trovarsi le ruote; è dotata di un potente freno a

vite che agisce nell'interno di ciascuna ruota motrice, ed un movimento di compensazione permette di girare la locomobile su curve strettissime, nonché su strada retta larga metri otto.

La superficie riscaldata è di circa mq. 6, la capacità della caldaia di litri 275, quella del tender è di chilogrammi 127 di carbone e di litri 325 di acqua, esclusa quella che può essere immagazzinata nell'ampio serbatoio ausiliario posto sotto la caldaia e che serve di scorta per lunghi percorsi in zone asciutte.

I carri da trasporto sono del tipo rovesciabile alla coda, ma l'esperienza dimostrò essere preferibili quelli rovesciabili di fianco.

L'esperimento di trasporto col treno stradale sovradescritto venne fatto sulla



Fig. 3.

strada provinciale Monza-Saronno e su una tratta che dista dalle cave ove si prese il materiale, rispettivamente di m. 1230 e 7040 ai due estremi. L'esperienza durò per un periodo di 11 giorni utili, con 108 ore di lavoro, trasportando metri cubi 192 di materiale distribuiti uniformemente sulla tratta di strada.

Dai calcoli eseguiti, raccolti diligentemente dall'ing. Enrico Pozzoli, che presiedette all'esperimento, e riportati nella Rivista *Le Strade*, la spesa fu di L. 2,84 per metro cubo, mentre la domanda che era stata fatta per il trasporto con carri e cavalli era di L. 3,50; si ebbe quindi un risparmio di L. 0,66 per metro cubo.

Tale sensibilissimo risparmio aumenterebbe probabilmente ancora quando si istituisse un esercizio normale e continuativo di manutenzione stradale con trasporto meccanico.

Come vedesi, tanto la prolungata esperienza fatta all'estero, come quella più recente e limitata fatta in Italia, dimostrano la praticità e la convenienza economica dei trasporti mediante locomotive stradali a vapore: il sistema quindi

non dovrebbe tardare a diffondersi in Italia. Anzi da noi molteplici ragioni dovrebbero consigliarne l'adozione; fra le principali il minore sviluppo ferroviario e la scarsità e deficienza nel mezzo più economico di comunicazione, e cioè la via acqua. Quante regioni da noi sono ancora in condizioni di isolamento per rispetto alle comunicazioni ferroviarie, quante industrie sono nell'impossibilità di svilupparsi e di fiorire perché mancanti di mezzi facili e rapidi di trasporto!

Ed ancora in quanti casi non si verifica da noi un incaglio nei traffici per insufficienza di servizio ferroviario, od anche perché questo per certe merci si presenta troppo difficilmente usufruibile e costoso!

Or bene, in tutti questi casi, dei bene organizzati impianti di trasporti con locomotive stra-



Fig. 4.

dali potrebbero diminuire di assai, se non eliminare del tutto, gli inconvenienti suaccennati.

Quanto al loro uso nel servizio della manutenzione stradale, l'impiego dei treni stradali a vapore, come saggiamente rileva l'ing. Pozzoli, è consigliabile perché con essi si avrà un'economia di spesa nei trasporti, si assicurerà la continuità dello approvvigionamento dei materiali, quando le molte richieste dei carri da parte dell'industria e dell'agricoltura ne rendano troppo elevati i noli, si avrà una minor usura delle massicciate stradali in relazione alla maggiore ampiezza dei cerchioni delle ruote delle locomobili, le quali, sotto tale punto di vista, funzionano quasi da compressori stradali, e favorirà infine, e questo è il più importante, l'impiego di materiali di buona qualità, ora, come già si disse, ostacolato dalle difficoltà dei trasporti.

Ecco in quale modo, seguendo l'esempio dell'Inghilterra, con questa salutare innovazione, si porterebbe un serio contributo al miglioramento della viabilità del nostro paese.

Ing. MASSIMO TEBESCHI.



Fig. 5.

È uscito il

MANUALE PRATICO DEL CANTONIERE STRADALE

Contiene le norme da seguirsi per ridurre e mantenere in buono stato le strade a *Macadam*.

Il Manuale di circa 100 pagine, stampato su carta pesante e in modo nitido e chiaro, rilegato in tela è posto in vendita a L. 1 per non soci e a L. 0,50 per soci.

Un principe scienziato: (Oceanografia).

Si fa un gran parlare della conferenza di oceanografia che sarà tenuta il 22 febbraio p. v. a Roma dal principe di Monaco; ed anche la nostra *Rivista* vuol accennare a questo principe che ha volto il turismo a servizio della scienza, e fra gli scienziati si guadagnò una seria riputazione, colle sue meravi-

di apparati speciali, complicati, delicati, come la sonda a chiave (fig. 8) per cavare saggi del fondo del mare. Dei numerosi animali tolti dalle profondità marine, e conservati nel Museo Oceanografico, ricorderemo il pesce cocodrillo (fig. 3), il *Chirolophis Grimaldii* (fig. 5), pescato alla profondità di 1445



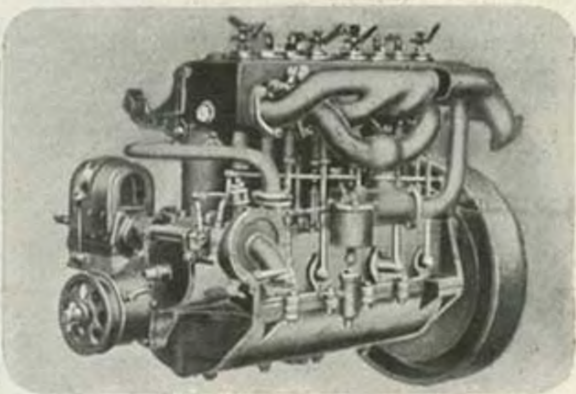
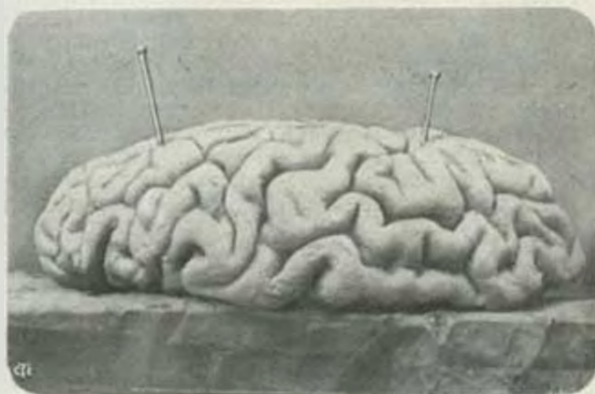
glose scoperte sulla strana fauna delle profondità marine. Alberto Onorato Carlo (fig. 1) della dinastia dei Grimaldi Goyon Matignon, principe di Monaco (superficie chmq. 21,5; popolazione 15.180 abitanti) nacque il 13 novembre 1848, e fu proclamato il 10 settembre 1889. La prima nave colla quale il principe cominciò i suoi studi è l'*Ultrondelle* (fig. 7), con cui egli, dal 1885 al 1888, compì quattro campagne. Dal 1892 al 1897 si servì della *Princesse-Alice*, e dal 1899 in avanti della *Princesse-Alice II*, su cui il principe ha installato uno dei più completi laboratori scientifici (fig. 2) nel quale egli si dedica ai suoi studi prediletti. Il 25 aprile 1899 fu posta la prima pietra del Museo Oceanografico di Monaco, (fig. 2) che raccoglie tesori in parte ammirati anche alle esposizioni di Parigi e di Milano. Per i suoi studi il principe si serve

metri, ed il *Ctenopteryx cyprinoides Joubin* (fig. 5), rimarchevole per le sue membrane natatorie fornite di raggi. Il principe di Monaco il 14 gennaio 1904 tenne a Parigi alla Sorbonna una conferenza sul « progresso dell'oceanografia », comparso poi testualmente sulla *Revue Scientifique*; negli *Atti dell'Accademia des Sciences* dell'Istituto di Francia pubblicò le relazioni dei risultati scientifici dei suoi viaggi. Capo del laboratorio della *Princesse-Alice II*, e conservatore delle collezioni scientifiche del principe di Monaco, è il dott. Giulio Richard, che, in occasione dell'Esposizione di Parigi del 1900, pubblicò un volume su *Les Campagnes Scientifiques* del principe. Ufficiale d'ordinanza del principe è il signor Carlo Sauerwein, il quale sulla *Océanographie* pubblicò nel 1903 un interessante opuscolo.

LA PAGINA DEL MEDICO

Gli *sports* antichi e nuovi — dai ludi cari alla gioventù dell'Ellade ai giochi odierni, in cui maestra la gente anglosassone — hanno quasi sempre svolto più le attività muscolari della macchina umana che i centri superiori e per quanto ogni educazione fisica alla fine si riduca, nei suoi intimi meccanismi motori, ad una educazione dei centri nervosi che ogni stimolo sentono, ogni energia coordinano e svolgono, si può dire che tutti gli esercizi fisici — dagli stadi d'Atene agli anfiteatri di Roma e alle grandiose giostre dell'età di mezzo — abbiano sempre mirato a dar impulso ai muscoli in contrasto alle forze del pensiero, a dar contorni di pla-

locità, o ai lettori d'interessanti diari turistici, ma cominciano a costituire uno studio sperimentale per i medici e i cultori della chimica biologica. Già si è rilevato che sulla pelle sana, l'intensità della corrente d'aria prodotta, in seguito allo spasmo dei vasi capillari e delle arteriole, determina una sensazione di fresco in generale oltremodo gradevole e che è poi seguita da un senso di calore reattivo, quando la vettura s'arresta: si è constatato ancora che la corrente d'aria non ha una azione nociva sulle prime vie del respiro in persone sane, per quanto sia consigliabile di respirare per il naso alla fisiologica maniera infantile: nel campo della



I due motori dell'automobile.

stico vigore alle forme umane, perchè il gagliardo sviluppo dei bicipiti e l'ampia maestà del petto fossero volti a scuola di milizia e a modello d'arte in nome delle patrie leggi e in omaggio alle leggi del bello.

Doveva spettare al secolo ventesimo di segnare l'impronta dell'industrie meccanica negli esercizi del corpo con una novissima disciplina sportiva, e di togliere un po' l'uomo dai giochi d'armi, dagli acrobatismi delle palestre e dalle prove della carabina, per fonderlo in un altro organismo d'acciaio, non più parte principale, ma ordegno caldo di sangue con la scintilla del pensiero accolto a guidar la corsa d'un complicato ordegno, caldo di nafta con la scintilla dell'elettricità.

L'igiene ha sempre seguito la gran marcia dell'umanità così come l'ufficiale medico la marcia del reggimento: l'arte medica, raccogliendo e curando i caduti e i deboli sulla dolente strada della vita, ha, studiando i mali, pensato a prevenirli col formulare le norme dell'igiene e le regole dell'attività dell'uomo; oggi ancora con la fisiopatologia del lavoro va sempre più acquistando tributo di nozioni scientifiche e di osservazioni sperimentali la fisiologia — e un po' anche la patologia — d'un altro lavoro, non volto a lucro o a produzione, ma scopo a sè stesso, per dare incremento e diletto, nella multiforme varietà degli *sports*, all'organismo umano.

I viaggi e le corse in automobile non servono soltanto a stringere legami di comunicazioni, a far trionfare una marca, a dare emozioni estetiche od angosciose alla folla nelle gare di ve-

patologia si sarebbe osservato che le persone affette da forme « sclerotiche » di tubercolosi — indurative, senza tosse grassa con escreato — trovano un certo giovamento dall'uso moderato dell'automobile, quando però questa specie di « stazione climatica ambulante » — se è permessa l'antinomia — sia protetta da un vetro che arresti la sferza dell'aria, e il viaggio, ben s'intende, non si compia con tempo inclemente.

L'automobilismo è assolutamente controindicato per coloro che soffrono di enfisema polmonare.

Gli anemici e le clorotiche ritrarrebbero un certo vantaggio dall'automobile: fra i cardiaci, quelli che portano lesioni compensate possono anche usare dell'automobile, ma — come ben si comprende — non deve mai stare al volante un sofferente di malattia di cuore, per la tensione nervosa che esige la tecnica del guidare: si è visto che chi è affetto da vene varicose agli arti o in altre regioni, soffre andando in automobile, mentre invece il sussulto della macchina favorirebbe la peristalsi intestinale negli individui con torpide funzioni: i gottosi e gli artritici, gli affetti, come si suol dire da malattie del « ricambio materiale » trovano adatti stimoli di benessere nell'automobile e, in generale, tutti coloro che hanno bisogno di riposo allo spirito e di interrompere una vita troppo sedentaria: nei neurastenici infatti — in quelli veri, non nei *poseurs* della malattia di moda — l'automobile fa cessare le molestie dell'insonnia: ciò dipenderebbe dalla produzione di quelle « sostanze ponogene » che ha luogo nella fatica —

la fatica della vettura — e che, secondo i fisiologi sarebbero le determinanti di quel misterioso fenomeno che è il sonno; e ancora nei soggetti normali che usano l'automobile, il sonno profondo sarebbe dovuto all'effetto della ventilazione, all'azione della « doccia d'aria » sul sistema nervoso, all'aumento notevole del numero dei globuli rossi del sangue e del tasso dell'emoglobina, se non vogliamo ammettere con il Monneyrat che l'aria dei boschi e dei campi contenga, indipendentemente dai costituenti che sono stati isolati, un principio speciale ancora sconosciuto, che favorirebbe il sonno; il sonno che secondo la geniale ipotesi del Tanzi, avrebbe la sua ragione anatomica nel ritirarsi di quelle diramazioni a cespuglio delle cellule della corteccia cerebrale, il cui intreccio e il cui scambio di misteriose energie biochimiche rappresenta l'*ubi consistam* della vita e del pensiero.

Abbiamo detto fin qui in rapidi cenni di alcuni vantaggi e delle controindicazioni dell'automobilismo, considerato dal punto di vista turistico, nei riguardi cioè di chi sta comodamente seduto in un'agile vettura o in una elegante *limousine*, lasciando allo *chauffeur* la cura e la responsabilità del volante. — Lo studio dello *chauffeur*, e anche più del corridore, è oltremodo interessante, e converrebbe all'uopo un'analisi minuta di individui e di dati e un controllo sicuro dei fenomeni fisici e morali, avvertiti o non avvertiti, dell'uomo *in corsa*: certo che il cervello di chi guida l'automobile — per quanto l'automatismo dei centri motori lo educhi e lo assuefi alla nuova e complicata fatica — deve mettere a difficile prova tutti i suoi poteri d'equilibrio e d'inibizione. Più che nella compagine intricata di cilindri e di leve, il freno dell'automobile sta nel cervello di chi guida: e la docilità della macchina alle rapide risvolte o ai bivio angusti risiede più nella sinergia dei movimenti di chi sente gli avambracci vibrare sul volante e *dosa* col pedale benzina e forza al motore, che non nella perfezione meccanica degli ingranaggi o nella scorrevolezza delle ruote.

Nel turbine della volata l'uomo e la macchina formano un organismo solo, con egual consumo d'energie, con eguale sviluppo di forza: è in questo momento che lo *sport* dell'automobile diventa l'esercizio più intenso del viscere più no-

bile dell'organismo: l'ansioso continuo sguardo sulla via, il timore dell'ostacolo, l'orgasmo della gara, il vigile studio — col conforto dell'udito — del come funziona il motore, di come si comportano, nel supremo sforzo di velocità e di resistenza, tutti gli organi del mostro d'acciaio, esigono un enorme dispendio di forze organiche da parte del corridore, dispendio che soltanto un razionale allenamento può rendere meno intenso o pure ben tollerabile per uno *chauffeur* d'automobile da viaggio.

Un senso di decoro professionale e di orgoglio fisico bene spesso non consente a questa baldia gioventù che si dà ai pericoli dell'automobilismo di stanchezza o dei propri disturbi fisici: in molti ancora — ricordo le mie impressioni di medico al Circuito di Brescia — il vigore degli anni e le meravigliose facoltà riparatrici d'una lauta cena e della vita lieta, impediscono di constatare le lesioni grandi o lievi o di dolersi troppo d'una sofferenza. Ma che il *surmbuige* cerebrale sia spesso grave per gli automobilisti non prudenti e moderati, più che le lesioni oculari e viscerali che l'accompagnano, lo dimostrano gli accidenti dolorosi: questi « infortuni sul lavoro sportivo » ben di frequente trovano la loro causa prima nell'oltraggio alle leggi di biologia e di dinamica umana, a quelle norme per cui ci risulta che l'infortunio sul lavoro è il prodotto di un complesso di coefficienti antropologici e di ambiente non solo, ma ha pure per suoi fattori precipui il « ritmo accelerato » e la « fatica in-calzante ».

Violate le leggi dell'intimo equilibrio fra organi e funzioni, condotti al massimo di tensione e di resistenza i poteri di reazione, di difesa e di adattamento dell'organismo, la macchina umana sciopera, e la natura offesa non offre alcuna attività... krumira al cervello che non lavora, perchè non s'interrompa quel servizio di prima necessità che è la vita: allora « uomo » e « macchina » non fanno più un organismo solo, sintesi rapida e mirabile di pensiero e di moto: allora « i due motori » si staccano e divergono per opposte vie, per ritrovarsi talvolta sulla nera via della morte.

La morale è quella antica: *modus in rebus* anche con l'automobile. GINO A. MORI.

Ai Soci.

In questo principio d'anno la Direzione generale trova opportuno rivolgere un appello a tutti i soci. Ad ognuno vorrebbe far presente la necessità di intensificare l'opera di propaganda mercè la quale il Touring, raccolse in pochi anni 65 000 aderenti. Oggi non dev'essere difficile procurare aderenti al Touring, o risolvere chi è socio annuale a inserirsi fra i quinquennali o vitalizi. Chiunque può far parte dell'Associazione purchè tutti debbono possedere l'opera di interesse generale che è la Carta d'Italia del T. C. I. in 58 fogli che viene distribuita gratuitamente insieme alla *Rivista*.

Se nel corso del 1908 ogni socio ne presentasse anche solo un altro, il Touring oltrepasserebbe nell'anno la cifra di 100 000 soci e con quella doppia forza morale e numerica potrebbe continuare con maggior lena l'opera intrapresa e assumere con maggior probabilità di riuscita nuove iniziative.

La Direzione invierà, dietro richiesta con semplice biglietto di visita che recchi l'indicazione *T. C. I.*, il nuovo libretto di adesione al Touring. Il socio non avrà che a staccare le schede e distribuirle fra amici presso i quali ritiene che la sua opera di propaganda possa riuscire proficua. La Direzione sarà grata ai soci che vorranno indicarle nomi di persone, di Enti e di Associazioni cui possa inviare con probabilità di successo l'opuscolo di propaganda.

San Germano ciclista.

Nel numero di dicembre della *Rivista*, il signor L. V. Bertarelli parlava di Santa Caterina come protettrice dei ciclisti.

Indubbiamente questa santa può essere benissimo considerata tale e i *ciclisti* possono a giusta ragione invocarla in una discesa ripida e pericolosa!! Ma io credo che anche ad un altro santo si possa attribuire il patronato sul ciclismo: intendo dire San Germano.

La leggenda narra infatti che questi, dovendo recarsi dall'Inghilterra a Cherbourg per liberare la contrada da un drago pericoloso, abbia traversato la Manica su di un veicolo in forma di ruota. Questa macchina del Santo fece tanta impressione sul mostro che esso immediatamente morì di paura.

Orbene, tra questo santo che usò un *ciclisto* a forma di ruota e Santa Caterina che soffre il supplizio della *crucea* a me pare che sia più logico considerare San Germano protettore, giacchè egli si servì di una macchina che più si avvicinava alla nostra bicicletta.

Quanto imbarazzo dunque d'ora innanzi, allorchè vorremo invocare la protezione di uno dei nostri patroni!

Quali dei due scegliere! Lui o Lei!
Io propongo per le signore Santa Caterina e per gli uomini San Germano!!
Napoli, Gennaio 1905. ORCAG.

I Diplomi di Collaborazione per la Carta d'Italia del T. C. I.



Il pittore Jemoli ha egregiamente dipinto i due diplomi che il Consiglio del Touring, su proposta della Commissione per la Carta d'Italia votò, onde i maggiori Collaboratori abbiano dal nostro Sodalizio un segno di riconoscenza. L'originale dei diplomi fu donato al Touring dal Direttore Generale.

Si stanno ora stampando e fra poco, man mano che il Consiglio voterà i nomi prescelti, se ne comincerà la distribuzione.

Sono due: uno piccolo, di cm. 24 x 32, l'altro grande, di cm. 32 x 40.

Il primo rappresenta come tenia la figura dell'Italia che sventola la bandiera del Touring, colla scritta: *Diploma di benemerita per collaborazione alla Carta d'Italia del Touring.*

Il secondo, più complicato, racchiude, come principale motivo simbolico, l'accolta delle 19 regioni italiane, personificate nei costumi e gli stemmi del Trentino e della Venezia Giulia intorno ad una figura d'Italia che porge la Carta.

Il grande diploma è riservato ai maggiori Collaboratori della Carta; ai Ministri che più si

prestarono, agli Uffici tecnici provinciali, del Genio civile, Forestali, Comunali, all'Istituto Geografico Militare, alla Direzione delle Ferrovie dello Stato e alle Direzioni compartimentali, ecc.; a taluni Enti ed Amministrazioni — ed a pochi privati, i quali compirono lavori particolarmente interessanti od importanti per la nostra Carta.

Il piccolo diploma sarà assegnato a quelle altre persone che in grado minore, ma puramente, contribuirono al lavoro. Naturalmente il numero dei diplomi di entrambe le categorie è assai limitato. E' bene avvertire che diplomi si rivolgono ad un ordine di contributo diverso e assai più oneroso che non sia quello, pure prezioso, degli *informatori*, il cui nome viene pubblicato a titolo di riconoscenza nella *Rivista* e che ebbero a rispondere alle schede d'inchiesta, correzione di Carte, questioni di toponomastica, ecc.

Il Touring, assegnando i diplomi, non ritiene di sminuire il proprio debito di riconoscenza verso tanti efficaci Collaboratori, e confida che questi vorranno gradire il modesto ricordo. Si augura anzi che, esponendolo nei loro Uffici od abita-

zioni, esso insegni a chi lo vede, quanto possa l'unione delle forze degli uomini volenterosi.





Albergò diurno dell'Unione Cooperativa.
(Veduta esterna).



La Sala di ristorò.
(Lato verso Via Silvio Pellico).

L'ALBERGÒ DIURNO

Si è inaugurato... senza inaugurazione, l'Albergò Diurno istituito a Milano dall'Unione Cooperativa; ed appena aperto venne frequentato ed apprezzato, perchè le istituzioni pratiche non hanno bisogno di gran cassa.

Non è, come di frequente avviene in Italia, un'istituzione copiata dall'estero, ma bensì una istituzione interamente nostra, ed unica nel suo genere.

Chi viene, dalla provincia, in una città grande come Milano, per rimanervi solo dalla mattina alla sera, ha vari piccoli bisogni ai quali non saprebbe far fronte se non andando in un albergò e prendendovi una stanza. Ma c'è la convenienza di prendere una stanza in un albergò se non vi si ha da passare che una giornata?

È allora — anche senza contare la stanza col relativo letto — come potrà l'affrettato passeggero avere a propria disposizione un gabinetto da toilette, una stanza da scrivere, un telefono comunale ed intercomunale, una raccolta di guide commerciali e di consultazione,

un luogo ove deporre il piccolo bagaglio ed i pacchi contenenti gli oggetti comperati, la possibilità di fare una rapida colazione, bere un caffè, comperare un colletto, una cravatta, un paio di guanti, prendere a prestito un ombrello, farsi pulire le scarpe e spazzolare gli abiti?

A tutte queste piccole e ad altre necessità pensa l'Albergò Diurno, aperto testè dall'Unione Cooperativa in località centralissima, di fianco alla Galleria Vittorio Emanuele, fra le vie Silvio Pellico e Tommaso Grossi.

Gli ambienti, decorati sotto la direzione dell'Architetto Ulisse Stacchini, sono semplici ed eleganti.

Il prezzo d'ingresso è, in via di prova, fissato a 20 centesimi.

Nell'ultimo numero del periodico *Il nostro Giornale*, organo dell'Unione Cooperativa, un lungo articolo descrive minutamente l'Albergò e le sue decorazioni; e parla della sala, degli scaffali e degli armadi, del salone fiancheggiato dagli abbigliatoi e dalle salette di scrittura, delle ca-



Il Salone d'aspetto col Riparto di vendita.



Il Salone degli abbigliatoi e delle camere da scrittura.

bine telefoniche, delle latrine, dell'ufficio d'informazioni e consultazioni, della sala d'aspetto con riparto vendita, e della sala di ristoro.

L'articolo finisce coll'esprimere il desiderio che tutti diano qualche suggerimento per render sempre migliore la bella istituzione. Noi espri-

miamo un desiderio solo: che nel riparto vendita, i turisti possano trovar da comperare le migliori piante e guide di Milano e gli orari ferroviari; ed auguriamo all'albergo Diurno quella fortuna che non gli può mancare.



La Sala di ristoro. Lato verso Via Tomaso Grossi.



Un abbigliatoio.

I valichi alpini.

Parecchi Soci del T. C. I. ci chiedono più precise notizie, oltre a quelle date nel numero antecedente, intorno ai passi alpini. Ecco: a soddisfarli.

E' curioso anzitutto vedere l'ordine cronologico della chiusura dei valichi alpini determinata dalla neve, la quale, pur preferendo posarsi prima sui paesi più alti, va un po' a capriccio anziché seguire matematicamente l'ordine decrescente delle varie altezze.

Il valico dello *Stelvio* (alto m. 2756) si chiude il 23 ottobre.

Il valico del *G. S. Bernardo* (alto m. 2467) si chiude il 28 ottobre.

Il valico del *Scastères* (alto m. 2030) si chiude il 28 ottobre.

Il valico del *Moncenisio* (alto m. 2084) si chiude il 28 ottobre.

Il valico del *Semmering* (alto m. 980) si chiude il 18 novembre.

Il valico del *S. Gattardo* (alto m. 2111) si chiude il 30 novembre.

Il valico del *Tonale* (alto m. 1884) si chiude il 4 dicembre.

Il valico del *P. S. Bernardo* (alto m. 2188) si chiude il 9 dicembre.

Il valico del *Sempione* (alto m. 2008) si chiude il 9 dicembre.

Il valico del *Monginevro* (alto m. 1860) si chiude il 9 dicembre.

Il valico di *Toblaco* (alto m. 1204) si chiude il 16 dicembre.

Questi due ultimi però (*Monginevro-Toblaco*) vanno compresi fra quelli che per mezzo di tagli-neve o di squadre d'operai si mantengono aperti anche durante l'inverno.

Il passo del *Tonale* non si sgombra dalla neve durante l'inverno, e il servizio di posta, che è quotidiano durante la bella stagione, diventa allora bisettimanale per mezzo di un uomo che va da Ponte di Legno a Vermiglio con una zecca a tracolla.

Attraverso il *Piccolo S. Bernardo*, d'inverno, va solo il proceclo per il suo servizio postale, valendosi di sky, ma nei giorni di neve o di tormenta, anche questo servizio si sospende. E quando qualche ardita carovana sportiva voglia farne la traversata, si avvisano per telefono i custodi della *luc* e *lla* cantina e l'Ospizio che si trova alla cima del colle.

Il passo della *Pontebba* (m. 310) è sempre mantenuto sgombrato dalla neve, salvo eccezioni di pochi giorni di interruzione. Il tratto *Pontebba-Tarvis* nell'inverno è percorso da slitte a caglione del ghiaccio, specialmente a Salsnitz. In passo è facile il noleggio di slitte, pur non essendovi un vero servizio organizzato come in Svizzera, perché tutti preferiscono valersi della ferrovia che percorre la valle del Fella.

Il passo del *Brennero* (m. 1370) non si sgombra dalla neve, nè vi è servizio di slitte, perché il passaggio di carri è quasi nullo, essendovi la ferrovia.

Il passo di *Toblaco* dopo ogni nevicata è tosto sgombrato col fendineve e con operai. Per mezzo di slitte aperte ovvero slittoni (chiusi uso omnibus) è sempre mantenuta la comunicazione anche da Cortina d'Ampezzo (nel Cadore austriaco) per il Passo di Cima Bianca a Toblaco.

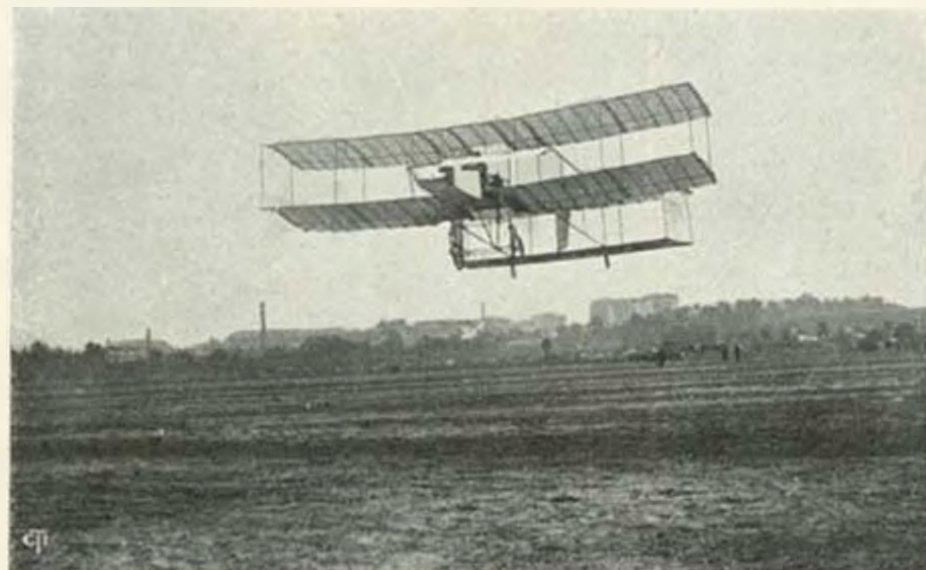
L'attualità nell'immagine.



Le mura di Lucca — La croce segna il punto dove si vorrebbe aprire una porta.



Chiesa della Croce di Lucca a Napoli, che si vorrebbe abbattere per ingrandire i locali dell'Università.



L'Aeroplano Farman vincitore del premio Deutsch-Archdeacon.



Le congratulazioni al vincitore.



Le terme di Caracalla a Roma, delle quali fu proposta la ricostruzione.



Le chiese dell'Isola di Torrello che destano qualche apprensione sulla loro solidità.

Rivista delle Riviste

— La *Vie Automobile* prende in esame un interessantissimo studio recentemente pubblicato da un ufficiale della Guardia prussiana, il signor Grunwald, sulla giurisdizione dell'aria. Come sarà regolato il diritto di territorio e di frontiera quando l'aeroplano, vinte le ultime resistenze dell'attrazione terrestre, solcherà rapidamente le vie turchine del cielo sulle quali non è presumibilmente possibile tracciare nettamente delle linee di confine?

La giurisdizione territoriale d'ogni singolo stato deve limitarsi ad una certa distanza, verticalmente misurata, oltre la quale tutti sono padroni! Sarebbe analoga alle disposizioni adottate per il mare il quale è di proprietà comune oltre un certo margine dalle coste. Ma il caso è differente. Lontano nel mare non è possibile danneggiare le regioni e gli abitanti del paese ch'esso bagna. Sospesi nell'aria, a qualunque altezza si può recare molto male a quelli che stanno sotto. D'altra parte come sorvegliare, limitare o chiudere il transito nell'infinito degli spazi? La questione è elegante, ma ci sembra un po' prematura. Noi vendiamo la famosa pelle dell'orso.

— Quando nel 1900 il tenente di vascello Lamberto Vannutelli ed il tenente di fanteria Carlo Citerri, dopo la morte del capitano Vittorio Böttege, pubblicarono *L'Orso* (Milano, Hoepli) non poterono giovare di tutte le fotografie fatte durante la gloriosa spedizione. Molte di esse furono recuperate dopo



la pubblicazione del libro, e di esse dà un bel saggio la *Illustrazione Militare Italiana* (gennaio 1908). Ci permettiamo di riprodurre qui una di quelle fotografie, rappresentante una barca sul *Lago Regina Margherita*, scoperto dalla spedizione, e dal superstiti, intitolato dal nome della Regina Madre.

— Giacchè il turismo, col suo sviluppo è entrato anche nei gusti del ladri, ai quali non va disconosciuto il merito di apprezzare tutte le cose buone di questo mondo — come ci si deve contenere, domanda il *Bulletin du Touring Club de France*, onde evitare di fornire... non spontaneamente a questi signori i mezzi di locomozione!

Ci piace riportare i consigli che il confratello d'oltralpe dà ai turisti, perchè possano premunirsi contro i furti che sono così frequenti nei *garages* di certi alberghi.

— Mai affidare le bleclette nelle mani di un garzone senza prima averne prevenuto l'albergatore. Farsi consegnare sempre la macchina da una persona addetta all'albergo e rimettergela poi al ritorno in *garage*. In caso di furto ed innanzi ad un rifiuto di indennità, far procedere ad una inchiesta immediata avanzando un reclamo, in modo da stabilire delle testimonianze probanti. L'albergatore deve garantire dal furto o dal deterioramento gli oggetti di proprietà del viaggiatore ch'egli accoglie e particolarmente quelli di cui gli fu fatta regolare consegna. E' uno degli incerti del mestiere...

— Il problema dell'irrigazione è essenziale non solo per l'agricoltura, ma anche per la selvicoltura, e infatti tutte le iniziative dei selvicoltori mirano alla razionale sistemazione delle montagne e delle foreste a beneficio della zona montuosa, della collinare e della piana, su cui con mezzi adatti si ostacolerebbe l'interrimento dei fiumi e si proverrebbe la siccità. A tutto ciò provvede l'irrigazione, che si attua o col grandi canali, o col grandi e costosissimi serbatoi, o col piccoli serbatoi. E appunto dei « piccoli serbatoi a corona » nell'ultimo numero del periodico *L'Alpe* parla il dott. Lucio Gabelli, il quale dice che di essi ne esistono ben settanta nella provincia di Piacenza, ove è la sede di quella Federazione Italiana dei Consorzi agrari (presieduta dall'on. Raineri, caposcuola del Touring a Piacenza) che fornì gratuitamente agli agricoltori del mezzogiorno progetti di serbatoi. A proposito poi della « Pro Montibus », registriamo con dolore la morte del suo presidente senatore Luigi Sormani-Moretta, seguita a breve distanza a quella del benemerito ed infaticabile Giulio Grunwald, che ne era l'anima e l'apostolo.

— Il progresso continuo dell'aeronautica ed il sempre crescente raggio d'azione delle aereonavi ha portato con sé un problema del più alto interesse: il mezzo di poter comunicare colla terra mentre l'aereonave è in viaggio. Dell'argomento s'interessa l'illustrazione *Aeronautische Mitteilungen* K. Solf il quale descrive la stazione radiotelegrafica colla quale s'inizieranno presto esperimenti di radiotelegrafia dall'aereonave Zeppelin.

— Federico Cantarutti nacque a Udine il 3 settembre 1848, morì il 14 ottobre 1907 a Torrenno di Martignacco. Alla cara memoria di lui dedica il suo primo articolo il periodico *In Alto* (N. 1 del 1908), cronaca bimestrale della Società Alpina Friulana. Il Cantarutti fu un benemerito propagandista d'alpinismo, e, con Giovanni Marinelli, uno dei fondatori (1 gennaio 1874) della *Sezione di Tolmezzo del Club Alpino Italiano*, trasformata poi, nel 1879, nella Società Alpina Friulana. L'opera di propaganda alpinistica del Cantarutti si esplicava in tre maniere: colla parola, coll'esempio, cogli scritti. Collaborò efficacemente e ininterrottamente a tutte le pubblicazioni sociali, e specialmente ai primi tre volumi dell'ottima *Guida del Friuli*, della quale uscirà presto il quarto, a lui dedicato. Era un valente organizzatore di gite, viaggi, congressi; si occupò di misure barometriche; e nei suoi ultimi anni (anche nei frequenti suoi viaggi in Francia, Austria, Germania) si dedicò assai della protezione dei boschi e della flora alpina. Fu, in una parola, un turista attivo ed intelligente, che operava *et et mente*, secondo il programma del Touring.

— Il Dr. Bommler in una dotta trattazione sulla *Pratique automobile* sotto il titolo « la terapeutica degli accidenti » dopo d'aver dimostrata la necessità per il conduttore di una vettura meccanica, di tenere necessariamente destina una tensione vigile e costante tutte le sue facoltà onde rendersi padrone dell'automobile e della strada, conclude:

— Un buon *chauffeur* deve avere i cinque sensi normalmente sviluppati: la vista chiarovedgente, l'udito fino, il gusto della meccanica ipertrofico, il tatto dellentissimo... e gli sarà concesso di vivere in odore di santità.

— Enrico Kistmaeckers, il brioso novelliere dell'automobile, ha pubblicato testè sull'*Auto* una raccolta di assiomi e buoni consigli pieni d'*humour* e di profondità. — Crediamo interessante riportarne qualcuno:

« O Arpagone compra piuttosto due vetture nuove che una sola usata. E' più caro mantenere un vizio che allevare due figliuoli ».

« Volete essere felice un giorno? Portate un abito nuovo. Una settimana! Ammazzate un maiale. Un mese! Guadagnate un processo. Un anno! Ammogliatevi. Tutta la vita! Non viaggiate che sull'automobile del vicino ».

« Vuol conoscere il prezzo di un'automobile? Chiedilo in prestito ».

« Ringrazia il tuo fornitore di pneumatici, bacia la mano che non puoi tagliare ».

« Prima di pagare, pensa ancora una volta che il motore muore di congestione, il cambiamento di velocità di carie dentaria e l'*antiderapant* di vajuolo ».



BIBLIOTECA.

Si annunciano tutti i libri ed opuscoli mandati in omaggio alla biblioteca del Touring. Chi desidera un cenno bibliografico, deve inviare due copie.

Giuseppe Fumagalli, *Almanacco Italiano*; Firenze, R. Bemporad, 1908 (L. 2).

È giunto al suo tredicesimo anno di vita questo ormai notissimo ed indispensabile volume, che è nello stesso tempo un annuario diplomatico amministrativo e statistico, ed una piccola enciclopedia popolare della vita pratica. Anche in questo volume una quarantina di pagine è dedicata al turismo ed allo sport, con articoli di Ottone Brentari sull'Alpinismo, di T. F. Magnasco sull'Automobilismo e sul ciclismo, di Alberto Gemelli su *Carulli e corse*, del Castagneris sull'aeromutua, ecc. Notevoli sono pure vari articoli d'indole geografica, e primo di tutti quello di Ettore Tolomei sull'Alto Adige, a cui fanno seguito quelli di Giulio Grimaldi sulle *Rocche Marchigiane*, di Ugo Nebbia sull'Umbria verde, di Gaetano Ballardini su *Faenza*. Il volume è degno compagno dei fratelli che lo precedettero, ed è ormai elemento indispensabile della biblioteca di consultazione di qualsiasi studioso e d'ogni famiglia.

Annuaire général et international de la photographie, Palle, Plou-Nourrit et Cie., 1907 (pag. 750; Fr. 6).

L'Annuaire général et international de la photographie di cui è uscita l'edizione 1907 è una vera enciclopedia. Questo splendido volume riccamente illustrato da olografie, ecc., è dovuto alla collaborazione dei migliori artisti dell'arte e della scienza fotografica.

Libri inviati in dono alla Rivista.

Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. *Carta monografica della Calabria*, scala di 1:500.000; Roma, Istituto Geografico Italiano di E. Calzone.

Baudry De Saunier L., *L'art de bien conduire une automobile*; Recueil des connaissances des principes et des tours de main que doit posséder un conducteur pour tirer le meilleur parti possible de sa voiture; Paris, Ouvrages Baudry de Saunier, 1907 (pag. 288; Fr. 5).

Lavalette-Eisenmann, *Traité sur l'allumage des moteurs à explosion par la magneto Lavalette-Eisenmann*; Paris VI, Lockert Juliette (pag. 101).

Bertani Franco, e Rossini Ant., *Vales-Mecum della Skylore*; Milano, Sky-Club-Milano 1907 (pagine 132).

Cappadora dott. Angelo, *Formulario di chimica organica*, parte prima, serie grassa; Milano, Società Editrice Sonzogno, 1907 (pag. 92; L. 0,15).

De Toni dott. Ettore, *Appunti cartografici*; Venezia, A. Pellizzato, 1907 (pag. 40).

Società di Studi Geografici e Coloniali e Società di Antropologia, Etnologia e Paleologia comparata, *Istruzioni per lo studio della Colonia Eritrea*; Firenze, Tipografia Galileiana 1907 (pagine 192; L. 2).

Excursionistes Marsellais, *Une Excursion Franco-Italienne dans les Alpes*, Marseille, A. Guiraud e Cie., 1907 (pag. 20).

Loria Lamberto, *Come è sorto il Museo di Etnografia Italiana in Firenze*; Comunicazione al VI Congresso Geografico Italiano; Firenze, Tipografia Galileiana, 1907 (pag. 11).

Bulla Carlo, *L'ingegnere Antonio Contù e il Porto di Venezia*; Commemorazione letta la sera del 18 novembre 1906 all'Ateneo di Venezia; Venezia, Pellizzato A., 1907 (pag. 34).

Fremdenverkehrs- und Verschönerungs-Verein, *Bozen-Triens und Umgebung* (pag. 48, con illustrazioni).

Reale Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, *Ricerche lagunari per cura di G. P. Magrini, L. De Marchi, T. Guazzolo; Venezia, Officine Grafiche Carlo Ferrari, 1907 (pag. 32).*

Marson prof. L., *La geografia in Virgilio*; Estratto dagli atti della R. Accademia Virgilliana di Mantova; Mantova, G. Mondovi, 1907 (pag. 24).

Landesverband für Fremdenverkehr in Tirol; Innsbruck, *Tiroler Verkehrs- u. Hotelbuch*; Buchdruckerei C. Lampe, 1907 (pag. 240).

Marinelli G., *Venezia nella storia della geografia cartografica ed esploratrice*; Firenze, M. Ricci, 1907 (pag. 61).

Dalnelli G., O. Marinelli e A. Marz, *Bibliografia geografica della Colonia Eritrea, 1891-1906*; Firenze M. Ricci, 1907 (pag. 72).

Commissione Parlamentare d'inchiesta sulle Miniere della Sardegna, *Relazione preliminare sul programma dei lavori della Commissione*; Roma, G. Bortone e C., 1907 (pag. 63).

Congresso Geografico, *Catalogo delle Mostre ordinarie in occasione del VI Congresso geografico italiano - Venezia 26-31 maggio 1907*; Venezia, C. Ferrari, 1907 (pag. 106).

Bulla Carlo, *Il lento e progressivo abbassamento del suolo nella Venezia marittima*; Venezia, A. Pellizzato, 1907 (pag. 50).

Istituto Geografico Militare, *I lavori dell'Istituto Geografico Militare nel triennio 1904-1906*; Comunicazione al VI Congresso geografico Italiano (Venezia maggio 1907); Firenze, Istituto Geografico Militare, 1907 (pag. 12).

Ligue Internationale des Associations Touristes, *Compte-Rendu du IX Congrès de la Ligue Internationale des Associations Touristes tenu à Munich du 10 au 22 juin 1907*; Munich, Deutscher Touring Club München (pag. 78).

Automobil Club de France, *Exposition decennale de l'Automobile du Cycle et des Sports organisée par l'Automobile Club de France, 12 novembre au 1 décembre 1907. Catalogue officiel*; Paris, 1907 (pag. 148).

Vallot Henri et Joseph, *Carte des Environs de Chamonix extraite de la Carte du Massif du Mont Blanc à l'échelle de 1:20.000*; Paris, H. Barbère, 1907.

Pedrelli dott. G., *Guida del meccanico chauffeur conduttore d'automobile*; Milano, Urico Hospit, editore, 1907 (pag. 370 con 220 illustrazioni; L. 2,50).

Genty H. (De La Touloubre), *Les Panneaux en Automobile*; Paris, Berger-Levrault et Cie., 1907 (pag. 72; Fr. 1,50).

Sartori Borotto Marco, *Guida di Este, Colli Euganei, Terme Euganee e dintorni*; Venezia, Ediz. Rosen, Istituto Veneto di Arti Grafiche, 1907, (pag. 331, con illustrazioni; L. 5).

Venturini Luigi, *Notizie su Arpino e dintorni in servizio dei forestieri*; Isola del Liri, Macioco Arturo, 1907 (pag. 70).

Schmidt prof. O. E., *Arpino*; Arpino, Fratelli Giovinetti, 1907 (pag. 60; L. 1).

Paglione Emilio, *Alta Valseria, Riva Valdobbia e la Valle Fogna*; Roma, Tipografia Artigianelli S. Giuseppe, 1907 (pag. 64; L. 1).

— *Montecatini Bagni*; Stabilimento Tip.-Lit. Montecatini, 1905 (pag. 32).

— *Le acque minerali di Montecatini* (pag. 76).

— *Les eaux de Montecatini*; 1 opusc. Illustr. di pag. 32.

— *Guide-Routier Continental, France, Algerie et Tunisie*, Paris (16), 146 avenue Malakoff, 1907 (pag. 1040).

Cesari dott. Cesare, *Castelli del Modenese; ricerche storiche e tecniche su alcune costruzioni difensive Pre-Romane, Romane e Medioevali*. Modena Unione Tip. Litografica Modenese, 1906 (pag. 83).

Du Tille Giovanni, *Da Pechino a Parigi in Automobile*; Milano, Fratelli Treves, 1907 (pag. 240; lire 6).

Civita Ing. D., *L'elettrotrazione su strade ordinarie - La Filoria*; Milano, Stabilimento Lito-Tipografico G. Abbati, 1907 (pag. 23).

Pagamento della quota annuale per il 1908

A quei pochi soci che non hanno ancora versata la quota del 1908, che è di L. 6 per l'Italia e di L. 8 per l'estero, ricordiamo che verso la fine di febbraio saranno fra messi gli assegni per l'ammontare della quota accennata, aumentata delle spese postali d'importo (L. 0,50). In marzo verrà sospeso l'invio della Rivista Mensile a quei soci che non saranno in regola coll'Amministrazione.

IMPORTANTE.

I soci che desiderano essere esonerati per il periodo di 5 anni, o per sempre, dalle noie derivanti dall'esecuzione delle operazioni sociali (pagamento quota — rinnovazione tessera, ecc., ecc.) possono approfittare dell'occasione del rinnovo della quota per passare nella categoria dei soci *quinquennali* (1908-1912) o *vitalizi*.

Per la recentissima istituzione degli *Uffici del Touring* i soci domiciliati nelle località sottoindicate devono effettuare il versamento della quota sociale 1908, anziché alla Sede Centrale di Milano.

- BERGAMO** — presso l'Ufficio Consolare, Via Paloccapa, 3 A.
CATANIA — all'Ufficio del Touring, Via Vittorio Emanuele, 69 A.
FIRENZE — all'Ufficio del Touring, Via Campidoglio, 6.
GENOVA — all'Ufficio del Touring, Galleria Mazzini.
NAPOLI — all'Ufficio del Touring, piazza Nicola Amore.
PALERMO — all'Ufficio del Touring, Via Vittorio Emanuele, 50.
ROMA — all'Ufficio del Touring, piazza San Silvestro, 91.
TORINO — all'Ufficio del Touring, Via Roma, 20-22 int.
VENEZIA — all'Ufficio del Touring, Palazzo Morosini, Campo S. Stefano

Avvertiamo che per ottenere il pagamento della quota gli esattori dovranno presentare ricevuta regolare a stampa della Direzione Generale del T. C. I. con annesso tagliando 1908 da applicare alla tessera.

Pubblicazioni per i soci 1908.

1. - *Rivista* (Un fascicolo al mese di oltre 80 pag. riccamente illustrato e completamente rinnovato), che ha un valore commerciale di almeno L. 6 —
2. - *Annuario Generale 1908*. Completamente rinnovato, con nuove rubriche, che per i non soci sarà messo in vendita a " 4 —
3. - *Carta d'Italia del Touring Club Italiano alla scala 1:250 000* in 58 fogli, di cui i primi 12 fogli costituenti il Primo Gruppo furono distribuiti ai soci iscritti per gli anni 1906 e 1907. Saranno distribuiti nel 1908 in due o tre gruppi 8 fogli. Valore commerciale attribuito ad ogni foglio L. 1; quindi " 8 —
4. - *Monografie Itinerarie Illustrate*. Prezzo per non soci " 4 —

Valore totale L. 22 —

NB. I soci nuovi *Guida Strade Grande Comunicazione (parte italiana)*, in 3 volumi posta in vendita ai non soci a L. 3,50



La Direzione del Touring nella sua ultima seduta ha preso, fra l'altro, le seguenti deliberazioni:

SPECIALE RICONOSCIMENTO PER I COMUNI VITALIZI. — La Direzione approva di istituire per ogni Comune che si associ come vitalizio, e per il quale la tessera ed il distintivo sociale non potrebbero servire, invece della tessera, un'attestazione che il Comune è socio vitalizio sul tipo dei diplomi dei consoli — ed invece del distintivo, una placchetta da porre all'esterno della sede comunale con la dicitura *Comune socio vitalizio* o le insegne del Touring.

TASSA DI SICUREZZA PER I DEPOSITI DOGANALI. — La Direzione approva di istituire a complemento del costo di L. 3,50, che costituisce il rimborso delle spese per l'emissione del tritico, una tassa di L. 1,50 per assicurazione incendi ed infortuni — per quegli automobilisti che effettuano il deposito in titoli. Per coloro che fanno il versamento in denaro, il costo del tritico rimane di L. 3,50, mentre al Touring Officea abilitati al rilascio dei titoli non si dà facoltà di ricevere in deposito titoli, e si stabilisce solo un diritto fisso di L. 1, oltre alla spesa di L. 3,50.

NOMINA DI RAPPRESENTANTI DEL TOURING NEL CONSIGLIO DEL CONSORZIO PER LE SEGNALEZIONI IN MONTAGNA. — La Direzione generale nomina l'ing. cav. Francesco Pugno, il dott. Carlo Moldenhauer ed il rag. Piero Moro, membri del Consiglio del Touring.

CONVEGNO DI TRENTO DEL 1908. — Si approva l'appoggio all'iniziativa del Consolato di Trento, e si riconosce la qualifica di Convegno generale del Touring, alla riunione che verrà fissata per la metà di agosto in Trento in occasione dell'inaugurazione di sei nuovi rifugi costruiti dalla Società Alpinisti Tridentini, approvando il concetto di massima del Convegno stesso, per il quale squadre del Club Alpino andranno ad inaugurare a coppie i rifugi, per poi scendere a Trento il giorno del Convegno.

CONVENZIONE COLLE DOGANE AUSTRIACHE. — Si prende atto e si approva la convenzione proposta tra il Touring Club Italiano e l'Oesterreichischer Automobile Club di Vienna, convenzione la quale migliora la situazione delle facilitazioni alle Dogane austriache nel senso che la tessera dell'Automobil Club è valida per tutti i confini dell'Austria, mentre la nostra non vale che per i confini Italo-Austriaci.

ESCURSIONE NAUTICA SUL PO. — La Direzione prende atto del successo ottenuto dalla prima escursione sul Po, compiuta il giorno 5 gennaio, come gita di esperimento per l'organizzazione del concorso autonautico Venezia-Piacenza. Si delibera di inviare i ringraziamenti della Direzione alla Navigazione Fluviale che concesse cortesemente il permesso; all'on. Romanin Jacur che aguluse autorità alla iniziativa col suo intervento all'escursione; al conte Foscarl, capo console di Venezia, che interpretò con squallito senso di gentilezza l'ospitalità verso i gittanti.

In seguito all'escursione si delibera di invitare ad una riunione presso il Touring, il conte Oldofredi, il conte Foscarl, alcuni membri del Comitato di Piacenza, riunione nella quale si possano stabilire le basi di organizzazione del concorso moto-nautico, sia dal lato finanziario che dal lato tecnico; si delibera pure di fare largo posto sulla *Rivista* del mese di febbraio alla manifestazione nautica sul Po.

S. E. IL MINISTRO MIRABELLO SOCIO VITALIZIO. — La Direzione prende atto con compiacimento della adesione a Socio Vitalizio inviata da S. E. il Ministro della Marina, e manda a porgere vivi ringraziamenti.

Soci quinquennali.

Allieri Giuseppe, Gua, Aquil — Alpago Novello
 Alberto, Feltre — Andorioni Pietro, Milano, Ariol
 ten. Bruto, Grosseto — Arati Giuseppe, Frezzo
 d'Adda — Arquati Giov. B., Trezzo d'Adda — Bal-
 larin Giuseppe, Sacile — Barotto Giovanni, Vaidler
 — Beltrami Giovanni, Omegna — Benavaglio L. Ieri,
 Brescia — Bernacchi Fermo, Milano — Berrettini
 Ivan, Pisa — Bertoli Cesare, Omegna — Besozzi
 Onorato, Milano — Bettinelli Emilio, Milano — Bet-
 tinelli Giuseppe, Cremona — Bianchetti Aldo, Lo-
 carno — Bianchi Gaudenzio, Milano — Bichi Ru-
 spoli marchese Alessandro, Siena — Bignozzi Ro-
 berto, Medelana — Bontadi prof. Ulisse, Novara
 — Borghi Carlo fu Luigi, Trieste — Busio G., Ome-
 gna — Calleri di Sala Piero, Parma — Calore Do-
 menico, Padova — Camporota avv. Maurizio, Ca-
 strovillari — Cantoni ing. Luigi, Pompanesco —
 Carcano Angelo, Milano — Casanuova Jeremeh
 magg. Arturo, Gallarate — Casati dott. sac. Angelo,
 Milano — Cattolino Domenico, Vito — Cavestri Man-
 lio, Milano — Celada Mario, Milano — Chiovato Ar-
 turo, Padova — Chizzolini Tullio, Milano — Ciuaz
 Maurizio, Susa — Cisterni cap. Cesare, Foggia —
 Coen Pompilio, Torino — Conti Guglielmo, Milano
 — Colomba geom. Julian, Mery-sut-Oise — Cri-
 stini dott. Pier Dione, Cologno al Serio — Dasso
 ing. Ettore, Genova — De Gotzen ing. conte Ettore,
 Portogruaro — De Michellis ten. Attilio, Rivoli —
 De Stefani cav. Francesco, Palermo — Devecchi
 dott. Francesco, Novara — De Vivo Sebastiano,
 Cassino — Dobrawsky Carlo, Verona — Dolaud
 Giuseppe, Ivrea — Donzelli ing. Annibale, Milano
 — Elena Armando, Porto Piramide — Fabbrini
 cap. Giulio, Verona — Formillo Ferdinando, Fog-
 gia — Gallina Giacomo, Torino — Garzoni Remi-
 gio, Brescia — Grimaldi prof. G. P., Catania —
 Grosso Pietro, Montaleughe — Gussoni Ercolo, Mi-
 lano — Gu-soni Giov. Vittorio, Milano — Iesu dott.
 Gaetano, Napoli — Imbach A., Arlon — Jannuzzelli
 Antonio, Emeraldas — Lafranchini Carlo, Bologna
 — Lani ing. Rocco Maurizio, Nicastro — Leali
 ing. Giacomo, Brescia — Lemmi prof. Nazzarino,
 Tortona — Litta Modigliani ten. colonn. Vittorio,
 Pinerolo — Locatelli Italo, Milano — Magrini dott.
 Silvio, Ferrara — Manfredini Cirillo, Bozzolo —
 Mariani, Paolo Monza — Maroni dott. Felice, Milano
 — Massone Egisto, Venezia — Mezz Carlo, Milano
 — Miceli Gioacchino, Firenze — Minelli Emilio,
 Horca — Molinari Giovanni, Guayaquil — Odi-
 freddi rag. P., Cuneo — Oppenheim Hugo, Berlino
 — Oulmann Arthur, Napoli — Paulina Palmieri
 dott. Renzo, Firenze — Panizzi cap. Leo, Reggio
 Emilia — Pastore Oreste, Omegna — Pastori Giu-
 seppe, Milano — Paulovatz R., Fiume — Pel-
 larini Carlo, Trieste — Perolo Aldo, Frazione So-
 biano — Podio Carlo, Rosario Santa Fà — Prini
 Giacomo, Genova — Rangoni Macchiavelli march.
 dott. Giuseppe, Modena — Regazzoni Guido, Olmo
 al Brembo — Rochereau A., Paris — Rossi Luigi,
 Novara — Ruggiero Antonino, Nettuno — Sacco
 Albanese ing. E., Castellammare di Stabia — Sal-
 vetti Cirillo, Milano — Segrè Leone, Torino — Ser-
 ratì Alessandro, Genova — Tafuri bar. Antonio,
 Nardò — Tellini Ulisse, Palmanova — Tempora
 Aurelio, Sinalunga per Bettolle — Tognali dott. G.,
 Bornato — Trolli Guido, Milano — Ugolini Giovanni,
 Rimini — Veronelli Antonio, Linate — Visoglio
 Raffaele, Milano — Zanon Alessandro, Padova —
 Zenone dott. avv. Oreste, Chivasso — Zocchi don
 Fortunato, Milano.

TOTALE N. 5177.

Soci benemeriti.

Calabi Giuseppe, Milano — Cavariocchi Dante,
 Prato — De Agostini ten. Enrico, Biella — Di Fede
 march. Giovanni, Roma — Rabajoli Battista, Ba-
 verno — Scasaro ing. Ernesto, Piacenza — Vallo
 avv. Carlo, Tregnago.

TOTALE N. 1546.

MINUTERIE.

Penna stilografica a serbatoio Waterman
 con pinnino d'oro e distintivo speciale
 per i soci del T. C. I., cadauna . . . L. 15 —
 Ollie (fermaglio per la penna) in metallo
 bianco uso argento, cadauna . . . 1,50

**AMMINISTRAZIONE****CONSOLATO****Consoli.**

Altamura	Ing. Michele De Nota.
Amalfi	Barra Raffaele.
Arcellaera	Dott. Cesare Sala.
Baggi	Ermoto Soncini.
Baiso	Marza Silvio.
Bolovna (Cons. Mil.)	Cap. Giovanni Hesse.
Bonafro	Baccari Giuseppe.
Borgomanero	Avv. Cesare Ghiglioni.
Borgo Ticino	Alfredo Pastore.
Bresso	Rag. Ugo Monti.
Buenos Ayres	Paza Ezequiel P.
Cambiano	Ernesto Boschieri.
Camponogara	Alfonso Lanconotto.
Casagiove	Antonio Pepe.
Casalinuovo Monterot.	Luigi Canelli.
Casola Valsenio	Dott. Francesco Tiezzi
Castagnole Piem.	Giuseppe Grella.
Castelbaldo	Mario Mazzaglio.
Castelnovo B. A.	Emanuele Salvaderi.
Castelnovo Sotto ..	Prospero Guatteri.
Castenedolo	Geom. Luigi Tonelli.
Castiglione de' Pepoli	Federico Giraffi.
Ceggia	Sebastiano Carnelli
Clavegna	Francesco Lino.
Colle Sannita	Cav. Gian Vincenzo De Paolis
Cologno al Serio ..	Pier Dione Cristini.
Controguerra	Geom. Edoardo Raccaroli.
Cotignola	Dott. Manfredi nob. Costant'no.
Dogliani	Ernesto Negro.
Faenza (B. Urbeccol.)	Andrea Vassura.
Genova (Cons. Univ.)	G. Adolfo Zevi.
Genova (Cons. Univ.)	Emidio Grossi.
Lanusei	Avv. cav. uff. Mameli Luigi.
Lu	Davide Bartolomeo.
Mirandola	Odone Artoli.
New York	Francesco L. Frugone.
Ovada	Gazzo Virgilio.
Parma	Armando Rossi.
Parma	Manlio Corradi.
Porto S. Elpidio ..	Conte Francesco Bernatti.
Pralungo	Luigi Canova.
Sant'Angelo Limos. .	Dott. Costantino Marone.
Prato	Dott. Nicola Grillo.
Sesto S. Giovanni ..	Mario Wilhelm
Varano	Luigi Magnetti.

Legali.

Correggio	Avv. Mario Cattania.
Roma	Avv. rag. Ludovico Siliangi.

Medici.

Carrara	Dot. Milani Lodovico.
Massa Fiscaglia	Dott. Giacinto Pastonosi.

AFFILIAMENTI.**Farmacisti.**

Catanzaro	Cav. Alfonso Leone.
Genova	Bertoli Corr., Farm. dell'Aquila

Garages.

Brescia	Albergo del Gambero A. Za- notti categoria II.
Catania	Paternò Torresi Antonio, cat. II
Thiene	Garage Pesavento

Meccanici.

Artagna	Biondani Ettore, [cat. II M. C.]
Bergamo	Fratelli Donadoni, cat. II A. M. C.
Buja	Calligaris Giovanni
Legnago	Monai Valentino; []



I passaggi a livello sulle Ferrovie.

Il fatto della troppo prolungata chiusura delle barriere dei passaggi a livello per il passaggio di un treno in ritardo o di un facoltativo viaggiante con orario indeterminato, costituire da parte dell'Amministrazione delle ferrovie un atto arbitrario che viola la libertà dei cittadini circolanti sulle strade ordinarie.

Questa massima è stata sanolta con sentenza in data novembre 1907 dell'egregio Pretore di Siena avv. Diligenti, il quale, giudicando certo Anacleto Barucci imputato di violenza pubblica per aver voluto attraversare con la sua carrozza il passaggio a livello del Due Ponti durante la chiusura dei cancelli e nonostante le proteste della casellante, assolse l'imputato, rilevando l'inconveniente che troppo spesso si lamenta a carico dell'Amministrazione ferroviaria, e che effettivamente è di grave danno al pubblico.

Ecco il testo della sentenza, nella sua parte che più interessa per noi:

« Ritenuto che, a mezzo di ragguardevoli testimonianze di persone insospettabili, fu provato che gravi e multi sono gli inconvenienti a cui dà luogo la prolungata chiusura delle barriere di quel passaggio a livello, le quali quasi ogni giorno, ed almeno molto sovente, rimangono chiuse, talvolta per lunghe ore, per attendere il passaggio di un treno in ritardo o di un facoltativo viaggiante con orario indeterminato. Questi testimoni narrarono molti fatti specifici che s'impongono per la loro gravità alla considerazione dell'Amministrazione ferroviaria perché essa rimuova quelli inconvenienti... »

Fu provato inoltre che, di fronte a sì gravi e persistenti inconvenienti, dei quali la responsabilità risale all'Amministrazione delle Ferrovie, la guardabarriera Turchi non porta nell'esercizio delle sue funzioni quello spirito conciliante e quel criterio di adattamento, che sono mezzi opportuni e necessari per rendere compatibile l'osservanza di una rigida disposizione regolamentare colla esplicazione della libera attività dei cittadini... »

Ma giova aggiungere che, anche obbiettivamente considerato, lo stato di fatto che coattò la rivolta del Barucci è veramente illegittimo e arbitrario.

Infatti, sebbene non possa dubitarsi che il chiudere i cancelli cinque minuti prima dell'orario normale del passaggio di un treno fosse un dovere della Turchi e che fosse un dovere del pari il tenerli chiusi malgrado il ritardo del treno, è certo che l'articolo 82 del citato regolamento non fu scritto se non per garantire la sicurezza delle strade ferrate e l'incolumità del pubblico, e che esso non può legittimare uno stato quasi permanente e così frequentemente ripetuto di violazione della libertà dei cittadini circolanti per le vie rotabili ordinarie, di danneggiamento del loro interesse e della stessa loro incolumità personale, per le disgrazie a cui può dar luogo una lunga sosta di veicoli e di animali davanti ad una barriera. Questo stato di fatto, violando i diritti dei cittadini, è un'arbitraria applicazione di quella che è ultima disposizione di regolamento, e l'omissione di rimuovere siffatti gravi inconvenienti che producono talvolta veri e propri pericoli, è un eccesso di potere che quel regolamento dà alla pubblica amministrazione di limitare, per ragioni di pubblico interesse, la libertà dei cittadini.

Questa arbitraria applicazione, questo eccesso di potere, rendono arbitrari gli ordini che l'Amministrazione dà alla sua dipendente, la guardabarriera Turchi, e che questa, eseguendo quegli ordini, ed in modo anche troppo rigoroso, si pone davanti ai cittadini, nella posizione di una esecutrice di atti arbitrari, assumendo dello arbitro, per fatale necessità, la responsabilità e le conseguenze.

Tutto ciò balza chiaramente fuori dalla interpretazione della legge fatta con quel criterio di equità che, se non è scritto nei codici, e non può esservi, non può non sorreggere la coscienza del magistrato che giudica. Anche obbiettivamente considerato, adunque, il fatto della Turchi, non per quella che fu la sua azione diretta, ma per quella che fu emana-

zione di ordini ed esplicazione di obblighi contrarie al diritto dei cittadini, oltre che giustificare per difetto di dolo l'operato del Barucci, rende possibile l'applicazione dell'articolo 192 C. P.

« P. Q. M. — Dichiaro non essere luogo a procedimento contro lo stesso Barucci, pel delitto di violenza pubblica, per inesistenza di reato ».

Per conto nostro siamo lieti che anche la sentenza del magistrato venga a convalidare quanto il Touring «spesse volte ha fatto rilevare a proposito degli inconvenienti derivanti da una prolungata chiusura dei passaggi a livello.

Sarebbe ora lecito sperare che l'Amministrazione ferroviaria s'inducesse finalmente ad adottare disposizioni che rinvocano a conciliare le esigenze ferroviarie col diritto di libera circolazione dei cittadini. Ma quando!...

Automobili a corsa eccessiva.

L'omessa intimazione di fermarsi prescritta dall'articolo 89 del Regolamento di polizia stradale 8 gennaio 1906, non fa venir meno la contravvenzione all'articolo 61 del regolamento stesso per corsa eccessiva degli automobili.

(Sentenza della Corte di Cassazione 8 giugno 1907 su ricorso Talamone).

La massima è diametralmente opposta a quella raccolta ultimamente per esempio dal Pretore di Varese con sentenza in data 2 settembre 1906 nella causa Bocchetta Fino (Rivista del Touring, dicembre 1906, pag. 354).

Di fronte all'autorità del supremo collegio giudicante dobbiamo richiamare l'attenzione dei nostri amici su di essa, per quanto il nostro convincimento sia in senso contrario. Difatti per la chiara dizione dell'articolo 89 summenzionato, a noi sembra che non vi possa essere dubbio che l'intimazione di fermarsi debba sempre precedere l'accertamento della contravvenzione e che questa debba ritenersi irregolare ed improcedibile se quella non fu data, tanto più che l' successivo articolo fa obbligo che dell'intimazione sia fatto cenno sul verbale. Evidentemente l'articolo 89 fu dettato dal legislatore sia per ottenere la regolarità nell'accertamento delle contravvenzioni sia per togliere la possibilità di errori o di difficili indagini nell'identificazione del responsabile, e ciò anche a garanzia dei conducenti di veicoli, affinché le eventuali contravvenzioni elevate a loro carico non abbiano a riuscire poi delle sorprese contro le quali per ragioni di tempo, di luogo o d'altro, non sia dato modo di potersi difendere.

a. b. b.



Ancora la tassa sui veicoli a motore in Austria.

Abbiamo già accennato nel precedente numero della Rivista al progetto di legge presentato dal Ministro delle Finanze austriache alla Camera dei deputati per la tassa da imporsi sui veicoli a motore.

Comuniciamo ora agli interessati come verrebbe applicata la tassa in parola.

Tassa fondamentale. — Per motocicli cor. 10, per automobili con annessa carrozzeria cor. 30, per automobili di non più di 10 cavalli di forza cor. 60, di oltre 10 cavalli di forza ma non più di 25 cor. 75, di oltre 25 ma non più di 45 cavalli di forza cor. 100, di oltre 45 cavalli di forza cor. 150. Aggiunta per ogni cavallo di forza: per automobili di non più di 10 cavalli di forza cor. 4, di oltre 10 cavalli di forza ma non più di 25 cor. 5, di 25 ma non più di 45 cavalli di forza cor. 7, di oltre 45 cavalli di forza cor. 10.

Per automobili con motore a gas la commisurazione della tassa verrà fatta sul diametro del cilindro del gas. Ai veicoli a motore elettrico (elettrici automobili) sarà applicata soltanto una tassa fondamentale di cor. 100.

La tassa è da pagarsi, di regola, per un anno intero. Qualora però il veicolo venga acquistato durante l'anno, si dovrà pagare una tassa proporzionata al trimestre in cui il veicolo viene usato.

I veicoli provenienti dall'estero pagano un decimo della tassa se si trattengono in Austria non più di 10 giorni, un quarto della tassa se vi si trattengono non più di due mesi; per un soggiorno superiore pagano una tassa corrispondente al periodo della loro circolazione come i veicoli dell'interno.

Sono comminate gravi penalità per i contravventori. Così chi non paghi affatto o non paghi a tempo la tassa, va punito dal triplo sino al settuplo della tassa. Chi pur avendo pagato non può dimostrare col documento il seguito pagamento agli agenti incaricati della sorveglianza su vie e piazze pubbliche, o alle guardie di finanza al confine, va punito con multe da 5 a 20 corone se si tratta di motocicli, da cor. 20 a 100 se si tratta di automobili.

Si vede che l'Austria in quale era rimasta in ritardo nell'applicazione della tassa sugli automobili vuole ora rifarsi del tempo perduto!

Tessere specie i Austriache per Automobili.

Sino ad ora, come è noto, gli Automobilisti italiani che intendevano importare temporaneamente in Austria i loro automobili presentando la tessera speciale del Touring, ottenevano un permesso autorizzante il soggiorno in quella nazione per un mese soltanto, e valevole per l'entrata dalle sole frontiere Italo-austriache.

Il Touring, benché fosse l'unico Sodalizio riuscito ad ottenere una facilitazione per il passaggio delle Dogane Austriache, desiderava tuttavia di poter ottenere, nell'interesse dei suoi associati, una più vantaggiosa concessione. Intraprese quindi trattative, ora condotte a buon termine, per un contratto di reciprocità coll'Oesterreichischer Automobil Club di Vienna, in seguito al quale ha ottenuta l'esclusiva concessione per l'Italia di emettere tessere speciali valevoli per tre mesi e per entrare in Austria da qualsiasi frontiera.

Tali tessere verranno rilasciate tanto dalla nostra Direzione Generale come dal *Touring Office*, alle stesse norme e condizioni che regolavano l'ammissione delle tessere austriache già in uso.

Avvertiamo pertanto gli interessati che la vecchia tessera speciale, non essendo più valevole, deve essere ritornata alla nostra Direzione Generale; per ottenere quella che ora entra in uso occorre inviare, sia alla nostra Direzione Generale stessa, sia al *Touring Office*, un nuovo modulo di richiesta, che viene rilasciato a semplice domanda, seguendo le istruzioni in esso indicate.

Concorso Internazionale per l'Illuminazione dell'Automobile.

In seguito alle richieste di parecchi concorrenti a questa pratica ed utile gara ed anche perchè data l'importanza assunta dal Concorso stesso, si è creduto bene di prorogarlo all'epoca del prossimo mese di Maggio. Si avverte che il termine utile definitivo per l'iscrizione al Concorso, è stato fissato al 15 del corrente mese di Febbraio. Questa data è improrogabile.

I motori a scoppio e la carburazione dell'aria.

Il nostro Touring si è assunto, come ormai è noto, la risoluzione del non facile quesito, della scelta del migliore carburante.

Sulla benzina si è parlato parecchio, e si è detto qualcosa riguardo all'uso di altri prodotti.

Progredendo negli studi, i nostri tecnici hanno dovuto spostare l'ordine professori nelle ricerche, sì che oggi la loro attenzione è rivolta in special modo all'impiego dell'alcool carburato.

In una delle ultime sedute, gli egregi signori, cavalieri dott. Gildo Guastalla, consigliere del Touring, delegato al Reparto "Automobilismo", ed il chiarissimo prof. Giovanni Gianoli, discussero a lungo sulla convenienza di sostituire come, prodotto di base, l'alcool alla benzina.

Posto che il motore a scoppio di automobili, trova il suo funzionamento sulla potenza derivante dall'aumento di volume di gas componenti una miscela tonante dopo la sua accensione nel cilindro, si deve facilmente comprendere che, il miglior prodotto, che deve servire alla carburazione, sarà quello che soddisferà a questi tre punti principali: minor costo; maggior rendimento; e perfetta economia del motore. A parità di condizioni sarà da preferirsi il meno pericoloso.

L'alcool miscelato convenientemente con benzolo o benzina e con etere d'alcool, dà un carburante forse di una minor potenza che non sia la benzina di un conveniente diagramma di volatilità; ma se si considera il costo sensibilmente inferiore, si può giungere a persuadersi che il suo uso può essere economicamente produttivo.

L'alcool così miscelato è reso denaturato in modo che non può essere utilizzato per nessun'altra industria, cosicchè, il suo prezzo, potrebbe essere reso ancor più conveniente dopo una speciale riduzione del dazio.

Gliova qui sperare, come per l'economia nazionale, l'adozione dell'alcool denaturato per uso automobilistico, assumerebbe una grande importanza. L'Italia, come la Francia, può avere una produzione di alcool sufficiente a soddisfare tutti i bisogni industriali del paese, cosicchè, creando un bene alla causa automobilistica, si promuoverebbe un aumento non indifferente di produttività agricola.

È noto che il rendimento utile dei motori a scoppio è circa del 25 per cento. Ora, quale influenza può avere, qualcosa in più o in meno, in una percentuale così bassa? Trascurabile.

In Francia, a Parigi anzi, la Compagnia degli Omnibus, usa nient'altro che alcool, ed ha ottenuto in un anno un'economia di circa 310 000 franchi.

Tutto sta ora a trovare le proporzioni esatte di benzolo o benzina e etere d'alcool da aggiungere all'alcool atilico, e tutto lascia sperare che per il marzo prossimo i nostri tecnici volenterosi potranno darci una buona nuova.

Intanto annunciamo con vivo compiacimento che il chiarissimo prof. Gianoli, presidente della Società Chimica, è stato chiamato a far parte del Comitato Nazionale che dovrà riferire, alla Commissione Internazionale eletta al Congresso del petrolio tenutosi nel settembre scorso a Bucarest, il risultato dei propri studi diretti a porre in armonia i sistemi di assaggio

LA MOTOSACOCHE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

La Regina delle Biciclette a Motore

Peso 20-35 chili — Consumo minimo

La "MOTOSACOCHE,, (17 Kg.) è applicabile a qualunque bicicletta

SUCCESSO MONDIALE

CATALOGHI GRATIS

Agente Generale per l'Italia: GUSTAVE F. MONTCHAL - MILANO - Via Dante, 4

Chiedere il Catalogo: 1908 vera rivoluzione.

degli oli minerali colle esigenze della pratica industriale.

Uno dei temi sarà:

- a) prova di distillazione;
b) grado di raffinazione.

Non v'ha dubbio quindi che l'illustre professore potrà far valere i concetti già conosciuti nel convegno tenuto al Touring coll'egregio cav. dott. Guastalla.

Viene a proposito ora la continuazione del riassunto della relazione del dott. Warschauer pronunciata nella seduta 21 maggio u. s. presso la *Società Chimica Telesca*. (Vedi prima parte, *Rivista* di novembre 1907, pag. 311).

La parola dunque al signor dott. Warschauer.

Circa all'impiego del benzolo nei motori automobilistici si può venire alle seguenti conclusioni:

1. — Il prezzo del benzolo è anch'esso alquanto elevato;

2. — Il consumo del benzolo è quasi del 10 per cento superiore a quello della benzina, secondo le ricerche fatte nelle officine del Daimler;

3. — La produzione del benzolo non è tanto considerevole da poter totalmente surrogare la benzina;

4. — La messa in moto, con motori di una certa grandezza è piuttosto difficile.

Nei tempi andati, era stato preconizzato l'uso dello spirito puro, ma la voga di questo combustibile fu molto breve, poiché è risultato che nei motori locomobili esso presenta parecchi inconvenienti.

Hanno invece una certa importanza le miscele di benzolo e spirito. I prodotti messi in commercio da speciali istituti si sono mostrati molto adatti, ma il prezzo risultò troppo caro, tanto più che in corrispondenza non si ha un sufficiente valore calorifico.

I prezzi però potrebbero cambiare. In ogni modo, come lo spirito è stato reso adatto agli automobili coll'aggiunta di benzolo, così per impiegare il benzolo, specialmente durante l'inverno, bisognerà fare un'aggiunta di spirito.

Si è anche proposto di migliorare il combustibile per automobile, mediante aggiunto appropriato, e a questo riguardo si ha un grandissimo numero di brevetti. Fu in Francia che si incominciò ad aggiungere alla benzina dell'acido pterico. Specialmente nelle corse si adoperava una aggiunta di tale natura per elevare il rendimento al motore. In pratica però l'acido pterico è solubile soltanto nell'alcool acquoso, e in tali condizioni si formano coi metalli pterati pericolosissimi, che rendono impossibile l'impiego regolare di detta miscela.

Un belga, il signor Federico De-Mare, ha raccomandato come aggiunta il nitro-benzolo; il dottor Roth invece, ben noto per la sua competenza nella tecnica degli esplosivi, ha preso una intera serie di brevetti, per l'aggiunta di nitrato di ammonio e di altre sostanze simili, e infine per l'aggiunta di acetilene.

Con questo sistema però gli inconvenienti comuni e principali sono i seguenti:

1. — Difficoltà di aver sempre materiale, anche in luoghi remoti, specialmente durante lunghi viaggi;
2. — Prezzo elevatissimo dei prodotti;
3. — Possibilità di separazione, in seguito alla quale il sale si deposita in forma solida.

La sola aggiunta possibile è forse quella dell'acetilene; ma su questo non si hanno ancora sufficienti risultati.

E' certo a ogni modo, che con un corpo gascoso non sarà mai possibile di avere una miscela a tenore costante, variando questo principalmente colla temperatura e la pressione.

In tutti questi tentativi col più diversi combustibili è risultato che come una lucerna ad alcool, o un becco Bunsen diverso da un becco per luce, così i carburatori dovranno essere costruiti diversamente e in modo appropriato, secondo le varie sostanze che si vogliono impiegare.

Il conferenziere conclude augurandosi che i chimici abbiano a rivolgere maggiormente la loro attenzione ai bisogni dell'automobile, e ad apprezzare convenientemente l'importanza della chimica automobilistica, ora appena al suo inizio.

Nel seguito della discussione furono notevoli anche i punti seguenti:

1. — Il fatto, che i petroli di diversa origine si comportano diversamente nei motori, sarebbe da attribuirsi all'idrogeno in essi contenuto. Significherebbe cioè, che quanto maggiore è il tenore in idrogeno, secondo i risultati dell'analisi elementare, tanto minore è la compressione che si deve adottare nel motore. Sembra pure, che il differente modo di comportarsi possa venire dalla diversa costituzione chimica, secondo che gli elementi sono raggruppati a catena (aperti) o ad anello (chiusi).

2. — Si espongono i primi risultati, veramente notevoli, dell'impiego della nattalina, secondo i quali il cavallo ora si otterrebbe con un consumo di soli 260 a 300 grammi.

Le esperienze continuano, e noi non mancheremo di comunicare ai nostri lettori i risultati definitivi.

AFFILIAMENTI BENZINA.

532. ADRIA (Rovigo). — *Farmacia Reale di Bruscaini Giuseppe*, via Maggiore 1384-1385. Benzina 695-700 al minuto, L. 0,85 al chg.; in bidoni da chg. 12 circa L. 0,80 al chg.; 0,710 al minuto, L. 0,80 al chg.; in bidoni da chg. 13 circa L. 0,75 al chg.

AGORDO (Belluno). — *Furetti Luigi*, farmacia, piazza Grande. Benzina 695-700 a L. 1 al chg.

ALAGNA SESIA (Novara). — *Guglielmina Fratelli*, Albergo Monte Rosa. Benzina 695-700 a L. 1 al chg.

ALBENGA (Genova). — *Farmacia dell'Ospedale Civile*, via XX Settembre. Benzina 95-700 a L. 1 al chg.

ALBINO (Bergamo). — *Martini Antonio*, drogheria, via Umberto I. 32. Benzina 670-680 a L. 0,90 al chg.; 695-700 a L. 0,80 al chg.

ANCONA. — *Capobianchi Alfredo*, droghe, corso Vittorio Emanuele, angolo piazza del Teatro. Benzina 695-700 a L. 0,90 al chg.; in lattoni da chg. 12,500 a L. 0,80 al chg.

ANCONA. — *Capobianchi Alfredo*, droghe, piazza Stazione. Benzina 695-700 a L. 0,90 al chg.; in lattoni da chg. 12,500 a L. 0,80 al chg.

AUTOMOBILI
WOLSIÏT

ESAMINARE AL SALONE 1908
DI TORINO I MODELLI

12 - 20 - 24 - 40 - 60 HP.

2 - 4 - 6 CILINDRI

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIÏT

Anonima Capitale L. 2 000 000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42

GARAGE — S. Cristoforo, 37

MILANO

533. APPIANO (Como). — *Castelli Ernesto*, ferramenta e articoli di ocellamo, via Roma. Benzina 695-700 a L. 1 al chg.

APRICA, Frazione di Teglio (Sondrio). — *Negri Carlo*, Hotel Aprica. Benzina 670-680 a L. 1,10 al chg.

ARENZANO (Genova). — *Sturla Lazzaro*, ristorante del Velocipedisti, corso Umberto I, 35. Benzina 670-680 a L. 1 al chg.

ARONA (Novara). — *Broggia Augusto*, fabbrica biciclette, corso Carlo Beolchi, 3. Benzina 670-680, al minuto L. 0,95 al chg.; in famiglia L. 0,90 al chg.; 695-700, al minuto L. 0,85 al chg.; in famiglia L. 0,80 al chg. Damigiane — peso netto.

534. ARONA (Novara). — *Società Anonima Fratelli Sacchini e C.* coloniali corso Cavour. Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg.

ASCOLI PICENO. — *Sestili Leopoldo*, drogheria e coloniali, piazza del Popolo, 4. Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg.

ASSISI (Perugia). — *Spagnoli Fratelli*, laboratorio meccanico, via Antonio Ser Mattel, 2. Benzina 695-700 a L. 1,05 al chg.

BAGNI DELLA PORRETTA (Bologna). — *Franca Luigi*, R. Privativa, piazza Vittorio Emanuele, 10 (di fronte alla Casa di Risparmio). Benzina 670-680 a L. 0,93 al chg.; 695-700 a L. 0,80 al chg.

BARI. — *Capobianchi Alfredo*, drogheria, via Sparano da Bari. Benzina 695-700 a L. 0,90 al chg.; in lattoni da chg. 12,500 a L. 0,80 al chg.

BARLASSINA (Milano). — *Drogheria Vago Giovanni*, corso Vittorio Emanuele, 10. Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg.

BELLINZONA (Canton Ticino). — *Ernst fratelli*, drogheria, porta Ticinese, 119. Benzina 680-690 a L. 0,65 al chg.; in stagnoni di circa litri 20, L. 8.

BERGAMO. — *Ricchi A. L.*, drogheria, via XX Settembre, 45. Benzina 695-700: per meno di chg. 20, L. 0,80 al chg.; per maggior quantitativo L. 0,75 al chg.

BIBBIENA (Arezzo). — *Checcacci Romualdo*, metalli, colori, vernici, ecc., via Dionigi, 11. Benzina 695-700 a L. 1 al chg.

BOLOGNA (entro cinta daziaria). — *Deserti Raffaele e Soci*, drogheria e coloniali, via Ugo Bassi, 33. Benzina 695-700 a L. 0,81 al chg.

BOLOGNA (fuori cinta daziaria). — *Deserti Raffaele e Soci*, drogheria e coloniali, via Emilia, 616, fuori porta Saffi. Benzina 695-700 a L. 0,75 al chg.

CHIAVARI (Genova) Stupani Deella Gaspero, drogheria, caffè, piazza XX Settembre e corso Garibaldi. Benzina 695-700 a L. 0,90 al chg.

Collaboratori per i lavori preliminari del foglio (24 Macerata).

Agostini Pompeo, Loro Piceno — Alcini Giuseppe, Massa Martana — Angelini genim. Enrico, Norcia — Angelucci Angelico, Nuola — Appignonesi dott. Enrico, Gualdo di Macerata — Baldoni dott. Luigi, S. Angelo in Pontano — Bartolucci Edippo, Pergola — Bassotti dott. Vico, Fossato di Vico — Belluzzi dott. Alberto, Mergo — Benaducci Giuseppe, Tolentino — Benedetti Fortunato, Foligno — Benvenuti ing. Antonio, Jesi — Boncristiani dott. Marco, Cannara — Bonelli Giuseppe, Montegallo — Brollini dott. Italo, Castel Raimondo — Bourbon del Monte march. Franco, Macerata — Rutinelli geom. Carlo, Campello sul Clitunno — 172511 Giuseppe, Camerino — Campelli Alessandro, Nocera Umbra — Caponeri dott. Adolfo, Fiano — Casciauelli Pompilio, Guido Cattano — Castracani ing. Giuseppe, Cagli — Ceccarelli Aristide, Guido Tallino — Ceccarelli dott. Nazzarone, Gubbio — Ceccarelli ing. Giuseppe, Esanatoglia — Circoni dott. Ruggero, Monte Cavallo — Coletti ing. Guido, Cingoli — Colombi don Orazio, Vallangogno — Costanzi dott. Romualdo, Monte Fano — Crinelli dott. Marino, Fratte Rosa — D'Ambrato don Pasquale, Popolo — Direzione Compartmentale delle Ferrovie dello Stato, Ancona — Fattori dott. Federico, Nocera Umbra — Fattori Rodolfo, Acqualagna — Fidanza dott. G. B., Bolognola — Fiorentini Evaristo, Polenza — Galasso dott. Gustavo, Costacciano — Galeotti Amedeo, Sarnano — Gallerani cav. dott. prof. Giovanni, Camerino — Garofoli dott. Francesco, Sassoterrata — Gentili Alfredo, Acqualagna — Gherardi ing. Gherardo, Ontra Vetere — Grassetti avv. Riccardo, Matelica — Grilli ing. Augusto, Jesi — Ingegneri capi o loro Personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Ancona, Aquila, Ascoli, Macerata, Perugia — Ispettore del Ripartimento Forestale di Macerata — Leopardi geom. A., S. Ginesio — Manuoli Ernesto, Spoleto — Maraviglia ing. Giovanni, Caldaraia — Mataloni prof. Arrigo, Camerino — Monti ing. Pacifico, Ontra Vetere — Natali dott. Remigio, Acquacanina — Palmerini geom. Domenico, Spoleto — Palmorini agr. Domenico, Giano dell'Umbria — Palombi dott. Ettore, Bastia — Parroco di S. Maria di Burano — Partegualta conte Cino, S. Severino Marche — Passarini Francesco, Norcia — Pierotti dott. Antonio, Scheggia Pascelupo — Pizzini dott. Filippo, Fiuminata — Pompili ing. Martino, Giano dell'Umbria — Purgatori ing. Giuseppe, Cagli — Ranci dott. Giulio, Sellano — Resti geom. Vincenzo, Corroto d'Est — Rinaldi Fratini Francesco, Visso — Rostignoli geom. Aurelio, Assisi — Rossi dott. prof. Umberto, Spoleto — Santini Giovanni, Acquasparta — Scorpaci dott. Domenico, Monte Roberto — Serafini march. dott. Nicola, Fabiano — Silvestri Angelo, Bevagna — Sirigatti dott. Camillo, Preci — Stocchi ing. Giovanni, Trevi — Tambroni ing. Giuseppe, Appignano — Toderi dott. Pio, Corinaldo — Toschi avv. Pietro, Arcovia — Uccelli dott. Emilio, Bettosa — Valeriani dott. Pompilio, S. Anatolia di Narco — Vici Dionisio Alessandro, Montecarotto — Zocchini ing. Giuseppe, Pioreo.

Sovraccoperture "Humbert", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in cinque minuti su coperture nuove o del tutto fuori uso.

Coperture "Eureka", di gomma, cuoio e chiodi. — Usate sulle vetture di S. M. il Re.

Coperture "U. De Bonmartini", di gomma, tela e amianto.

Réchapages — Camere d'aria. Specialità assoluta.

Vulcanizzatore istantaneo "Annuska", (L. 25 franco a domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi a:

U. DE BONMARTINI - Milano

Telefono 99-44 — Telegrammi: BONMARTINI - MILANO

Via Plinio, N. 5
(Civico Banco ATR)

PER IL FOGLIO 29 (CHIETI).

Antico dott. Tommaso, Loreto Aprutino — Antonacci dott. Luigi, S. Stefano di Sessanio — Bajocchi Nostaro, Città S. Angelo — Biordi Ing. Luigi, Paganica — Buggini Ing. Sabatino, Seanno — Camelli dott. Carlo, Crognolato — Cardelli dott. Marco, Sottefrati — Carusani Vincenzo, Cerchio — Cocchini geom. Gaetano, Notaresco — Celli geom. Diego, Castelli — Centofanti Arcangelo, Barisciano — Chiola dott. Loreto, Cocullo — Consorti Ing. Francesco, Atri — Coppa dott. cav. uff. Antonio, Città S. Angelo — Corrado avv. Ferdinando, Castel di Sangro — Cortellini Antonio, Paganica — Cotolossa Giuseppe, Lanciano — Crescimoli dott. Giuseppe, Alfedona — Deolna geom. Angelo, Pescasseroli — De Danna D. Cesidio, Roccaraso — De Flaminio Eugenio, Catignano — De Haratis Giuseppe, Caramanico — Dolotti dott. Giuseppe, S. Valentino in Abruzzo Citeriore — De Lucia dott. Alfonso, Villa S. Maria — Dell'Arolprete dott. Tito, Castel del Monte — De Sanctis dott. Luigi, Ocre — D'Arcangelo Saverio, Bisogna — Di Bono Pasquale, Orsogna — Di Cicco Giuseppe, Pratola Peligna — Di Cula Antonio, Castel del Monte — Di Giorgio Stefano, Cormignano — Di Pretoro Vincenzo, Guardagrele — Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato, Ancona — Di Tullio dott. Filomeno, Montenero Val Chichara — Ferrara Alfredo, Manoppello.

(Continua).

Concorso Internazionale di automobili industriali a Piacenza.

SETTEMBRE 1908.

S. M. il Re ha concesso il suo alto patronato per il Concorso Internazionale di Piacenza, ed il ministro della guerra ha concesso il suo appoggio impegnandosi di acquistare (per il servizio militare) parecchie delle vetture che saranno riconosciute adatte allo scopo.

AUTOMOBILISMO — 1908 —

Vorremmo che nel 1908, incominciato, l'Automobilismo si avesse a chiamare pratico. Passando poco a poco l'Automobilismo privilegiato ai pochi deve subentrare naturalmente quello pratico, perchè lungi dall'essere sul declinare l'Automobilismo è destinato per natura di cose al completo sviluppo, epperò non siamo che ai primissimi gradini della lunga scala ascen-



dente. Pochissime Case costruttrici hanno saputo precedersi e valutare in prevenzione l'importanza di prepararsi per tempo a tale richiesta che indubbiamente doveva pure arrivare.

La *Fabrique Nationale d'Armes de Guerre di Herstal* (*) ha intuito e senza alcun ritardo si dedicò al vero Automobilismo pratico. Abbiamo in questi giorni potuto esaminare un

Concorso per i migliori progetti di Albergo.

Di questo Concorso abbiamo già fatto cenno nel numero precedente della *Rivista*.

Il Touring si ripromette da esso abbondante materiale tecnico veramente utile e pratico da fornire agli albergatori che volessero apportare migliorie ai loro alberghi od alle persone intenzionate di costruirne dei nuovi.

I progetti presentati al Concorso, che si chiuderà alle ore 18 del giorno 30 aprile 1908, verranno ordinati — a cura e spese del Touring — in una pubblica mostra in locale da destinarsi e con le norme di orario che verranno stabilite.

L'Esposizione dei progetti si aprirà il 15 maggio e si chiuderà al 16 giugno 1908.

Durante l'Esposizione avrà luogo il giudizio reso con le modalità che verranno in seguito indicate, però in guisa che tale giudizio venga dato otto giorni prima della chiusura della mostra, onde abbiano a figurare in pubblico le promozioni conseguite dai vari autori.

I progetti presentati al Concorso verranno giudicati da una Commissione composta di 9 persone cioè:

Un rappresentante dell'*Automobile Club d'Italia*.

Un rappresentante del *Club Alpino Italiano*.

Un rappresentante della *Società Nazionale Movimento Forestieri*.

Un rappresentante della *Società Nazionale fra gli Albergatori*.

Gli altri cinque membri saranno nominati dalla Direzione del Touring Club Italiano d'accordo con la presidenza della Commissione Miglioramento Alberghi.

Tale Commissione, inappellabile, si pronuncerà a maggioranza di voto palese, otto giorni prima della chiusura dell'Esposizione, riassumendo le proprie deliberazioni in una relazione sommaria diretta alla Direzione del T. C. I.

Al migliori progetti — in ordine di merito — verranno assegnati i seguenti premi:

Primo premio per il progetto di albergo piccolo: L. 500, medaglia d'oro e diploma.

Carro-ambulanza per servizio sanitario, e presentiamo qui il disegno. Di una semplicità rimarchevole, in poco, tutto vi si racchiude: letto-portantina facilmente levabile per potere caricarvi il sofferente levato dal domicilio o dall'infortunio, due sedili interni comodi per sanitaristi, un armadio farmaceutico-chirurgico, illuminazione elettrica interna, la decorazione interna facilmente disinfettabile, liscia, pulitissima semplice, severa e di lusso. All'esterno, oltre il posto dello *chauffeur*, altro per una persona. Gli utensili della macchina sono racchiusi in due cassette montate sopra due marciapiedi lunghi laterali in modo che lo *chauffeur* non abbia da toccare all'interno che è riservato esclusivamente al servizio sanitario.

Di tali Carri-ambulanza, ci venne confermato, parecchi sono in commissione.

Ecco una Casa che oltre produrre delle vetture da turismo, produce delle vetture pratiche, è notevole poi che lo *chassis* è sempre di forza mediocre 14-16 HP. tre velocità con rapporto combinato in modo da potere fare qualunque salita carrozzabile a carico. Il costo non caro e la spesa molto lieve di esercizio lo fanno il tipo che tutte le Istituzioni Ospitaliere dovrebbero addirvi.

(*) A. FUSI & C. - Agenti per l'Italia - Milano, Piazza Castello, N. 16.

Primo premio per il progetto di albergo medio L. 500, medaglia d'oro e diploma.

Per ogni tipo di albergo verranno conferiti cinque secondi premi costituiti da medaglia d'oro e diploma.

Verranno pure conferiti medaglie d'argento e diplomi a criterio della Commissione esaminatrice.

La Commissione o la Direzione del Touring avrà il diritto di aprire le buste degli autori premiati; le altre dovranno restare chiuse.

Venti giorni dopo la chiusura dell'Esposizione, e cioè dal 30 giugno al 31 agosto 1908, i concorrenti potranno ritirare i loro progetti dalla sede del T. C. I. contro esibizione della ricevuta che sarà stata loro rilasciata all'atto della presentazione. Passato il giorno 31 agosto 1908, i progetti non ritirati resteranno di proprietà del Touring, al quale è data facoltà di aprire le rispettive buste suggellate e quindi conoscere il nome dei rispettivi autori.

Questo — in breve — le norme principali del Concorso del quale verrà inviato programma ampio e particolareggiato a tutti quelli che ne faranno richiesta alla sede centrale od alle succursali del Touring Club Italiano.



Nuove Offerte.

Offerte precedenti	Cartelli N. 2835 L. 39	273
Provincia di Genova	" " 8	140
Municipio di Ascoli Piceno ..	" " 5	95
" Caserta Semp.	" " 1	20
" Landriano.....	" " 2	20
" Opi	" " 3	75
" Senigallia	" " —	100
Conto O. Oldofredi, Lonato ..	" " —	5
Ditta Ernesto Reinach e C., Milano.....	" " —	50
Termo di Sardara	" " —	5

Totale..... Cartelli N. 2854 L. 39 783

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 dicembre 1907

Soci Vitalizi.^(*)

ADI CAIE', De Lorenzo Ing. cap. Fillero — BOLOGNA, Barbieri Santinelli Carlo, Galli Gallo dott. Quinto — BRESCIA, Avitabile Andrea — BUENOS AYRES, Merlini Pietro — CASTELFRITALE, De Pazzi Morelli conte Gerl — GENOVA, Oppizzo G. Ferdinando — IMOLA, Marocchi Giovanni — IVREA, Rey Lorenzo — LECCO, Pessina Giuseppe — MILANO, Ambrosini dott. Filippo; Bellavita Errardo; Bernacchi Eugenio; Formenti Ottorino; Galassi Alberto; Guastalla Bruno Lido; Lermone cav. Gustavo; Leonardi conte ten. Massimiliano; Mangili Cesare; Medici di Marignano cap. Gian Angelo; Nava Enrico; Padua Leo; Poni Senatore Ettore; Ronzoni Angelo — NETTUNO, Borghese ten. Rodolfo — NEW YORK, Frugone Francesco L. — PALERMO, De Cordova Francesco marchese della Giustinia e Balsamo — PARIGI, Costa Carmelo Lorenzo; Micheli Ing. André — PARMA, Levi cap. Marco — PERCASSEROLI, Ripari Ing. Erminio — PIEDIMONTE D'ALIFE, Berner Ing. Guglielmo — PINE-ROLO, Il Comune — RIVA DI TRENTO, Cressotti Gianluigi — ROMA, Basselli Guido; Grea, Luigi; Straluchamps Ernesto — SANGANO, Caraglia Ing. Giacomo — SANREMO, Duprè ten. Alberto — SESTRI LEVANTE, Rivarola C. A. — TORINO, Occelletti Giuseppe — TRIESTE, Società V. Harmonica-Drammatica — UDINE, Luzatto' dott. Oscar — VERONA, Rodero cap. Alessandro.

Soci Annuali.^(**)

ALESSANDRIA. — Carubo Eugenio, Fracchioli Gaetano, Marchetti rag. Umberto.
Asti. — Modenese Luigi.
Bistagno. — Traversa Giovanni.
Cassine. — CASSOLATI ROSINA.
Castellnuovo Calcea. — Aluffi avv. cav. Celestino.
Castiglione d'Asti. — Prino Tommaso. — Società Ciclistica.

Vallenera d'Asti. — Monticone don Eugenio
ANCONA. — Senigaglia Leonardo, Sereno Dante.
AQUILA. — Castel di Sangro. — Fraccesi Annibale, Oriente Putaturo, Scarpitti Gerolamo.
AREZZO. — Cesaroni Lorenzo, Giuliettini Dante, Gnocchi Oliviero.
Bibbiena. — AMOROSI EMILIA.
Monte S. Savino. — Circolo Sansovino.

(*) Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTI-NQUE se all'Estero.

(**) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

“ATRETOS”

SOCIETÀ ANONIMA - CAP. L. 180000

GOMME IMPERFORABILI

BREVETTATE IN TUTTA L'UNIONE

ROMA - Via Due Macelli, 60

MILANO - Via Carroccio, 3

AGENZIE

MILANO - Via Giuseppe Verdi, 5 — PADOVA - Piazza Cavour, 4 — PARMA - Via Borgo Scuderie, 11
FERRARA - Corso Giovanni, 24-26 — ROMA - Via del Pozzotto, 117 — NAPOLI - Piazza Vittoria, 2 bis
TORINO - Via Gioberetti, 12 — FIRENZE - Via Faenza, 4

S. Sepolcro. — Colaschi Angelo.
ASCOLI PICENO. — Ripatransone. — Tuzzi Condivi nob. Nicola.
BARI. — Borghi Ernesto, Cancellieri avv. Muxio, Canudo avv. Vincenzo.
Barietta. — Portinari Giacomo.
Monopoli. — Menga Giuseppe.
BELLUNO. — Zampleri G. B.
BENEVENTO. — Circeolo. — Tartaglia Pulcini Giacomo.
Colle Sannita. — De Paulis avv. Gian Vincenzo.
BERGAMO. — Donadoni G. B., Lombardi Andrea, Pesenti Carlo, Pesenti Luigi.
Casassa. — Gardoni Battista, Pellegrin Franco.
Lovere. — Gallini Ing. G. B.
Spirano. — Antori dott. Emilio.
Treviglio. — Gelmi Mario.
Urgnano. — Casati Arturo, Crotti Giuseppe, Giovanzana Pietro.
Villa d'Almè. — Carugati avv. cav. Egildo, Guzzi Carlo, Locatelli Edoardo, Luiselli Silla Enea, Morlatti Beppe, Pernici Vincenzo.
BOLOGNA. — Grandini Luigi, Guarducci prof. Federico, Lolli Giuseppe, Maroni avv. Alberto, Medini Alberto, Rappini Ferruccio, Tugnoli Giulio, Verzaglia Antonio.
Anzola Emilia. — Cacciari Alessandro, Giovannara Aristide.
Calderara di Reno. — Muzzi Primo.
Castel di Alano. — Tonoli Battista.
Imola. — Magistretti dott. Angelo.
S. Giovanni in Persiceto. — Forni Giuseppe, Serra Giovanni.
BRESCIA. — Balduzzi Leone, Dusi Natale, Foscolini Nicolò, Magri Stefano, Mossini Giacomo, Pelizzari conte Marco, Poltronieri Luigi, Unione Viaggiatori.
Brandico. — Calcini Giovanni.
Campono. — Leonorio Bortolo. **PIROZZINI GIULIA.**
Cellatica. — Lozza Luigi.
Chiari. — Gasparini oap. Antonio, Zanoli Domenico.
Gardone R. — Koeniger Giulio.
Gargnano. — Calogari Angelo.

Palassolo sull'Oglio. — Lanfranchi Giacinto.
Quincano d'Oglio. — Zani Vincenzo.
Salò. — Corlera G. B., Feller Francesco, Piccoli Goffredo, Tonoli Giovanni.
CAGLIARI. — Cao Roberto, Colombini prof. Pio, Pos ing. Gavino, Pianeta Mario.
Bosa. — Duso Nicolò.
Macomer. — Zanini Guglielmo.
Oristano. — Tolu rag. Giovanni.
CALTANISSETTA. — Villarosa. — Padellunga Alessio.
CAMPOBASSO. — Giordano Luigi.
Bonifro. — Baccari Giuseppe.
CASERTA. — Ciaramella Francesco.
Alife. — Panella Felice.
Ariano. — Sorico avv. Pasquale.
Casaluce. — Camolla avv. Pasquale.
Nota. — Barattieri di S. Pietro Max.
S. Maria C. V. — Lazzarini Cesare.
CATANIA. — De Cristofaro prof. Michele Angelo.
Acireale. — Grassi Vigo Lorenzo.
Leonforte. — Lidestri bar. G. Deodato.
CATANZARO. — De Riso march. Antonio.
Monteleone. — Dallino sottoten. Pasquale, Franzola march. F. Saverio, Giordano Achille, Prampolini cap. Emilio.
Pizzo. — Mattel Domenico.
CHIETI. — Gatti Guido, Maggiorino, Paolini Luigi.
COMO. — Bianchi Giuseppe, Lurati Augusto, Montgeri Roberto, Seccardelli Attilio, Sotti rag. Alvaro.
Bursano. — Intorini Guido.
Bursico. — Manzoni dott. Guido.
Castello. — Binetti Alberto.
Maccagno Superiore. — Baroggi Antonio, Baroggi Giulio, Bellenghi Palmiro, Bergonzoli Genesio, Grassi Faustino, Rossi Gino, Stangalini Giuseppe, Vaccaroni Vittorio.
Mariano Comense. — Villa Ing. Ettore.
Moncalte. — Vedani Antonio.
Osteno. — Fumagalli Luigi.
Rovenna. — Barozzi Carlo.
COSENZA. — Giacobini Nicolino.
Altomonte. — Giacobini Ciro Luigi.

Pneumatici

Michelin

AGENZIA ITALIANA
 PNEUMATICI MICHELIN

MILANO - Via Foro, N. 14

DEPOSITI PRESSO I PRINCIPALI GARAGES D'ITALIA

EDOUARD DUBIED & C^{ie} - Couvet, 22

Fabbrica di pezzi staccati per
 Velocipedi, Motocicli
 e Automobili

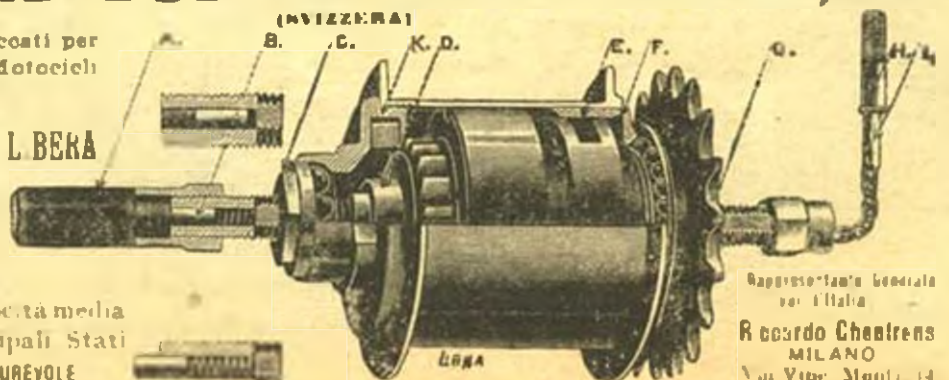
MOZZO A RUOTA L. BERA

"EDCO,"

TRE VELOCITÀ

Preso diretta per velocità media
 Patentato nei principali Stati

SEMPLICE - SOLIDO - DUREVOLE



Rappresentante Generale
 per l'Italia

Riccardo Chentrens
 MILANO
 Via Vitt. Monti, 14

- CREMONA — Aszolini Alfredo, l'ontiggia Ing. Giuseppe.
Acquanegra Cremonese. — Mangini Ettore.
Bagnolo Cremonese. — Ronchetti dott. Luciano.
Rivarolo Re. — Storti Ottorino.
CUNEO. — Quaglia cav. Ing. Carlo, Rosso Pietro.
Toselli cav. uff. Giovanni, Viganò Attilio.
Alba. — Dogliani Ignazio.
Chiava Pesto. — Docaroli G. B., Ingarano Angelo.
Demonte. — Calligaris avv. Ernesto.
Fossano. — Bronsini Pietro, Costamagna dott. Andrea.
Mondovì. — Bisio Andrea, Tomatis Ettore.
Saluzzo. — Bonardelli Attilio.
Verzuolo. — Chicco Edoardo.
Vinadio. — Dasso Francesco, Vergnano Luigi.
FERRARA. — Balzan Silvio, BENTIVOGLIO D'ARAGONA marchesa ADELAIDE, Colombari Federico, Ferrazzi Vittorio.
Massafiacchia. — Pantonesi dott. Giacinto.
Medelana. — Macinetti Giuseppe, Ricci Giovanni, Trevisani Pietro.
Rovereto. — Mazzanti dott. Pietro, Ricci Francesco.
FIRENZE. — Benvenuti Guido, Bertolotto Cesare, Bettola magg. cav. Giovanni, Bonaventura rag. Arturo, Brissoni rag. Carlo, Fonforti Amedeo, Giaccone Edgardo, Gori prof. Amerigo, Lucchesi Corrado, Manzini Guido, MIMBELLI FANNY, Piccoli Gino, Torsellini Manlio.
Borgo S. Lorenzo. — Romagnoli Francesco.
Migliana. — Santi Livio.
Pistoia. — Magni dott. Silvio, Nicolai Dino.
Rifredi. — Del Bianco Attilio.
Scalo Fiorentino. — Fedi Attilio.
FOGGIA. — Arminio Tommaso.
FORLÌ. — Vidotto Leo.
Cesena. — Sport Club.
Forlìpopoli. — Vallicelli rag. Piero.
Morciano R. — Giuliotti rag. Tommaso.
Rimini. — Ugolini Giovanni.
Villa Rotta. — Gaudenzi dott. Giuseppe.
GENOVA. — Bellucci dott. Guido, Berta Claudio A., Bieri Jean, Cafferata rag. Amedeo, Carbone Pilado, Casabianca rag. Carlo, Cavalli Giuseppe, Comi Mario, Dellepiane Sant, Domiuoni Giuseppe, Ghersi Alberto, Gianoni Attilio, Jorio Arduino, Laguzzi rag. Silvio, Meuniti Ivo, Peri Carlo, Serra Gabriele, Sivori dott. Luigi.
Camogli. — Francesconi Agostino.
Chiavari. — Luppi Destila Gaspero.
Cogoleto. — Rossi Benedetto.
Finalmarina. — Zardo Bertrando.
Pieve di Novi. — Corsanego Giuseppe, Rollino Luigi.
Rivarolo Ligure. — Razzetto Serafino.
Savona. — De Angelis cap. Egidio, Vedani cav. Luigi.
Sestri Ponente. — Enrico Ing. Matteo.
Spesio. — Dispensa Domenico, Sala Convoglio Sottufficiali del 17 Regg. Fanteria.
Varasse. — Lupi Adolfo.
GIRGENTI. — Di Bartolo Ing. Gaetano.
Aragona. — Alaimo Carmelo.
LECCE. *Alato.* — Panzeri Amadio.
Castignano del Capo. — Fuortes Fritz.
LIVORNO. — Campi Giorgio, Mel Raffaello, Torreni Arrigo, Zuppelli Giorgio.
LUCCA. — Burchianti Guido, Gaddini Giuseppe.
MACERATA. — Rabbaglietti Egelfredo.
Camerino. — Cardona Gilberto.
Roccamare. — Caroli Attilio.
Sarnano. — Ranconi Romeo.
MANTOVA. — Fusi rag. Giorgio.
Mascara. — Tantalo Giuseppe.
Pogagnaga. — Borghani Benofante, Marmiroli Ulisse.
Sermide. — Travaini Ferdinando.
MASSA CARRARA. - *Carrara.* — Ponzanelli Ottavio.
Castelnuovo Garfagnana. — Vannugli Demetrio.
MESSINA. — Caglia Giovanni, Calamara Antonio, Mastrobisi Luigi.
MILANO. — Albani Domenico, Annoni Pietro, Bernareggi Leopoldo, Bernasconi Pierangelo, Bianchi Gaudenzio, Bistoletti Arturo, Bolderi Anibale, Bonelli Marcello, Bonfanti Aristide, CALVI GAETANINA, Carandini Giulio, Casati rag. Alfredo, Castoldi Romolo, Cattaneo Attilio N., Centemeri Luigi, Chizzolini Ing. Tullio, Colombini Carlo, Comincini Giovanni, Coppa

IL NUOVO PNEU

Vulcan lisse ferrè

è il solo che realizzi un vero progresso
 nella fabbricazione dell'antidérapant

AGENZIA ITALIANA PNEUMATICI "VULCAN" — Via Sebastiano Valfrè, N. 18 — TORINO

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
 DI OBIETTIVI

COOKE

per lavori in GALLERIA ed all'ERTO

PROCESS LENS obbiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)

APPARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:

LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO



FOCUSING COOKE LENS
 Series III 7/2

Aldo, Crippa Guido, Curtini rag. Lorenzo, Della Giusta avv. Adolfo, Della Monte Enrico, De Nicola Francesco, De Simoni rag. Giovanni, Dubini Pietro, Fabbri Federico, Fagnola Giovanni, Fassi Alfredo, Floris Edoardo, Francia Edoardo, Fumagalli Luigi, Fusari Gaetano, Galimberti Stefano, Galloni Virgilio, Genderini rag. Augusto, Giachi Giovanni, Gilberti Domenico, Gragona Paolo, Gramatica Paolo, Gualta avv. Luigi, Guido cav. Guido, Hülsdorf Enrico, Imbortì geom. Luigi, Lantieri Marco, Livraghi Ermilio, Lombardini Mario, Lupi Luigi, Luppi Lodovico, Maggi Giuseppe, Mainardi Ambrogio, Mantovani Aldo, Marchesi prof. G. B., Marras Eraldo, Migliori G. B., Moneta Giuseppe, MONTCHAL BERTA, Nangeroni E. Remo, Nangeroni Mario, Nava Marco, Orsaulgo ing. Vittorio, Orsi Agostino, Pascoll ing. Giuseppe, Pecoroni Giovanni, Perlasca Mario, Piccaluga Angelo, PIROVANO ROSA, Pogliani Adolfo, PRESTINI ONGANIA MARIA, Prina Enrico, Raehelli Carlo, Rigamonti Lucio, Rizzo Giuseppe, Salta Gaetano, Tavagliari Gaetano, Tonelli Gaetano, Valla Giuseppe, Vallenzasca Pietro, Verganti Enrico, Viancini Carlo, Villa dott. Gaetano, Vita ing. Guglielmo, Vitali Mario, Volontè Eugenio, Zome Francesco, Zuan Emilio.

Abbiategrasso. — Vismara Edoardo.
Albate. — Corbellini Guido.
Albate. — Tottimanzzi Stefano.
Barlassina. — Ortalli dott. Giuseppe.
Besana Brianza. — Viganò Piero.
Busto Arsizio. — Grampa Mario.
Cagnola. — Giudici Angelo, Novelli don Ettore.
Cassano d'Adda. — Battini rag. Fermo.
Corsico. — Municipio di Corsico.
Gorgonzola. — Marforio Antonio.
Gorla Primo. — Canonica rag. Piero.
Lainate. — Veronelli Antonio.
Legnano. — Beretta Felice Carlo.
Lissone. — Alberti Paolo.
Melegnano. — Maasfroni Carlo, Menicatti Giovanni.
Monza. — Negro Carlo.

Plottello. — Municipio di Plottello.
Pozzuolo Martesana. — Municipio di Pozzuolo Martesana.
Renate. — Baragiola Luigi.
Rescaldina. — Colombo Umberto.
Rho. — Bianchi Ugo.
S. Angelo Lodigiano. — Moretti tan. Ugo, Toscani Francesco.
Seregno. — Busnelli Francesco.
Sesto S. Giovanni. — Possenti ing. Aurelio.
Trezzo d'Adda. — Rolla Giuseppe, Tolla Edoardo.
MODENA. — Latta Aurelio.
CARPI. — Govi Giovanni.
NAPOLI. — Albrecht Carriè Ernest, Armandi Manfredi, Bert. Domenico, Calenda di Tavani bar. Lucio, Caracciolo di Torella Nicola, Di Giovanni Augusto, D'Orso cav. ing. Gustavo, Falel Bernardino, Foderà ing. Oscar, Lanzara Giuseppe, Lattes Alessandro, Malto Guido, Minervini Giustino, Perlobetti march. Ugo, Terzi Roberto, Zanellini Lodovico.
Capri. — Di Domizio Carlo.
NOVARA. — Arona. — Arado Filippo.
Baveno. — Biganzoli Domenico.
Biella. — Colla Arnaldo, Dolleani Guido, Gromo dott. Alessandro, Simonelli Giacomo.
Borgomanero. — Cravedi Giovanni.
Borghesio. — Bastin Léon, Cramer A. W., Mondino Attilio.
Carpignano Sesia. — Ajinone Carlo Camillo, Laddi Ernesto.
Dossano. — Rondelli Francesco.
Intra. — Braendli Fritz.
Omegna. — Garga G. B.
Piedimulera. — Piraxal Ferdinando.
Stresa. — Pastore Giuseppe.
Vercelli. — Castelli dott. Eugenio, Magli Celso.
PADOVA. — Boschi rag. Antonio.
Este. — Minghetti Egildo.
PALERMO. — Amenta Franco, Carrabotta Carmelo, Castiglia dott. Eugenio, Coscuz cav. Alberto Franc., Falcone avv. Tommaso, Ferrara Gaudolfo Gaetano, Gallo Giuseppe, Gondrand An-

FRERA

BICICLETTA A MOTORE

1 1/4 HP

PESO Kg. 35

LISTINI GRATIS
SOC. AN. FRERA-MILANO

**È PREFERITA PER LA
LEGGEREZZA E LA REGO-
LARITÀ DI FUNZIONAMENTO**

drea, Gritti Giuseppe, Juorporae cav. Francesco, Kirner Desiderio, Oliva Giovanni, Riccardi Francesco, Vernaci Salvatore.
Iccara. — Verga Orlando Nicolò.
PARMA. — Hagatti cap. Alfredo, Candutti Mario, Croff Carlo, Masturzo Giovanni, Mori Giuseppe.
Corniglio. — Banzi Mario.
Rigoso di Morecchio. — Quaretti Cleto.
Salsomaggiore. — Varani Giuseppe.
PAVIA. — Baltramini Vincenzo, Cerri Ing. Mario, Frascarolo. — Amaratone Oreste.
Gambold. — Carnevale Mino Gaudio.
Miradolo. — Bassi dott. Galeazzo.
Voghera. — Arri sottoten. Onorato, Ruggero ten. Giovanni.
PERUGIA. — Boni Egidio, Storelli geom. Vincenzo.
Arrone. — Patrizi Antonio.
Castiglione del Lago. — Municipio di Castiglione del Lago, Piastrelli Francesco, Sodini Luigi.
Foligno. — Villani ten. Virginio.
Orceto. — Andreani Carlo.
Passignano. — BALDUCCI COLOMBA.
Ponte Felcino. — Cuccia Ugo.
PESARO. — Urbino. — Alippi prof. Tito.
PIACENZA. — GHIZZONI ZAIRA.
PISA. — Cini avv. Francesco.
Crespina. — Del Guerra avv. Silvestro.
Terricciola. — Fornai Valentino.
PORTO MAURIZIO. — Marenduzzo prof. Antonio, Natta Fr. Maria, Pedde prof. Nicola.
Oneglia. — Gandolfo Antonio, Novaro G. B.
Sanremo. — Traverso Vittorio.
POTENZA. — Cancellara. — Torrente Michele.
Pollicoro. — Padula avv. Michele.
RAVENNA. — Ortolani Domenico.
REGGIO CALABRIA. — Gerace. — Cavalieri Giacinto.
REGGIO EMILIA. — Fornaciari Ferruccio, Oleari dott. Aurelio, Patroncini rag. Nino, Villa Emilio.
Casalgrande. — Olmi Giovanni.
Quattieri. — Rovati Amedeo.
Guastalla. — Branchini Giuseppe.
Rubiera. — Giberti Mario.
S. Martino in Rio. — Prampolini Candido

ROMA. — Bonaccorsi Domenico, Casartoli Antonio, Della Valle Ernesto, Del Sordo Mario, Epifani Ing. Luigi, Lombardo Tommaso, Koch cav. Ernesto, Tosti Amedeo.
Casa. — Sessi Alfredo.
Cittarecchia. — Gherardi cap. Gerardo, Minoli Giovanni, Nardi ten. Tito, Rossi ten. Emanuele, Simonetti ten. Giovanni, Torasso Domenico, Urru Salvatore, Venci cap. Michele.
Frosinone. — Cacciavillani Ing. Gaetano.
Tivoli. — Pusterla Luigi.
Viterbo. — Aldisio cap. Arcangelo, Diana Francesco, Furla Edoardo, Gauthier Filippo M., Massani ten. Silvio, Neri cav. magg. Teofilo, Sala Convegno 00 Fanteria, Venanzi cap. Tito.
ROVIGO. — Negri Carlo.
Adria. — Gagliardo Guido.
Ariano Polesine. — Cisotto dott. Francesco, Scandella Ettore.
SALERNO. — Amalfi. — Barra Raffaele.
Casabugno. — D'Elia Antero, Novellino don Angelo.
SASSARI. — Altara dott. Eugenio.
Berchidda. — Achenza Martino, Achenza Salvatore.
Laerru. — Oggiano A. Paolo.
SONDRIO. — Mosconi Amos.
Morbegno. — Dell'Oca Giuseppe.
Semogo. — Rossi Luigi.
TERAMO. — De Sarro ten. Michele, Marcosignora Ezio.
Farindola. — Ortensi Ruggero.
TORINO. — Arisio ten. Mario, Arnoodo ten. Giuseppe, Bartolomei Emilio, Berione Edoardo, Campogrande cap. Cesare, Doveschi Oscar, Fantilli ten. Ubaldo, Ferrari Ferdinando, Gallina Giacomo, Giannini ten. Luigi, Giovannozzi Guido, Giustiniani Onofrio, Higginson G. A., Maggi Cesare, Marguerettaz Michele, Meistrallet cap. cav. Ernesto, Milano Angelo, Monti ten. Arturo, Montiglio ten. Enrico, Parato dott. Vittorino, Regazzi Giuseppe, Rosso Augusto, Stallo Massella Estelle, Stobbia Guglielmo, Talla Paride, To-tera Ugo, Testori prof. Angelo, Toverebold Arturo.

S. T. I. B.
C. BASSOLI & C.
BOLOGNA
 Fabbrica di accessori per Ciclo, Moto ed Auto
 Frai: **BASSOLI-REX**
FULGUR-OMEGA
 a trasmissione flessibile, brevetti propri.
 Valvola a tubetto metallico per pneumatici (brevetti-ita)
 Chiedere i nostri articoli presso tutte le case d'ingrosso.



VELOXINE
 LA MIGLIORE BENZINA PER AUTOMOBILI
 Rappresentanza e Deposito per Milano e Lombardia:
A. CACCIA & FIGLIO, Via Borgonuovo, 15 - Milano

AUTOCRÈME
 PASTA MIRACOLOSA PER PULIRE LE MANI
TERSIVA
 Vendesi nei migliori negozi di accessori
 Produttori:
OFFICINA CHIMICA PICCININI, SANT'ILARIO D'ENZA

RENARD Biciclette senza rivali per qualità e prezzo



Malgrado il loro prezzo ridottissimo, le nostre non sono macchine di concorrenza, né d'occasione (della quali bisogna diffidare), ma solo il prodotto coscienzioso e regolare della MANIFATTURA RENARD, universalmente nota per la sua serietà ed onestà, la quale, grazie alla produzione su vasta scala di un tipo unico e la vendita esclusiva per contanti ed a prezzo fisso, può dare a prezzo di fabbrica un tipo di bicicletta robusto e scorrevole, seriamente garantito, migliore di molti tipi che sono in commercio anche a prezzo molto più elevato.

Le nostre macchine sono costruite con ottimo materiale, di forma elegantissima. Piacente smaltate in nero o brillantemente nichelate, cerchi, raggi, sono muniti del celebre Pneumatici Michelin, di sella Brooks originale (il 14) e di freno al cerchio patente e progressivo.

Prezzo della Macchina completa come il disegno L. 130. — Idem con ruota libera a sfere, di perfetta esecuzione L. 135. — Con ruota libera e due freni il posteriore licenza Bowden L. 142.50

Al pari del T. monta accessoriato del 5° includendo il N.° di tessera.

Le nostre macchine vengono consegnate alla nostra Agenzia di Milano verso pagamento dell'im. orto, oppure spedite per ferrovia, contro assegno, a rischio e pericolo del committente. In questo caso mandare coll'ordinazione L. 30 di anticipo, a mezzo di cartolina-vaglia. L'imballaggio è fatturato al costo e non si riprende.

Indirizzare lettere, telegrammi, cartolina-vaglia, ecc., alla
AGENZIA ITALIANA Cicli RENARD - Via Boccaccio, 31, MILANO

Gran numero di vendite ed altre tante testimonianze favorevoli, confermano un successo senza precedenti e dimostrano l'assoluta superiorità delle nostre macchine.

Casana Torinese. — Avataneo Odilmo.
Giaren. — Usceglio geom. Carlo.
Pont S. Martin. — Caldi dott. Leonardo.
Ricario. — Splendoroli Ing. Ugo.
Rivoli. — Adriani Ottavio.
Suzer. — Baccan Augusto.
Villareggia. — Properzi dott. Massimo.
Via. — Cattolino Domenico.
TRE ANI. — *Castelvetrano.* — Municipio.
TRE SO. — *Bortoletti* Giuseppe, *Giorgini* Cesare, *dioli* Guido.
Villo. — *Huogo* Alberto.
UDIN. — *Palmarini* conte Augusto, *Stefanutto* do I. Giovanni.
Huta. — *Battigello* Angelo, *Nicoloso* Augusto.
Flagogna. — *Vareschi* Del Collo Giovanni.
Nogaredo di Cona. — *Tonissi* Luigi.
Palmanova. — *Da Blasio* Antonio.
Premariacco. — *Bizz* Francesco.
Sactis. — *Cristofoli* Ezio.
S. Vito. — *Grandis* Giovanni.
Splimbergo. — *Pavoglio* Giacomo.
Tarcento. — *Mugani* Giacomo.
VENEZIA. — *Ancona* dott. Guido, *Dell'Olivo* Antonio, *Fasanotto* ing. Giuseppe, *Ferrarese* Raul, *Ferrari* Bravo avv. Ettore, *Massone* Egipto, *Palma* Ovidio, *Passuello* Dante.
Altoposti. — *Carrara* don Emilio.
Chioggia. — *Ravagnan* Gino.
Martellago. — *Fusaro* Cirillo, Municipio.
Mestre. — *Colpi* rag. Umberto, Municipio.
Mirano. — *Canova* cav. dott. Giuseppe, *Compostella* Carlo, *Muneratti* Mario.
Mira Ponte. — *Bonolo* Attilio.
Portogruaro. — *De Gotzen* ing. Ettore.
S. Maria di Sala. — *Ghedini* Francesco.
VERONA. — *Capobianco* dott. magg. Domenico, *Coris* Gaetano, *Ferrari* Domenico, *Maloli* cav. ing. Luigi, *Manfredini* rag. Giulio, *Montessoro* Ennio.
Cold. — *Benallo* Carlo.
Legnago. — *Valentino* Monal.
Malcesine. — *Moretto* don Antonio.

Nogara. — *Chiaromonte* Giovan B.
Tregnago. — *Bonomi* Gino, *Cracco* ing. Francesco, *Salomoni* dott. Umberto.
VICENZA. — *Pomardi* geom. Giulio.
Arsiero. — *Circolo di Lettura.*
Bassano. — *Club Sportivo.*
Cogollo. — *Bonaguro* Giuseppe, *Clini* Giuseppe, *Longhi* Gasiano, *Pellogrini* Olindo, **ROSSATI ANNA**, *Rossati* Antonio, *Rossati* Domenico.
Form. — *Dall'Osteria* Pietro.
Lastebasse. — *Munari* Giorgio, *Strazzer* Giovanni
Schio. — *Panella* Domenico
Villa Molvena. — *Sorgato* Giacomo.
Villarossa di Mason. — *Lorenzoni* Giulio.

Esteri.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — *Declich* Melchiorre, *Gortala.* — *Orzan* Guglielmo.
TRENTINO. — *Pedemonte.* — *Longhi* Domenico, *Longhi* Luigi, *Rossati* Domenico.
Rica. — *Cassina* Severino, *Glupponi* Aristide.
PROVINCIE DIVERSE. — *Fiume.* — *Bohny* Augusto.
Zirckwitz. — *Croatto* Valentino, *Sturma* Giuseppe.

Francia.

CORSICA. — *Bastia.* — *Southwell* A. C.
DIPARTIMENTI DIVERSI. — *Cabbe Roquebrune.* — *D'Estival* prof. Eugenio.
Mery-sur-Oise. — *Coulombs* geom. Julien.
Neully-sur-Seine. — *Lefevre* Holdevert.
Parigi. — *Brown* Harold, *Chéri* R. Halbronn, *Gil-*
demolster Alfonso, *Hogan* William S., *Isolin* Oliver O., *King* Frederic R., *Lafont* avv. Ernest, *Lassani* Riccardo, *Lubet* dott. Barbon, *Marcellini* Joseph, *Miral* Jacques, *Mombello* Ottavio, *Rochereau* A.

S. PELLEGRINO

FERROVIA ELETTRICA
BERGAMO-S. PELLEGRINO.

Stazione balneare e climatica di primo ordine (m. 425 sul mare).

Concorso di oltre 50.000 forestieri all'anno.

Grandiosi saloni per bibita. — Nuovo stabilimento balneare con 200 camerini di lusso, di I. e II. classe, sale per docce, inalazioni, massaggi, bagni a vapore, idroelettrici, all'acido carbonico, di luce; sale di elettroterapia, ginecologica medica, trentoloterapia, ecc., gabinetti per la ricerca scientifica, per raggi X, ecc.

Servizio medico permanente. — Vasto parco, viab. portici per passeggio, spettacoli, concerti. **GRANDE CASINO.** — Grandioso stabilimento d'imbottigliamento capace di una produzione giornaliera di 40.000 bottiglie. — Numerosi alberghi di ogni ordine. **GRAND HOTEL.** 250 camere. — **HOTEL TERME & MILANO.** 120 camere. — Oltre 4.000 camere in alloggi privati.

La Società Anonima delle Terme di S. Pellegrino spedisce GRATIS a richiesta la Guida illustrata di S. Pellegrino.

VACUUM OIL COMPANY

S. A. I.

GENOVA

Piazza De Ferrari, 40

OLI E GRASSI LUBRIFICANTI PER VETTURE E CANOTTI AUTOMOBILI - MOTOCICLETTE

Marche approvate dal Touring Club Italiano



VACUUM MOTOR OILS
 AUTO VÉLOCITÉ MOTOR OILS
 VACUUM MARINE MOTOR OIL
 VACUUM MOTOR GREASE
 VACUUM GRAPHITE GREASE

AGENZIE E DEPOSITI

MILANO - Via Meravigli, 8.
 TORINO - Corso Sperto, 2.
 ROMA - Via Nazionale, 172.
 VENEZIA - S. Pasca, 2270
 NAPOLI - Corso Umberto I., 325
 SAMPIERDARENA - Via Vitt. Em., 32.
 FIRENZE - Via Braccio, 43.

BOLOGNA - Via Bizzoli, 16
 BERGAMO - Foro Buzzeri, 7.
 INTRA - Corso L. Cadamonti, 6.
 BIELLA - Piazza del Duomo, 8.
 CAGLIARI - Via S. Costanza, 17.
 PALERMO - Via Maletto, 3.
 CATANIA - Piazza dei Martiri.
 MESSINA - pr. G. Orlando Figli.

Germania.

Arlen Rietzingen. — Imbach A.
Hamburg. — Hirtkorn Margarete.
Mittweida. — Righettini Francesco.
Nennkirchen. — Bertassi Pietro.

Inghilterra.

Beckenham. — Todd Naylor Blanche.
Dinorben Vallington. — Scull dott. Gaston.
Ingleton. — Newton F. Giesler.
The Cottage. — Duguid L. F. M.

Olanda.

Baarn. — Wolters G. J.

Svizzera.

CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Buni Carlo.
Locarno. — Pedrazzini Mario.
 CANTON DI GINEVRA. — *Ginevra.* — Borel ing.
 Fernando.
 CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Cero Luigi.
 Larghi Giovanni.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Boston. — Hutchins avv. Edward W.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Pernambuco. — Della Santa ing. Domenico.

Perù.

Callao. — Vicini rag. Giacomo.
Lima. — Sanchez Alzorbe dott. Cesare.

Repubblica Argentina.

Bragado. — Ferrando Enrico.
Buenos Ayres. — Callegari Angelo.
Rosario Santa Fe. — Podio Carlo.

Repubblica de l'Equador.

Kameraldas. — Jaunuzzi Antonio.
Guayaquil. — Allieri Giuseppe, Molinari Giovanni.

Uruguay.

Paso de los Toros. — Purillo Antonio.

Nel numero precedente della *Rivista* è avvenuto un errore d'impaginazione. I candidati da Ravenna in poi, posti nell'elenco degli optanti per il 1907 andavano invece sotto quello degli optanti per il 1908.

Posizione dei Soci al 31 Dicembre 1907.

Soci annuali al 15 dicembre 1907	N. 58 946	
" nuovi dal 15 dicembre al 31 dicembre 1907, optanti per il 1907	" 5	
	N. 58 591	
Dimissionari, irreperibili, morosi	" 4	
	N. 58 051	
Soci vitalizi al 31 dicembre 1906	N. 1 250	
" " dal 1 gennaio al 31 dicembre 1907	" 427	
	" 1 686	
Totale Soci 1907	N. 60 037	

Ufficio di Redazione: Touring. Via Montenapoleone, 14.
 Direttore della Rivista: Prof. Ottone Bruneri.
 Gerente Responsabile: Ferruccio Giobbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
 Via F. Guicciardini, 5.

F.I.R.I.

FABBRICA ITALIANA DI RECIPIENTI INESPLODIBILI

SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI
 CAPITALE LIRE 500.000

Sede ed Amministrazione:

TORINO - Via Sacchi, 26

Stabilimento:

TORINO - Viale Stupinigi

— DITTA —

Squarciafico & C.

MILANO - Via Ausonio, 18 - MILANO

COMPLETO ASSORTIMENTO
 ACCESSORI PER CICLI

Grande
 Assortimento
 Accessori
 e Novità

per
 AUTOMOBILISTI



Automobili
 nuovi e usati
 Bici
 Motociclette
 Marchand
 Mars

New Century

Visitte il negozio in
 MILANO - Via Dante, 16
 della
 Ditta Garavaglia di Pizzi Amatore

TOVRING CLUB ITALIANO



L'arte nei trofei turistici e sportivi.

Sicuro, *arte*. E perchè no?

Non entrano nell'orbita della storia artistica anche i più timidi ed inavvertiti orientamenti della psiche collettiva verso le forme della bellezza? E questi germi che contengono l'avvenire, noi giornalisti, che siamo i documentatori dell'attimo volante, abbiamo il dovere di classificarli e di valutarli, dopo averli scrupolosamente raccolti e studiati.

Del resto anche il modo di intendere tale concetto — arte — va modificandosi e rinnovandosi nella mente e nell'uso del pubblico, o per dir meglio va riavvicinandosi all'antico.

Ve la immaginate voi, l'Italia nello sfolgorante Rinascimento? Allora nessuno s'intitolava «artista», ma tutti, che lavorassero con intelletto d'amore, avevano il diritto di chiamarsi «artefici» poichè quasi non vi erano « mestieri ».

Infatti, accanto alle botteghe degli statuari e dei dipintori di quadri, s'aprivano quelle degli orafi, degli armaiuoli, dei falegnami, dei fabbri.

Questi ai pari di quelli recavano nella loro profuttività una immanente preoccupazione ed un gusto passionato dell'estetica. « Maestro » era l'appellativo semplice ed austero con cui venivano indicati i sommi dell'arte pura, alle case dei quali traeva festante il popolo in processione quando l'opera si annunciava compiuta. « Maestro » veniva con deferenza non minore chiamato dai discepoli (oggi si direbbero apprendisti) e dai concittadini, l'artigiano provetto ed il capo

di maestranza che sapeva improntare nel suo lavoro manuale, anche il più umile, la coscienza del bello e la visione personale della linea e del colore.

Visitate qualunque città della Toscana ove si conservano, per geloso orgoglio della tradizione, le vestigia di questa venturosa età — e voi troverete la riprova materiale di quanto abbiamo affermato, in mille aspetti che vi cadranno sotto lo sguardo per via e nelle abitazioni: dalla leggiadra maestà degli edifici, alla grazia floreale dei martelli delle porte in ferro battuto; dallo stile robusto e solenne dei mobili superstiti, alla fisionomia squisitamente espressiva di ogni arredo, d'ogni utensile domestico, d'ogni vaso serbatosi intatto agli edaci marosi dei secoli.

Mentalità e pratica generale che andarono man mano allontanando nei successivi tempi di maggiori torbidi e disagi politici, fino a smarrirsi quasi completamente nel secolo scorso, che segna l'inizio dell'era borghese ed industriale.

Una improvvisa ed ansiosa foga di produrre in grande quantità e l'asservimento dell'operaio alla macchina, che ridusse sul principio la mano d'opera al minimo comun denominatore di una disadorna uniformità, tolsero ai singoli, per lungo volgere d'anni, di affermare la personalità del rispettivo lavoro. Per fortuna non si trattava che d'una parentesi storica.

Infatti, e da poco più d'un decennio soltanto, noi possiamo dire di aver superato finalmente



lottatori, scultura greca. R. Galleria Uffizi, Firenze.

Ed. P.lli Alinari.

questo lungo, scuro ed ingrato periodo di crisi estetica.

Il maggior benessere e la diffusione crescente della coltura nelle popolazioni, hanno creato all'animo nuovi bisogni e raffinati gli antichi.

La cura del bello si afferma in tutti i pro-dotti dell'industria. È l'arte, mercè questo

moderno indirizzo, è scesa dal limbo quasi trascendentale ove compiacce-

si un giorno di esiliarsi, tenendosi con ieratico disdegno di contatti, remota ed avulsa dal ritmo della nostra esistenza spicciola e quotidiana — e si è riversata liberamente su la multi-

tudine e delle cose e degli intelletti, sbocciandovi, col suo alito animatore, una rifioritura di vecchie visioni disperse e di concetti nuovi, rimasti a lungo latenti.

Le esposizioni industriali succedutesi recentemente in diverse città d'Italia e dell'estero hanno offerto di questa iniziale palingenesi artistica una rappresentazione fedele e completa — anzi, si può dire che da esse sia partito e si divulgasse il verbo della fele novella.

Ci si spiega facilmente il perché una folla compatta passi ininterrottamente innanzi a questa rassegna dell'umana attività. Il popolo ravvisa negli oggetti vari ed innumeri che vi si allineano una parte di sé stesso, un prospetto concreto di tutti i momenti e gli elementi della propria vita d'ogni giorno.

Vero è che ciascuno di tali oggetti, col suo profilo e colle decorazioni che lo inquadrano — gli parla alla vista un linguaggio più diretto di quello che si può sprigionare da altre maniere artistiche, pel fatto stesso della indeterminatezza vasta e multanime che assume il simbolo dell'ornato, rispecchiante, come l'idioma melodico, l'universalità senza limiti delle cose e della coscienza.



Discobulo in atto di aver lanciato il disco. Bronzo antico. Museo Nazionale di Napoli.

Ed. Anon.

È per queste ragioni che noi crediamo l'arte decorativa, non meno del quadro, della statua, e del verso, destinata ad un grande avvenire.

Ma ci accorgiamo che questa divagazione preliminare ci ha portato e più ci porterebbe ancora, lontano dal nostro argomento, al quale ci affrettiamo di far ritorno.

Premi, Coppe e Trofei.

Riservandoci di trattare in altra circostanza dell'arte decorativa nella Mostra del Ciclo e dell'Automobile, ci limitiamo per ora a trarre

qualche considerazione dagli emblemi di Società e dagli oggetti artistici (artistici per modo di dire) che si usa stabilire a premi delle competizioni sportive.

Delle statuette, de' trofei, delle coppe a questo scopo destinate — quest'ultime soprattutto — se ne ordinano e... confezionano in gran numero, in Italia come altrove, ogni anno, ogni mese, ogni giorno; ma poche, pochissime anzi, hanno il diritto di aspirare ad un qualunque titolo artistico.

Eppure in questo genere di figurazioni, sarebbe meno difficile creare delle cose passabili e possibili, di quello che non sia per l'arte ornamentale, trattandosi qui di riprodurre con poco sforzo di fantasia, delle immagini quasi sempre esistenti e concrete, le quali chiedono soltanto di essere animate da un po' di fede, da un po' di studio.



Dono offerto dalla Direzione del T. C. I. all'ex vice-presidente Ing. A. Riva.

Ad infondere vita a certi orditi plastici, ad esempio, basterebbe cogliere l'originale nei suoi aspetti più caratteristici e significativi. La realtà ha un linguaggio sì vario e sì profondo di eloquenza, che sarebbe sufficiente per l'artista il copiare: saper copiare — scienza trascurata spesso e persino, talvolta, ignorata.

Trascurata ed ignorata segnata-mente dai facitori di « oggetti artistici » per lo sport.

Ne avete visti?

Ne avete visti?

Ne avete visti? In gran numero rivelano un'assenza portentosa non solo di idee e di sentimenti, ma delle più infantili direttive della tecnica — ; sono al solito delle ignobili difflamazioni dello sport, dei goffi luoghi comuni d'una accademia piatta e triviale, disposti l'uno accanto all'altro secondo insegna il senno simmetrico che è proprio dei sa-



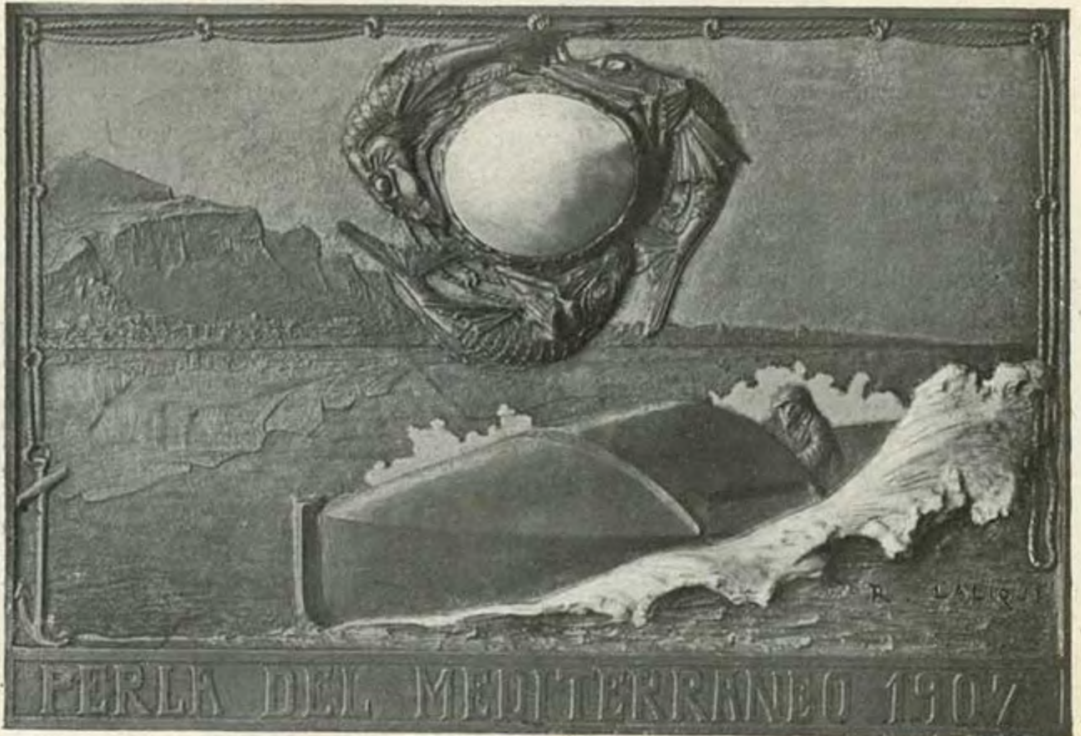
Coppa in argento dorato attribuita a Benvenuto Cellini. Galleria degli Uffizi, Firenze.

Ed. Anon.

restanti quando parano gli altari del buon Dio. Bronzi che si direbbero di cioccolata, ar-



« Verso l'Infinito » Premio della Coppa Branger.



genti ed ori che rievocano i monumenti gastronomici di certi salumai e quasi... fanno venire l'acquolina in bocca.

E le coppe? Zuppiere da trattorie provinciali, insalatiere di fantastici *parvenus*, calici da champagne... ita-



Coppa Florio (Circuito Automobilistico di Brescia).

liano, barattoli da farmacisti, recipienti eteroclitici ed assurdi, insomma, tutto ciò che volete, fuorchè tazze consacrate alle libazioni della Vittoria.

La ragione di questa calamità è presto detta.

Le Società sportive indicano una Targa, una Statua, una Coppa — non hanno di mira a che il premio, per il valore artistico, sia degno di loro e dello sforzo compiuto dal vincitore nel meritare. Purchè esso dia pretesto ad una gara, purchè se ne possa vantare il prezzo in lire, soldi e centesimi!

Un trofeo di gare è presto trovato. Anzi a tal fine sorsero provvidenzialmente dei commercianti i quali, sfruttando questa noncuranza, prepararono e misero in circolazione un grande « stok » di modelli — uno per ciascun sport — e che s'incaricano d'inviarne le copie a chi ne fa richiesta su prezzo e misura, quasi si trattasse di un paio di scarpe.

Per ogni categoria di manifestazioni commemorative od agonistiche, c'è già pronto l'omino che corre, che nuota, che vi mostra un remo, che si balocca con spada o che, per tutto comodo suo, dei venditori e degli acquirenti, non fa nulla di tutto questo e di qualunque altra cosa.

Oppure le Società ed i Comitati si raccomandano al primo venuto, al solito mestierante, che — in flagrante contraddizione col termine — è poi sempre il solenne

guastamestieri. E gli artisti di qualche merito se ne stanno schivi in disparte, alimentando in sé quella prevenzione ubbiosa che li fa generalmente riguardare con dispregio questa branca dell'arte.

Però — è debito di giustizia il riconoscerlo — indizi manifesti accennano ad una rinascita.

Non tutti gli iniziatori diimenti sportivi hanno seguito l'andazzo comune.

Qualcuno è riuscito ad ottenere, rivolgendosi per l'ideazione e l'esecuzione dell'opera, a gente dotata di mano e d'intelletto felice, dei lavori d'un certo gusto e di qualche pregio.

Noi appunto abbiamo voluto pubblicare in queste colonne — insieme ai documenti

dei contrasti sportivi più noti e più importanti — quelle opere che ci sembravano segnalare l'inizio del sano e probò rivolgimento al quale abbiamo testè accennato.

Citiamo innanzi tutto due trofei del Touring che sono noti ai nostri abbonati e si collegano alle pagine migliori e più simpatiche della nostra storia sociale. Lo scudo commemorativo della famosa festa turistica del 1905, a cui dette luogo il Convegno gigante di Milano, è lavoro assai riuscito e come ispirazione e come plastica. Il genio turistico balza dallo sfondo con snello vigore di rilievi, bella proporzione di forme, e sciolta vivacità di movimento.

Più umana se non più ispirata è la statua donata or fa un anno dalla nostra Direzione al suo vice-presidente dimissionario ing. Riva, che presenta essa pure delle considerevoli doti di forza e di venustà espressive ed una tecnica facile e nervosa.

I premi delle gare automobilistiche sono numerosi, ricchi e generalmente conosciuti.

Il grande concorso turistico della Coppa d'Oro, ad esempio, ne mise in



Coupe de la Presse.



Coppa Principe di Monaco (Meeting di Monaco).



Coppa del Pirenaei, vinta dalla Casa De Dietrich e rubata poco dopo all'Esposizione Automobilistica di Londra

pallio una vera collezione fra cui ve n'erano di belle e di brutte. Riproduciamo, a titolo di documento, il trofeo principale, che attenua con qualche pregio di modellatura la sensazione sfavorevole derivante dalla composizione generale del gruppo, il quale pecca — a parer nostro — di pedissequità reclamistico-commerciali.

La ormai popolare Coppa Florio rappresenta più che altro un pensiero audace mal composto e con primitiva imperizia tradotto.

Quella specie di sirena dal dorso rudimentale e dal corpo inverosimile e panciuto che si adagia su quattro ruote, collo strascico rialzantesi in forma di calice — sarebbe da porsi fra le eccentricità della chincaglieria di lusso, se non fosse dell'idea che, ripetiamo, non è del tutto malvagia e meritava d'esser meglio trattata.

Migliori assai la Targa Florio 1907 e la Perla del Mediterraneo.

Nella prima si impone alla stima tanto la maniera che l'azione movimentata del quadro: la semplicità un poco stilizzata dalle linee non nuoce all'energico risalto del concetto principale. La seconda è un'opera d'impressione a cui giova la sommaria sprezzatura dei particolari. Se un difetto le si può rimproverare è quello di non aver armonizzato abbastanza allo sfondo generale la perla



incastonata nella targa metallica. Pare infatti una superba spilla caduta e rimasta là per mera combinazione. Si capisce facilmente che l'autore, il Lalique, è un gioielliere.

Con più modestia e tatto il Comitato organizzatore della Riunione Automobilistica Bresciana risolve di riprodurre *sic et simpliciter* la nobilissima statua greca della Vittoria.

Circa le Coppe estere poco c'è da dire, essendo partecipi in maggioranza dei vizi e degli inconvenienti che abbiamo segnalate nelle nostre. *Solatium miseri...*

Buona tuttavia è la Coppa Herkomer per novità ed ardimento d'insieme; bella di attica purezza la Coppa dei Pirenei, che per grande iattura della Casa vincitrice De-Dietrich, venne involata da ignoti furfanti all'Esposizione automobilistica di Londra non molto tempo dopo la competizione

cui aveva servito.

Splendida fra tutte, per coraggioso slancio di poesia e per esatta interpretazione d'un grande sentimento, il gruppo «Vers l'infini» di cui fu dotata la Coppa Branger.

Poco felice è la *Coupe de la Presse*, prosaica e addirittura grottesca la Coppa del Principe di Monaco.

Le due Coppe Gordon Bennet (esse furono delle prime ad apparire) sono improntate ad un manierismo freddo e leccato.



Gordon Bennet, Automobilistica.



Prelio della settimana Automobilistica di Ostenda.



Gordon Bennet, Aeronautica.



Insignificante è la statuetta della settimana d'Ostenda: un Cirano che sembra fatto più per servire da *bibelat* sopra un caminetto che per essere posto in cima ai desideri di una tenzone automobilistica.

E da ultimo una parola per la Coppa dell'Imperatore.

Ecco: ci duole che il nostro giudizio possa apparire irriverente per la maestà dell'enciclopedico sovrano germanico (poichè fu lui a concepirne e ad eseguirne il disegno); ma ci sembra che una Coppa imperiale si sarebbe potuto desiderare meno... borghese.

Ed ora, concludendo la nostra frettolosa analisi: come riuscirà la dea dell'arte ad aprire le ali ed a stendere il volo anche su codesto campo ferace?

Mediante una maggior rispondenza, noi crediamo, fra chi ordina e chi eseguisce tali lavori. Pongano quelli d'ora innanzi un maggior studio nella ricerca degli autori dei loro trofei, e questi si avvicino di più allo sport, procurino di viverlo: esso è una fonte inesauribile e una sana guida di concetti e di forme artistiche.

In Grecia antica le popolazioni amavano le discipline sportive non tanto per l'utile fisico e morale che se ne ritraeva, quanto per il contenuto estetico di esse, che i loro scultori andavano mirabilmente significando.

Nuove vie s'apriranno agli artisti dell'arte nuova. Essi sapranno fondere la serenità solenne e pu-

rissima della linea classica col fervido colorito della anelante e convulsa esistenza moderna.

E se veramente la Coppa vuol essere scelta e conservata a materiale l'apoteosi vittoriosa delle lotte sportive, gli iniziati non avranno che a rievocare un rito artistico pieno di nobiltà e di gloria.

Provino ad istoriare le loro Coppe dei fasti e delle figura-

zioni sportive, come nell'epoca splendida ed eroica dei Comuni la storia della Patria veniva affidata a segni perenni incisi nel convesso delle campane, le quali poi la narravano al popolo col rombo della loro voce vibrante, nelle ore festose del tripudio e nelle ore supreme del pericolo.

Si faccia in modo che fra qualche lustro la storia sportiva possa leggersi, come oggi si legge la storia delle generazioni nei ruderi magnifici dei vetusti monumenti.



Coppa dell'Imperatore Circolo del Taunus.



La Coppa d'Oro.



Coppa Herkomer.

Il Raid Pechino-Parigi

narrato dal Principe Borghese

(Continuazione, vedi numero precedente).

A rappresentare l'Europa occidentale e l'America, pensano i missionari; le missioni cattoliche della Mongolia orientale e centrale sono in mano del Belgio; gli americani hanno anche qui una missione ricca, le case più comode del paese in luogo arioso e salubre; una coppia di svedesi, marito e moglie, vestiti alla foggia del paese, con due ragazzetti biondi e robusti, che parlano la lingua come fossero nati di padre e madre chinesi, portano qui, come dovunque vanno, l'anima loro piena di alti ideali civili, l'opera loro tutta informata a sensi di umanità e di carità. Sono anche i più poveri.

Di conversioni se ne hanno poche e poco disinteressate; ma nelle lunghe escursioni per distribuire bibbie e far proseliti, si annodano amicizie, si sbocciano relazioni commerciali; le pelli si esportano a migliaia di Mongolia; i cavallini mongoli si vendono bene

sui mercati della Cina; e per l'europeo che sa fare, c'è da tornare in patria senza aver da rimpiangere gli anni sacrificati laggiù alla propaganda religiosa.

Incontrammo là, nello stabilimento degli americani, alcuni missionari di Pechino che erano a Kalgan in villeggiatura perchè il clima è buonissimo; l'altezza di un migliaio di metri sul livello del mare, mitiga il calore estivo, e non c'è la polvere gialla, insistente e penetrante che il vento caccia periodicamente sulla capitale. Qui l'aria frizzante del deserto giunge a sbuffi giù per le valli solatie.

Il 17 giugno, all'alba, le cinque automobili uscirono insieme da Kalgan.

La vecchia porta sgangherata aveva cigolato pesantemente sui cardini, aperta da un guardiano assonnato, e il motore, rombando forte, ci portava a una bella velocità su per la valle, in mezzo ai ciottoli, non sempre facili, del letto di un torrente.

A un certo punto, dove la pendenza si accentua, e il torrente asciutto si perde in rigagnoli su per la montagna, ci mettemmo per il suo fianco.

I *coolies*, mandati avanti la sera, riavvolsero la corda consueta alla punta dello *chassis* e su per la china faticosa, e per le roccie, e sull'orlo del precipizio, ricominciarono a far sentire il loro grido monotono: *Lae! Lae! Lai* con il quale davano simultaneamente al loro lavoro.

Barzini ed io salivamo a piedi. Era l'ultimo gradino che ci doveva portare su al deserto desiderato, fuori dalle difficoltà della montagna cinese, fuori

dalla compagnia dei *coolies*, dove dovevamo trovare la libertà dei nostri movimenti rapidi e sfruttare le energie del nostro motore.

La salita era ripida; come su per una immensa scala le serpentine della strada ci portavano in alto, scalino per scalino, e sotto a noi la valle si inabissava e la vista si stendeva più larga e più aperta su tutto quel groviglio di montagne che ci circondava.

Il panorama, limitato verso il mare dai monti che avevamo valicati al passo di Nan-kau, si stendeva in un vasto semicerchio da oriente a occidente.

Il ciglio dell'immane piedestallo sul quale instava l'altipiano mongolo, fuggiva alla nostra destra in una curva maestosa verso le vallate lontanissime e invisibili dell'Hoang-ho; e, pa-



Intorno a Tu-nu-pu.
Gli ausiliari del paese difficili.

rallele ad esso, le catene dei monti si addossavano le une alle altre, nitide le prime, che serrano la valle del San-kau-ho, e poi poco a poco, soffuse di nebbia ed azzurrognole nella distanza fino alla linea tranquilla e solenne del grande Khin-



Estrema salita dopo Kalgan.

gan, che là, verso il sole levante, nasconde i campi storici della Manciuuria, fino alle cime azzurre e spezzate che si moltiplicano laggiù al sud-ovest in direzione dello Scian-si.

E sotto a noi era un passaggio strano. I contrafforti si precipitavano verso le valli, regolari ed uguali, giganteschi e robusti come enormi speroni costruiti lì da un popolo di titani, a rafforzare la grande muraglia naturale che si erge, limite e difesa, tra la steppa arida e sterile e la « terra delle diciannove provincie » tutta densa di abitanti, vivificata di acque, fertile di prodotti agricoli.

Come il vecchio vallo di fango che i piccoli uomini costrussero, munito di torri, sull'orlo della conca mongola, e tutto rotto dalle intemperie e lavato dalle tempeste, così questi forti speroni sono tutti segnati dal tempo, e rosi e solcati, e tormentati dalla furia dei venti e delle nevi.

Sotto a noi un caos di valloncelli e di creste si accavallano, si inseguono, si ripetono; sui loro fianchi brulli le ombre si disegnano vigorose e fantastiche, svelano l'ossatura di un continente dal quale la vita si è allontanata; e nella luce bianca, cruda, quel paesaggio quasi

lunare ci sembra degno di sostenere la grande serena tranquillità del deserto.

Io vollen godere da solo l'intensa, l'unica impressione che il deserto incide sempre nell'anima di chi lo vede, la prima volta dopo lunga assenza, aprirgli d'innanzi la misteriosa bellezza del suo orizzonte marino. E la vigilia della partenza da Kalgan me ne andai, solo, a esplorare la strada di Mongolia.

All'ambio del mio *poney*, che pareva sentisse il richiamo delle sue praterie native, salivo su per la valle stretta e solitaria. Il torrente, nel quale le piogge appena incominciate raccoglievano un magro rigagnolo d'acqua, stendeva il suo letto largo e ghiaioso, che sa l'impeto delle correnti quando le gioaie nude di vegetazione si scaricano, alla primavera, delle nevi, sono lavate dall'acque torrenziali nella stagione delle piogge.

Qua e là, ancora, un villaggio povero — case di fango e paglia — dove i montanari accolgono il gregge di capre non ancora bello di lane preziose, — si aggrappa alle balze o apre lungo la strada



La valle dopo Kalgan.

la porta di qualche osteria dove trovano un recinto i camelli, un giaciglio duro e un cibo frugale i camellieri.

Qua e là, ancora, un tempietto che, pel colore d'argilla di che sono impastati i suoi muri e i suoi piccoli mostri guardiani, si confonde nella pendice.

Poi gli abitanti si fanno rari, la strada esce

dal letto del torrente, si inerpica, divenuta sentiero, su per il monte che si scosende; e giù, lungo il sentiero soffia più violenta e più vicina la brezza del deserto.

Il colle, che s'intaglia profondo a circa 1600 metri, ha quasi l'aspetto d'una porta. A destra e a sinistra dell'insellatura, due grandi piramidi di pietre drizzano i loro fianchi ed ergono le cime, sormontate di bandiere spiegate al vento.

Pochi passi e sono sulla soglia, fra i due *obo*.

Dietro a me tre colossali gradoni scendono, erti e paurosi, alla china, al mare, alla vita; davanti a me si aprono la Mongolia, il deserto, il silenzio.

Sotto la gran cupola serena del cielo è un succedersi di lente colline verdi di prati, che digradano dal colle dolcemente verso l'orizzonte.

Nulla interrompe la linea circolare dell'orizzonte.

E' un immenso oceano, che stende la verdura dei suoi flutti immobili lontano lontano, fino a che la terra, perduto il colore nella distanza, si unisce al cielo scolorato d'azzurro; e il limite non è preciso, come in mare; e il vento, che viene di lontano, porta il profumo acuto dei timi del deserto, come la brezza marina il salmastro dell'oceano; e il fruscio che s'ode quando le raffiche strisciano sull'erbe

ispide e asciutte della steppa, somiglia il bisbiglio dell'onde che si frangono nella spiaggia.

I naviganti e i pescatori che viaggiano il mare, sogliono, nella loro semplice fede, dovunque e sempre portare doni votivi agli iddii protettori perchè facciano buono il loro viaggio, e doni riconoscenti per il ritorno felice.

I pellegrini del deserto hanno anch'essi il loro santuario, i loro doni votivi.

Questi *obo* giganteschi che segnavano il colle erano gli stessi *obo* che mi avevano segnato tanti altri colli traversati otto anni or sono laggiù, nel Tien-tscian centrale, a 3000 chilometri all'ovest.

Il deserto che gli occhi miei avevano visto allora dagli aspri contrafforti del Khan-ten-gri, dalle cime che si appuntano vestite di neve e di ghiacci a 5000 metri di altezza; quella gran conca rosea disegnantesi al sud-est verso la catena dei Kuen-lun, era la stessa grande pressione di un mare scomparso, lo stesso *Sciama*, lo stesso Gobi, che ora stavo per affrontare dal

segguolo di un'automobile italiana. E anch'io ebbi la tentazione di gettare sull'*obo* la mia pietra votiva. Così si costruiscono quelle piramidi di preghiere.

Ognuno vi aggiunge la sua, e, negli anni e nei secoli, il piccolo mucchio è così cresciuto fino all'altezza di parecchi metri.

E fra le pietre stanno infitte schegge di legno proclamanti in caratteri mongoli il voto del viandante; teschi di becchi e di tori, cui il sostrato *sciamanista* della religione di quei nomadi conferisce un significato profondo; lunghe aste in cima alle quali isolate o legate a mazzi, a ghirlande, sventolano striscie di stoffa, quasi sempre rossa.

Il vento del deserto, che non tace mai, le batte, le fa vibrare; o le preghiere che il passante affida a quegli stracci vanno nel vento a cercare la forza buona che sostiene e protegge.

La corsa rapida mi ricondusse a Kalgan — 70 km. in sei ore — e l'indomani rivedevo il deserto. Ma la strada era su per un'altra valle; il colle meno erto; l'atmosfera carica di nuvole; una piccola osteria toglieva alla soglia montana il carattere delizioso d'isolamento, e mancavano gli *obo*.

Invece di questi, la lunga fila dei pali telegrafici si stendeva di-

ritta e regolare giù e su per le vallette e per le colline verdi, fin dove l'occhio giungeva.

Ci fermammo a un piccolo gruppo di misere casupole, un po' guarnigione cinese, un po' *caravan-serrail*, al bivio di due strade.

A sinistra la grande «strada dei carri» piega ad ovest-nord-ovest verso Sair-ussu e Uliassutai — a destra la «strada dei camelli» punta dritta a nord-ovest verso Urga.

Sull'altipiano finivano le grosse difficoltà delle strade montuose.

Due carri scaricarono i pezzi di carrozzeria che non erano stati montati a Kalgan; i bidoni di benzina che ci era sembrato inutile versare nei serbatoi della macchina; i pochi *coolies* che ci avevano aiutati a vincere le ultime asperità ci lasciarono per tornare a Pechino; ci lasciava anche il buon Ma-fu (governatore di cavalli) della legazione d'Italia, che ci era stato interprete e guida preziosa.

Per due ore, su quei prati, fu tutto un affaccendarsi intorno alla macchina.



Alla soglia della Mongolia.
La tappa per ricaricare le vetture.

L'Italia era al completo.

Le forti tavole ferrate che sostituivano i parafranghi e dovevano servire eventualmente come passarella, erano a posto. Il sedile posteriore si affondava tra i due serbatoi laterali della benzina, capaci di 100 litri ciascuno, e riposava sul serbatoio dell'olio, capace parimenti di 100 litri.

Viti, bulloni e dadi di ogni dimensione, un magnete completo, valvole, molle, dischi della frizione, coppie di ruote dentate del cambio di velocità, pignoni del differenziale, cuscinetti a sfere, uno stantuffo, bronzine per le bielle — tutto l'arsenale, insomma, degli oggetti necessari a riparare i guasti della vettura e del motore, erano riposti in bell'ordine in un cassone che si apriva sul di dietro dell'automobile e sul quale era fissato un serbatoio per acqua di 50 litri.

Il sedile posteriore fu provvisoriamente sacrificato al bagaglio, che, per quanto ridotto a una quindicina di chili per ciascuno dei tre viaggiatori, mal si accconciava nel breve spazio residuo sul cassone,

aumentato come era di 24 camere d'aria chiuse in un grosso sacco, di sei copertoni che non potevano tutti trovar posto sul portagomme posteriore della vettura, di due binde, di un piccone, una pala, due solidi paletti di ferro, un paranco e catena, matasse di parecchi metri di corde e funi, una pentola, padella e cazzaruola d'alluminio, contenenti piatti, bicchieri e posate dello stesso metallo, e un saldatore a benzina che doveva far anche funzione di fornello da campo.

Una cassa di grasso occupava un montatoio, dieci chili di maccheroni invadevano un parafranghi, e, al di sopra di questo carico caotico, un baldacchino era teso su quattro aste mobili, ai quattro angoli della carrozzeria.

Tutti i cantucci liberi erano occupati da scatole di *corned beef* e pacchi di cioccolata, le sole provviste che avessimo con noi per gli eventuali bivacchi.

Prevedevamo di doverne fare pochi.

Nel primo progetto d'itinerario — quello abbozzato negli uffici del *Matin* — ci era stata indicata, per la traversata del Gobi, la strada dei carri per Sair-Oussu. E' quella seguita finora da quasi tutti i viaggiatori europei che sono andati a Urga da Pechino; e si servirono, come mezzi di trasporto, del carro cinese.

Ma a Pechino, interrogando ed informandoci, avevamo mutata idea. La strada dei camelli è anche quella del telegrafo. Più scarsa di pozzi, senza corpi di guardia, senza stazioni di posta, essa è però di quattrocento chilometri circa più breve, non presenta maggiori difficoltà di terreno ed è seguita dalla linea del telegrafo.

Lungo questa linea, a Pong-Kiong, Udde e Tuerin, sono tre uffici telegrafici di trasmissione

e di guardia, retti da cinesi che parlano l'inglese. Gli uffici distano fra loro, e da Kalgan e da Urga, non più di 300 chilometri in media, e la distanza resta così divisa in quattro tratti pressochè uguali, ciascuno dei quali, se il terreno fosse propizio, poteva esser percorso in automobile in un solo giorno. Nelle stazioni intermedie avevamo stabiliti i nostri posti di rifornimento, e da Pechino erano partiti ordini per assicurarci una buona accoglienza ed il possibile aiuto.

Io contavo perciò di dovere accampare, fino a Kiakta, solo per qualche accidente impensato, chè altrimenti una casa ospitale sarebbe stata a nostra disposizione sempre, alla sera.

Ma nelle mie previsioni non avevo tenuto conto del lungo lavoro di ricostituzione della vettura che ci trattenne dopo varcato l'ingresso dell'altopiano; sicchè quel pomeriggio del 17 giugno, dopo una trentina di chilometri, ci fermammo per la notte e drizzammo le tende.

Due delle aste mobili, disposte nell'asse longitudinale della vettura, sopportavano la linea mediana del baldacchino.

Questo, spiegato e fissato in terra con solidi paletti, formava i fianchi di una tenda a sezione triangolare che ricopriva tutta intera la vettura, lasciando ai lati delle ruote, da ambo le parti, uno spazio per stendere i sacchi a letto e le pellicie di capra per viaggiatori. Avanti e indietro due teli, opportunamente sagomati,

chiudevano la nostra abitazione provvisoria.

La *De Dion*, il *Contal* e la *Spyker*, si accamparono vicino a noi, mentre poco lontano un

piccolo villaggio, o, meglio, un gruppo di case coloniche cinesi, ci offriva le sue magre risorse: qualche dozzina d'uova.

Perchè la popolazione densa nell'Impero di mezzo, sebbene trattenuta da mille ragioni di consuetudine e d'interessi, comincia a straripare fuor dai confini naturali e storici e ad invadere lentamente quasi con un processo di capillarità le zone più prossime, che, se non offrono la fertilità delle terre irrigate dai grandi fiumi nelle provincie del centro e del mezzogiorno, se non danno prodotti altrettanto ricchi, concedono però al lavoro assiduo, tenace, abilissimo della agricoltura abituata alle strettezze della coltura extra-intensiva, un largo margine di remunerazione.

Certo, siamo ben lontani dall'assistere ad un movimento di espansione colonizzatrice. Sono infiltrazioni appena sensibili che si verificano; non certo lo spostamento di masse di centinaia di migliaia quali occorrerebbero ad esempio, per assicurare alla Cina, meglio che con una forte occupazione militare di là da venire, il possesso tranquillo della sua parte di Turkestan.

Comunque, la razza gialla, ammuccchiata e compressa fin qui, è oggi la macchia d'olio che, lentamente ma sicuramente, dilaga.



Prime furte mongole.

Quella notte dormimmo all'estremità delle sfumature estreme, e l'indomani mattina, due ore dopo la partenza, avevamo lasciato dietro a noi gli ultimi vestigi di coltivazione; volgendoci potevamo scorgere, spiccanti nel verde smorto della steppa, le macchie regolari dei campi, il profilo familiare delle ultime abitazioni fisse ove dimorano gli uomini che vivono della zappa e dell'aratro.

E avevamo lasciato dietro a noi, anche, per non più rivederlo il *iricar Contal* che non riuscì a solcare il deserto.

Seguivamo i fili del telegrafo a buona andatura. Il suolo andava facendosi sempre più piano e più duro. Non era la pianura; ma un seguito di lunghe ondulazioni che si ripetevano come i larghi gradini di una cordonata che scendeva lentamente verso il Gobi, verso la grande depressione centrale.

In fondo alle pieghe del terreno, dove si raccoglie un po' d'umidità, dove l'erba è più verde e più spessa, vedevamo lontani i fumi degli accampamenti mongoli, indovinavamo le prime *iurte*.

L'orizzonte, sempre estesissimo, non era disabitato.

Qua e là gruppi di camelli drizzavano contro il cielo senza nuvole le loro forme lungamente immobili di ruminanti; i cani mongoli, grosse bestie dal pelo ispido, dalla voce vigorosa, dagli istinti carnivori, si precipitavano contro a noi dal fianco di pastori invisibili:

*« e di puledri una leg-
giadra schiera
annitendo correa lieta
al rumore... »*

Mandrie di cavalli lasciavano la pastura, e, impazziti dallo strepito del motore, che per lo scappamento libero riempiva di scoppi secchi e ripetuti il silenzio immenso, si avventavano, in corsa folle, verso l'oggetto stesso del loro spavento.

Più raramente, e in vista di accampamenti, branchi di vacche pascolavano al sole.

A volte il mandriano, alto in arcioni sulla piccola giumenta irsuta, con in mano la lunga asta portante il laccio scorsoio e brandita come una lancia, si avvicinava al galoppo e si fermava attonito a guardare il mostro. A volte una frotta di cavalieri, spuntati fuori nel piano all'improvviso, e inseguiva aizzando le cavalcature con l'urlo selvaggio, spariva all'improvviso in qualche piega del terreno.

Noi andavamo sempre più sicuri sulla terra asciutta frangendo gli steli dei timi grigi e duri che si facevano sempre più radi e riempivano l'aria del loro profumo.

Eravamo ancora in piena steppa quando capitammo vicino ad un'agglomerazione di *iurte*.

Un uomo giovane ancora e meno lercio dei suoi compagni, nella zimarra rossa tinta in paonazzo, con il quale la sera prima, vicino al campo del villaggio, avevamo scambiato qualche parola e

che ci aveva preceduti nella notte, ci invitò a fermarci.

Fummo introdotti nella *iurta* più grande. Il padre del nostro ospite, il patriarca della famiglia, l'occupava con alcuni uomini e due o tre donne.

Erano otto anni che non mettevo piede in una *iurta*, ed entrandovi ho sentito veramente di essere in Asia; nell'Asia forte e libera dei popoli nomadi, dei mongoli e dei turchi; nell'Asia che in due momenti epici — con Gengis-Kan il mongolo, ha esteso il flagello delle sue orde fino alle rive dell'Adriatico, con Tamerlano il turco ha messo a soqquadro tutto l'Oriente; che vive ancora adesso sulle vaste praterie del continente eurasiatico, dal basso Volga alle montagne del Chingan, la stessa vita che conduceva all'alba dell'era nostra.

Separati oggi dalla fede religiosa: buddisti gli uni, mussulmani gli altri — mongoli, tartari e turchi sono confusi nei caratteri della loro storia; inavvertita e oscura per secoli, quando

le tribù muovono il campo da un pascolo all'altro, senza coesione e

senza meta; violenta e vittoriosa quando, dalle valli dell'Orchon e dagli *aul* del Turkestan, un eroe suscita gli appetiti di rapina e di ambizione latenti e, come valanga che ingrossa, investe e trascina le masse alle conquiste lontane.

Di questa unità di azione storica, di questa identità di vita è rimasta traccia nelle lingue frammentate, nei

costumi, nelle fogge del vestire, nelle suppellettili domestiche, e, più che tutto, nella forma dell'abitazione — la *iurta*.

Dalla Mongolia al Mar Caspio è sempre la stessa.

Uno scheletro di legno, leggero, che si riduce in piccolo volume per caricarlo sul camello negli spostamenti frequenti, divenuti ormai quasi dovunque periodici col mutar delle stagioni, e ristretti in breve limite. Sopra lo scheletro una copertura di larghe falde di feltro grezzo, lavorato dagli stessi nomadi, fissato con legature costantemente uguali, lasciando al vertice una apertura circolare per l'uscita del fumo. Un cappuccio di feltro, mobile, la chiude per il caldo e contro le intemperie. Una parte bassa e stretta, una sola, che fa anche da finestra, è chiusa di solito da un tappeto di feltro, a volte, specialmente nei campi più stabili, da un battente di legno. Nel centro della *iurta* il focolare, un incavo sormontato da un treppiede rozzo di ferro, sul quale dall'alto pende a una catena un gancio per la pentola.

Tutt'intorno alla parete, casse di legno istoriate, armi; utensili, rotoli contenenti alla rinfusa vasellame, provviste, vestimenti e giaciglio.

I più poveri si contentano di rozzi feltri, i più benestanti hanno tappeti che variano dalle primitive fabbricazioni locali e casalinghe di



Mongolo e Lama nel deserto di Gobi.

Mongolia e del Turkestan orientale di finissimi prodotti di Kasgar o di Merv.

Nei paesi musulmani un segmento della *iurta* è qualche volta isolato da una tenda ed è l'*harem*. In altre tribù islamitiche come tra i Kirghisi della montagna, e qui in Mongolia fra i buddisti, uomini e donne vivono promiscuamente; e le relazioni tra i sessi sono spesso liberissime.

Le donne — ed è regola costante fra questi popoli nomadi — sono un'assoluta minoranza.

Sia questo fatto causa concomitante della loro vita randagia, o sia adattamento della razza a questa sua perenne condizione di instabilità è difficile precisare; il fatto resta e con esso vari atteggiamenti della vita sociale.

I turcomanni, fino alla conquista russa, correggevano la deficienza dell'elemento femminile con le frequenti irresistibili alamanne in mezzo alle popolazioni persiane e sarte del Korassan, gente mite e timida. In Mongolia gli uomini esuberanti — e sono più della metà della popolazione maschile — si dedicano alla vita monastica. La chiesa lamista li accoglie, e non c'è gruppo di *iurte* nella steppa; carovana di cammelli nel deserto, gregge di capre intorno ai pozzi, che non abbia la sua figura di lama clericalmente tosato accanto al fratello fornito di una ruvida e fetente zazzera corvina, intrecciata or sì or no sulla schiena in un codino. E' questa, del resto, presso che l'unica concessione che i nomadi facciano all'influenza cinese. Da cima a piedi tutto li distingue dai loro vicini del sud.

La tunica lunga, trapunta, con le maniche che sopravanzano di molto alla mano, gli stivali di cuoio alti, la cinta larga sui lombi, il cappello conico — di stoffa dall'orlo di pelo per l'estate, il berrettone per l'inverno foderato di pelliccia colle tre falde per la nuca e per le orecchie; la loro sudiceria incorreggibile, il fetore di latte fermentato che li annunzia da lontano, la franchezza del volto bonario ed intelligente, tutto faceva ch'io mi chiedessi se mi trovavo veramente in Mongolia o non piuttosto tra i Kirghisi del Tien-scian o tra i Calmucchi della Semirecia.

E la sostanza dell'ospitalità era la stessa.

Latte, crema, formaggio, *kumis*, un liquore estratto dal latte acido che ha gusto spiccato di grappa, tutto ci era offerto, con insistenza e generosità, nella dimestichezza della conversazione semplice e familiare, resa possibile da un giovane lama che, nei padiglioni di un' esposizione di Berlino, dove era andato — diceva lui — a « fare il mongolo », aveva raccapezzato alcune parole tedesche. Egli era monaco nel convento di Pechino.

Perchè il lamismo ha i suoi frati operai, questuanti e pellegrini. Uno ne incontrammo che era avviato ai santuari di Kuren, o Urga, a piedi — o piuttosto in ginocchio. Ogni tre passi il povero frate piegava fino a terra le due ginocchia rivestite di ginocchiere imbottite, chinava la testa su uno sgabellino che, nell'andare, portava davanti a sé a braccia tese; poi si sollevava, contava tre passi e ricominciava la genuflessione. Alla sera segnava il punto

raggiunto, andava in cerca di una cena parca e di un duro giaciglio e l'indomani riprendeva la via del sacrificio e della fede.

Ma il lamismo ha specialmente i suoi monaci, raccolti intorno ai tempi.

I viaggi di Sven-Hedin, i lavori di Stein, di Grünweidel e di Lécoq, hanno riesumati alcuni santuari del buddismo sepolti nelle sabbie del Tacla-macan dopo che l'onda del fanatismo musulmano li distrusse. Qui nella Mongolia le condizioni religiose sono sempre state tranquille. Buddismo, Manicheismo e Cristianesimo hanno reagito pacificamente uno sull'altro nelle antiche forme statali di queste contrade, e quello ha assorbito i due culti di provenienza più occidentale, e trionfa ora nei santuari sparsi nella steppa eretti quasi in mezzo al deserto.

Il piccolo Lama-Miao, veduto dopo Pong kiong, riunisce le sue casette recinte e imbiancate intorno a un tempio proprio sull'orlo fra la steppa, e il deserto.

Avevamo passata la notte in quella stazione del telegrafo, ci eravamo riforniti di benzina e d'olio a quel deposito, dove le *De Dion* e la *Spyker* ci avevano raggiunti tardi la sera.

La famiglia dell'impiegato aveva sloggiato dalle stanze di abitazione e si era rifugiata negli attigui magazzini del materiale per lasciare a noi la comodità problematica dei *kangs* cinesi coperti di stuoie pulite e ornati di cuscini rossi; e Barzini aveva stabilito un nuovo *second* — quello di spedire il primo telegramma in un ufficio aperto da sette anni.

Improvvisamente, mentre il sole già alto vinceva il freddo acuto dell'alba, il piccolo

Lama-Miao ci era apparso — nella solitudine assoluta di un paesaggio dove non si vedeva, per quanto andasse la vista, una *iurta*, un fumo, un animale al pascolo; nel silenzio, che non turbava l'abbaiare di cani nè il canto degli uccelli.

La strada non vi conduceva.

L'erba rada di quell'ultimo lembo di steppa arida non era calpestata intorno; non si vedevano avvicinarsi a quelle fantastiche abitazioni, nè orme di cammelli nè tracce di carri.

Le mura bianche del tempio rettangolare, dalle pareti egizianamente convergenti verso l'alto, che balzavano fuori dal suolo ghiaioso direttamente, erano sormontate da una fascia rossa ornamentale, e fasciate di rosso erano le porte del tempio e quelle delle celle dei monaci. Nei recinti murati, dietro ai quali si vedevano le cupole delle *iurte*, non una finestra, ma piccole feritoie dalle quali probabilmente più di un occhio curioso ci osservava.

Solo un vivente, in quello squallore; un essere senza sesso e senza età che si muoveva come un sonnambulo, dal quale non ottenemmo nè un gesto nè una parola. Ed entrammo nel deserto.

Scomparsi gli ultimi timi, il terreno piano, duro, coperto di minuscoli ciottoli multicolori, rotondi e levigati come quelli che il mare rotola sulle spiagge.

La depressione del Gobi si scava sempre più. Dai 1200 scendiamo a 800 metri sul mare; la temperatura sale a 45 centigradi nell'ombra.



Ad un pozzo nel deserto di Gobi

il sole brucia la pelle, l'atmosfera sovrarisaldata, rende indecisa, mobile alla vista la linea dell'orizzonte, fa ingannevoli le distanze.

Oggetti vicini ci sembrano lontanissimi, irraggiungibili, e sono subito raggiunti; non raggiungiamo mai forme intravedute nello scintillio dell'afa pesante.

Pozzi non se ne vedono più; non una traccia di umidità nel suolo; non una macchia di colore in quel grigio esasperante d'argilla che la siccità ha spezzato con una rete di crepacci; non altra varietà che, di tanto in tanto, un gradino scosceso che accentua la depressione, dune di sabbia nelle quali le ruote slittano e il motore si riscalda, qualche distesa bianca, cristallina, che sembra neve, ed è salmastro che affiora in fondo alla conca dove ha fluttuato il mare.

Non altro segno di vita, in questa morte della natura, se non gli ossami che imbiancano nel sole torrido.

Nell'illusione magnificante della luce vivissima, dell'arsura che ci circonda e ci invade, ci par di scorgere il profilo di macigni là dove non c'è che uno scheletro di cavallo, un teschio di bue o l'enorme carcassa d'un camello.

La strada ne è fiancheggiata.

Questo centinaio di chilometri è la patria della strage.

Tutte le bestie vecchie, le povere bestie stanche che l'avidità degli uomini costringe al lavoro fino alla morte, cadono qui stinte, e il sole, il grande purificatore, le uccide rapidamente le disfa, e le ossa biancheggiano, macabre pietre miliari su questa pista infinita e micidiale.

Nel pomeriggio un volo d'uccelli acquatici ci annunciò il ritorno dell'umidità, ma in giro tutto era riarsa come prima; il terreno era soltanto più roccioso, più ineguale, più faticoso. Trovammo un pozzo; l'acqua era salata, densa; la bevve il motore; più in là alcuni spettri d'alberi si azzardavano in un burroncello asciutto; poi le roccie si fecero più frequenti, e ai piedi di una di esse scorgemmo, nella luce del tramonto, Udde.

Quella notte fummo soli nella casa del telegrafista.

Le altre automobili non giunsero. La *Spyker* si era fermata poco dopo Pong-Kiong per mancanza di benzina, non ostante i dodici chili che avevamo sottratti per lei al serbatoio dell'*Itala*; le *De Dion* non riuscirono a finire la tappa.

In una notte silenziosa e fredda, il termometro scese fino a 4 centigradi, e intorno al pozzo di Udde non si udì una voce d'uomo o un latrato di cane; solo fino a tardi dal *hang* sul quale giacevo sentii il battito secco della *Morse* con il quale l'impiegato cinese trasmetteva il lungo telegramma di Barzini, dal deserto a Londra.

L'alba freddissima ci ritrovò in viaggio per Tuerin, lontano circa 300 chilometri.

Dai 4 centigradi della notte salimmo nelle prime ore del mattino a più di 45.

Il caldo ci tormentava alle soste frequenti che facevamo ai pozzi per rinfrescare il motore.

Molti di questi pozzi erano salati; altri invece davano alla stessa scarsa profondità di tre o quattro metri, un'acqua limpidissima e freschissima. Ciascuno segna una tappa di carovana; intorno o nelle vicinanze si vedono i resti di bivacchi; a volte il paesaggio, sempre desolato e senza vegetazione, si anima di buoi che ruminano immobili sotto la sferza del sole, mentre vicino i piccoli carri dalle ruote piene si dispongono ordinati come il carreggio di un esercito intorno a una grande tenda conica, azzurra, tutta rabescata di bianco, che ripara il sonno, diurno dei carrettieri cinesi.

Voli di pernici, di anitre e di aironi si alzano dalle mulde dove stagna l'acquitrino al passaggio della macchina che s'affretta sul terreno ondulato, fra le sabbie e i ciottoli, verso la montagna di Tuerin apparsa laggiù all'orizzonte come il profilo di un'isola.

La raggiungiamo alla sera.

In un caos di roccie accatastate le une sulle altre come le pietre di un *obo* gigantesco, la strada lascia a destra i pali del telegrafo e con larghe serpentine ascende a un colle basso.

Esso ci apparve la soglia di un mondo nuovo.

All'ovest, fino ai fuochi del tramonto che incendiano l'oceano, una pianura si stende, verde di prati e popolosa di *furti*; e sotto a noi, nella valle, una strana città allinea

le sue case — o le sue tende. Ci arrampichiamo più alto per vedere.

Tre grandi templi tengon il mezzo della città; lunghe aste sormontate di palle e cuspidi d'oro si drizzano davanti alle porte come lance colossali fitte in terra davanti alla tenda di un gigante; le colonne alte, di legno scolpito e colorato, dei porticati, sopportano il tetto vasto e acuminato, dove nel culmine le spere dorate s'illuminano ai raggi del sole cadente, mentre, lungo le vie larghissime, sono drizzate le tende di un accampamento militare.

Tali ci sembrarono quelle piccole case tutte uguali, bianche, dal tetto spiovente, chiuse e silenziose.

Un cavallo legato a un palo, i cani sdraiati all'ombra erano tutta la vita in quella città deserta come il deserto all'orlo del quale è costruita.

Ma i cani ci videro, accorsero abbaiando e fuori dalle casupole, di dietro i macigni, fecero capolino gli abitanti. Ci guardavano da lontano, immobili e sospettosi.

Lasciai l'automobile e provai ad avvicinarli: si dileguarono, presi di paura, aizzando i cani.



Lama mongolo a Tuerin.

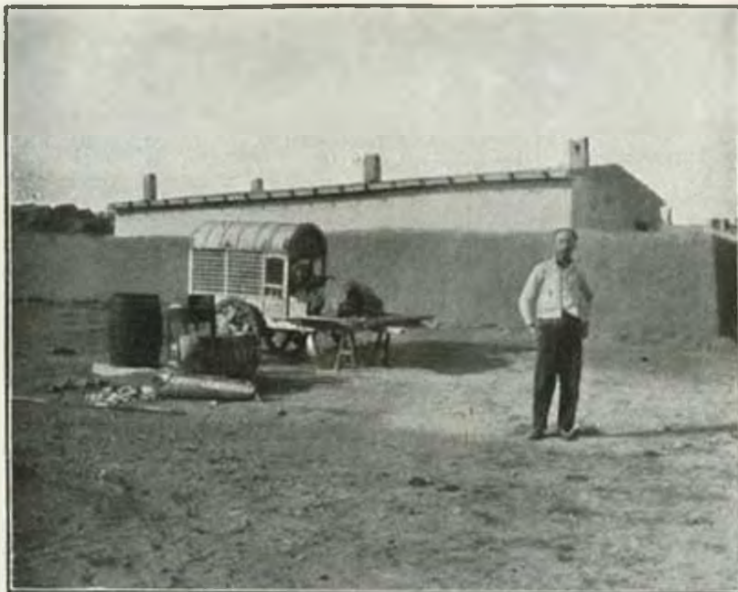
Nel cavo di un masso sorpresi un vecchio nascosto e tremante.

Sulla tunica rossa, annerita dal sudiciume e dal tempo, portava un mantello rosso drappeggiato come una toga.

Appena mi vide tentò fuggire; lo seguii facendo gesti di benevolenza e di amicizia, ma egli copriva il volto col lembo della toga, rispondeva con gesti concitati alle parole di saluto che io gli rivolgevo in mongolo, e non riuscì ad ottenere altro da lui che l'invito ad andarmene e a non avanzare.

Però, camminandogli accanto, raggiunsi un gruppo di uomini più giovani; si sarebbero detti seminaristi.

Forse anche fra loro spira un vento di modernismo, o la curiosità sempre vigile nell'adolescenza, vinse il timore? Chissà. Uno di essi mi seguì verso l'automobile e, poco alla volta, una turba di altri giovani, e poi di uomini, e poi di vecchi, si accalò intorno alla macchina misteriosa, prima a rispettosa distanza, poi, man mano che il nostro contegno rassicurante e cortese dava loro coraggio, più vicini, più fiduciosi. E aprimmo la copertura del motore; e il loro occhio attonito vide il mistero dei cilindri, delle valvole, delle molle, e sulle faccie glabre di quella gente primitiva nacque il sorriso.



Erano tutti lama della lamasceria di Tuerin, dove si adunano in parecchie migliaia a leggere i libri sacri in una vita di ozio contemplativo e di preghiera.

Non ho mai visto gente più sporca: dalla testa ai piedi parevano incrostati di luridume ed emanavano un lezzo acre e ripulsivo di grasso di montone cotto e rancido. Alle tuniche rosse si frammischiavano le gialle, e tutti a capo scoperto espongono al sole ancora caldo del tramonto dei teschi accuratamente rasi.

Già nella valle le sfere d'oro lanciavano ancora sprazzi di luce rossa, e l'ombra della notte fu viva del latrato dei cani.

L'indomani, poco dopo mezzogiorno, entrammo ad Urga.

Dopo Tuerin, fra le roccie prima, poi nel piano, ricomparve l'erba e con l'erba le iuste, il bestiame, e, intorno ai pozzi, greggi di capre lanute che il pastore abbeverava nei truogoli di legno.

Sulla distesa verde dove la strada è libera di suddividersi, si apre a ventaglio, si allarga in sentieri paralleli, la nostra macchina poté lanciarsi alla massima velocità. Correavamo lungo la linea del telegrafo senza preoccuparci del terreno o seguire la pista.

Nessun automobile sarà mai migliore di quella pianura immensa sulla quale era finissima

1. Uddo (Ufdelo nel Goli). — 2. Accompagnatori del Governatore (Urga).
3. Il Governatore in auto (Urga).

ghiaia di buona presa alle pneumatiche, dove non c'è polvere, non c'è sabbia, non ci sono buche, né carreggiate, né dislivelli sensibili.

D'ora in ora ci imbattevamo in lunghe carovane di camelli portanti le suppellettili di tribù in cambio di residenza.

Scheletri di *turte*, balle di tappeti, e donne e fanciulli accoccolati tra le gibbosità della bestia; e, intorno, uomini su cavalli sfarzosamente bardati, e servi a piedi, e, dietro, enormi carri del tipo cinese, ma con la carreggiata di due metri di larghezza, le tettoie vaste come capanne, trascinati anche essi da camelli agiogiati tra le stanghe.

Nulla di più strano che l'incontro dell'automobile con questi veicoli secolari del deserto, dove il nostro, avvenirista, sembrava un intruso aggressivo e prepotente.

Ed il suo arrivo metteva il panico dovunque: nelle tranquille carovane avvezze alla sonnolenza delle marcie, nei convogli di carri, nei greggi e nelle mandrie, nei branchi di gazelle e di antilopi che fuggivano terrorizzati.

Quasi al limite estremo del piano, quando già le colline si avvertivano prossime ed il paesaggio mutava aspetto e sulle cime lontane si vedevano i primi abeti incoronare i declivi erbosi, scoprimmo un branco di quattro o cinquecento antilopi che, deste al rumore insolito, si

muovevano, come usano, dal piano al monte. La loro direzione tagliava la nostra. La loro velocità aumentava e noi aumentavamo la nostra. Filavamo a più di 80 chilometri all'ora e ci avvicinavamo sempre. In un momento fummo in mezzo al branco. Le poverette avevano perduto la testa dallo spavento; ci aprirono il varco attraverso le loro schiere fuggendo a precipizio senza più né ordine né meta; e, nella demenza della corsa, le une investivano e calpestavano le altre, e più d'una vedemmo rialzarsi da terra zoppicando.

In mezzo a loro era passato il carro falcato.

Tre colli, erti, solcati dalle acque, ornati di *obo* in attività di servizio; tre valloni nei quali fischiano le marmotte ritte sulle tane; una tomba di santo lama evidentemente molto venerata; perchè intorno il suolo è seminato di ossa votive; un gruppetto di *turte* rese sedentarie da chiusi di tronchi di abetelle; vacche sulle pendici verdissime del Bogda ola, tutto

nero, verso il nord di boschi di abete; la freccia di un torrente che avvala; e siamo sulle rive della Tola, le cui acque, per la selenga, scendono nel Baikal.

Ci parve di essere alla fine del viaggio. Una gran tappa era fornita; il deserto di Gobi era dietro a noi colle sue incertezze e i suoi pericoli.

1200 chilometri circa ci separavano allora da Pechino, meno di 500 da Werchne-udinsk; e sapevamo che da Urga a Kiakta la strada è molto frequentata, e da Kiakta in poi va la posta russa, che a Werchne-udinsk passa la ferrovia transiberiana. E questo semplice fatto ci rendeva tranquilli e sicuri.

Chi pensava ai 14000 chilometri che ci separavano da Parigi? Pareva che a Werchne-udinsk tutto dovesse essere finito. Non si poteva di là prendere un biglietto per Parigi?

Intanto la vettura cigolava sui ciottoli della valle della Tola, si arrischiava su ponti incerti, guadagnava i numerosi bracci del fiume alla ricerca di Urga.

Città una e trina, Urga si stende nella valle della Tola per molti chilometri. All'est la città cinese; un po' a nord la russa, e più verso ovest, allo sboccare della Tola nelle larghe vallate — dove le rovine di Karakorum parlano dell'antico regno degli Uiguri nel primo secolo dopo Cristo e, più tardi, dell'impero di Gengis Kan. La città mongola disperde, lonta-



Affondati dopo Urga.

no, sulle colline, le sue migliaia di *turte*; i magnifici templi biancheggiano incoronati d'oro, mentre le celle della grande Lamaseria si schierano vicino ai tabernacoli votivi, sormontati da cuspidi bianche.

La città cinese è un emporio; quella russa una fortezza; la mongola un santuario. Uno dei massimi santuari del lamismo. La sua importanza religiosa non la cede che a Lassa. E come a Lassa il Dalai-lama è là, nella sontuosità di palazzi e di conventi della capitale del Tibet, una reincarnazione del Buddha, così anche qui abbiamo un Buddha vivente.

Ma i templi sono meno magnifici e l'Iddio ha preso forme umane in un essere di mediocre intelligenza ridotto dal vizio e dall'ozio in uno stato molto vicino all'ebetismo.

Del resto, che importa? Egli non è che un simbolo; il simbolo dell'unità e della forza del popolo mongolo. Come tale è venerato dalle tribù dell'altipiano che lo arricchiscono di doni; come tale è considerato — e la sua amicizia ricercata — da russi e cinesi che, intorno alla sua persona sacra fanno a gara per acquistare

influenza politica e commerciale. Così, di fronte al potere spirituale e nazionale sorge a Urga quello civile e politico della Cina, rappresentato dal governatore: un mandarino di altissimo rango.

La lotta fra i due poteri è sorda; ma continua ed ostinata, difficile per la Cina, che si trova di fronte non solo il mongolo disperso ed inerte, ma il russo meglio organizzato e più attivo.

E ne approfitta la Russia che da 45 anni ha laggiù come console un uomo abilissimo, Buriata di origine, e perciò capace di sentire e d'intendere i moti misteriosi dell'anima mongola. E fino a questa anima oscura i russi si sono aperta la via anche impiantando a Urga una succursale della loro Banca russo-chinese.

In quel gran fabbricato all'europea, che è il palazzo più imponente di Urga, si concentra e si agita quasi tutta la vita commerciale che il trasporto del the, l'accaparramento delle pelli e delle lane, il lento ma progressivo sfruttamento della ricchezza mineraria hanno creato nella capitale della Mongolia.

Capitale strana, dove l'antichissima civiltà mummificata della Cina, la vita sociale primitiva dei mongoli, le forme più moderne di attività, introdotte dai russi e dagli inglesi che spingono fin qui le loro ardite scorrerie commerciali, si associano, si completano, si urtano all'ombra della Bogda-ola, la montagna sacra che di fronte a Urga alza la sua massa imponente.

Coperta di boschi secolari, popolata di selvaggina, essa è l'olimpico mongolo, la aerea e leggendaria tomba dell'eroe Gengis-kan; vietata a tutti gli umani, essa è l'eden riservata al piccolo dio che ama la caccia, le donne e la *wodka* con la quale i vicini del nord lo intossicano e se lo propiziano.

Noi non riuscimmo a rendercelo benigno, e dovemmo contentarci di iniziare alle gioie dell'automobile il governatore cinese.

Egli ci venne a visitare alla Banca dove eravamo alloggiati e passò sull'automobile dalla lettiga rossa spaziosa che otto mongoli levano al gran trotto alta sull'arcone delle selle.

Fu una corsa pazza attraverso le vie di Urga attonita. Intorno e dietro tutta una folla di mongoli a cavallo, soli o a coppie come usano, uomini e donne sulla stessa sella allacciati per la vita, distinguibili solo per il tintinnio delle monete e dei pendagli metallici che ornano le volute rigide delle pettinate femminili, ci faceva scorta urlando selvaggiamente.

L'orda era lì in embrione con il suo ruggito e il suo impeto e parevano fragili le alte mura merlate della cittadella cinese, i parapetti di terra che difendono il consolato russo.

Ma quando alla sera ci riunimmo con i passeggeri delle *De Dion* a banchetto nella Gran sala della Banca, le bandiere tricolori italiane, russe e francesi che, frammiste, ornavano le pareti, ci sembrarono la voce dell'Europa civile che ridesta alla vita, che chiama al lavoro l'indolenza asiatica.

L'alba ci vide fuori della città sacra e poco dopo, nel fondo della valle, la vettura ebbe la prima *panne* — si piegò nel fianco sinistro ed era affondata.

Intorno, il piano pullulava di *iurte* e di bestie, e in pochi minuti un gruppo di curiosi ci circondò. Vicino una fila di carri providenziali carichi di ciocchi d'abete e di abetelle che scendeva a Urga ci diede, un po' per forza un po' per compenso, il materiale di salvataggio. I curiosi, tentati dai nicchelini di 20 *kopeks* che avevano sostituito le verghe d'argento, unica moneta nel deserto; i buoi dei carri ci aiutarono; e dopo due ore l'*Itala* si avviava, per una mulattiera difficile al di sopra di contrafforti erbosi, ad un'altra valle dove correva la nostra strada, che non c'era riuscito d'imboccare uscendo da Urga.

Eravamo in montagna e il sentiero largo non era gran che migliore di molti di quelli che fra Nan-Kau e Kalgan avevamo percorso al passo dei *coolies*. Ma la necessità crea le abilità come crea l'organo, e presto ci parve un gioco salire l'erta sassosa d'un colle incoronato di magri abeti e di betulle nane, scendere a precipizio sull'altro versante, guardare piccoli corsi d'acqua innocenti, e risalire ancora, chiedendo al motore tutta la sua forza, sul terreno duro, ingombro di grosse pietre sulle quali la macchina sobbalzava negli urti continui.

Una volta credemmo che tutto dovesse esser finito: nella discesa più ripida la vettura prese la mano, i freni pieni d'olio non si serrarono, e giù per la china a una velocità che diventava vertiginosa.

Fu timore vano. Nel piano la macchina ritornò all'obbedienza e una catena dopo l'altra ci aprì nuovi panorami di valloni brulli e desolati, di valli verdi bagnate d'acqua e popolate di *iurte*.

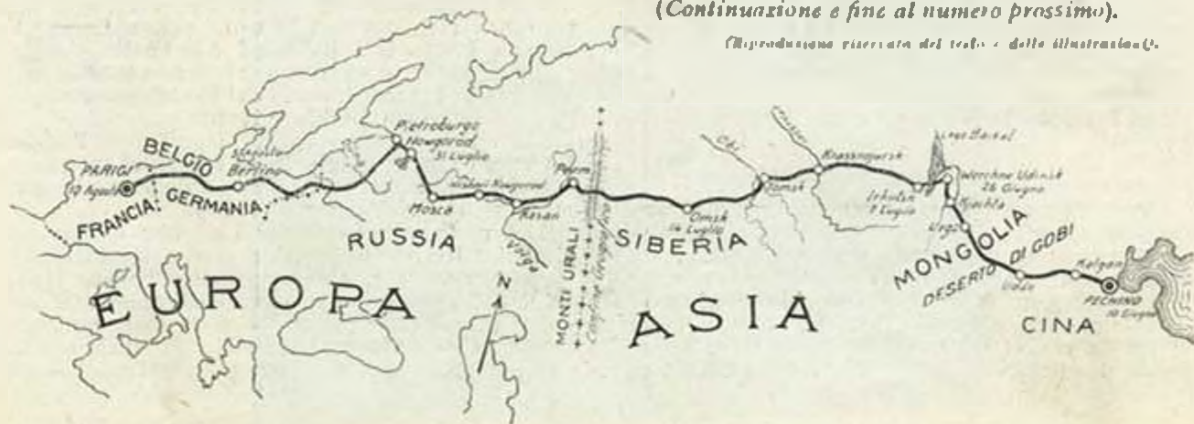
Avevamo perduta l'abitudine di far colazione: un pezzo di cioccolata, masticato verso mezzogiorno mentre l'automobile correva, era stato nel deserto la nostra dieta abituale; ma quel giorno il tempo per toglierci l'appetito non mancò.

Potevano essere le 14 quando, dopo aver guardato un piccolo fiume lento che serpeggiava in una pianura larga e bassa, tutta grigia d'erbe palustri e di suolo argilloso, l'*Itala* si fermò.

SCIPIOSE BORGHESE.

(Continuazione e fine al numero prossimo).

(Riproduzione autorizzata del testo e delle illustrazioni).



IL BEL PAESE



Il porto di Genova.

Quando conobbi l'abate Stoppani, io era poco più di un ragazzo, ma mi fece impressione così profonda che, pur avendolo negli ultimi suoi anni perduto di vista, lo ricordo come se mi stesse oggi davanti agli occhi.

Dalla sua nobile figura di bel vegliardo curante della persona, traspariva una bontà riflessiva e intelligente. Lo scienziato naturalista si nascondeva il più spesso in lui dietro la finezza del tratto familiare. Fu soprattutto un divulgatore di quelle scienze che esso possedeva a fondo ed in cui portava l'originalità dello spirito indagatore; fu un narratore eloquente, manzoniano nella precisione del pensiero e nella forma bionaria ed arguta. Questa sua caratteristica è rimasta imperitura nel più forte dei suoi lavori, il *Bel Paese*, fresco oggi come quando fu scritto, splendente di quell'impronta preziosa dei grandi ingegni, che sembrano togliere alle opere proprie ogni data, per consegnarle ad un avvenire che non le invecchia.

Di lui nè le memorie scientifiche, nè il classico Corso di geologia, nè gli studi esegetici, nè le pubblicazioni poetiche hanno attraversato il tempo senza soffrirne. Il *Bel Paese* sì, perchè ispirato alle cose della natura, rimaste tal quali erano trent'anni fa, commentate con quelle leggi fondamentali che ancora sono generalmente ammesse.

L'edizione nuova testè venuta in luce (L. F. Cogliati, Milano, 1908, L. 18) è anche aggiornata da postille di competenti illustri o almeno notissimi, in quelle parti che avevano bisogno di ammodernamento. Il testo, abbandonata la veste modesta delle 75.000 copie già vendute (che provano la vitalità dell'opera), forma ora un ricco volume in 4° di 1100 pagine con circa altrettante incisioni, in buona parte belle e in larga misura da fotografio inedite, di cui questo articolo presenta ai lettori della *Rivista* alcuni saggi interessanti.

E' dunque una vera trasformazione che il *Bel Paese* ha subita, una rinascita destinata nella mente dell'Editore a renderlo più attraente e più istruttivo, a farne un libro da regalo, da premio, da studio documentato per i giovani

dai 17 anni in su, come per gli uomini di qualunque età. Ma lo meritava?

••

Oh sì!

Ecco: se lo Stoppani fosse vivente ancora, bisognerebbe forse modificare lo statuto del Touring, per creare a lui un posto di « presidente d'onore ».

Pochi sentirono l'intellettualità del turismo quanto lo Stoppani: nessuno certo seppe fare quanto lui per popolarizzarlo. Io fui sempre grande ammiratore delle magnifiche narrazioni del *Bel Paese*, non meno che della solida impostatura del tema che esso svolge con sì grande abilità letteraria. « Si può applicare alle nazioni — esso scrive — quell'adagio *nosce te ipsum*, che la sapienza dell'antichità ha posto come base della sapienza dell'individuo? L'Autore crede talmente di sì, che riterrebbe tempo gettato quello che s'impiegasse a dimostrarlo. La cognizione della sua storia, delle sue leggi, dei suoi diritti, dei suoi doveri, delle sue forze, del suo essere insomma, forma la sapienza di una nazione. Qual campo immenso è aperto alla letteratura popolare, quando riconosca la santità e l'altezza della propria missione!

« Nelle condizioni politiche che resero per tanto tempo gli italiani stranieri all'Italia, precisamente in un tempo in cui le scienze naturali (nominatamente la geologia e la fisica terrestre) ebbero tanto incremento al di fuori, siamo arrivati a tale che gli italiani conoscono assai meglio la costituzione fisica dell'altrui che del proprio paese. Non è necessario trattare col volgo per persuadersene; mentre le stesse persone colte e meglio educate si trovano sovente in difetto delle nozioni più elementari, circa le condizioni fisiche, i fenomeni geologici, le naturali bellezze, le ricchezze scientifiche e le risorse industriali del paese, appena abbiano bisogno di oltrepassare i confini delle regioni da cui traggono un nome, che troppo spesso si suole sostituire a quello di italiano. »

Nella prefazione al suo libro, lo Stoppani ricorda tre opere stupende della letteratura polare svizzera, atte a coltivare « anche dal lato del bello descrittivo e della ricchezza scientifica, il sentimento della nazionalità ». Sono *Les Alpes Suissas* di Eugenio Rambert; *Les Alpes* di Berlepsch, e *Das Thierleben der Alpenwelt* (La vita degli animali nelle regioni delle Alpi) di Tschüdi. Ma giustamente soggiunge: « ... il mondo fisico della Svizzera si riduce, possiamo dire, alle Alpi; mentre il nostro mondo è assai più vasto e infinitamente più ricco di fenomeni e di naturali bellezze. Alle bellezze e alle ricchezze scientifiche delle Alpi noi aggiungiamo quelle così diverse dell'Appennino, e quando avremo descritto i nostri ghiacciai, le

vulcani di fango, i veri vulcani o vivi o spenti, il Vesuvio, l'Etna, poi ancora il mare e le sue isole, i climi diversi, le diverse zone di vegetazione dalla subtropicale alla glaciale, e così via discorrendo, ch'è l'Italia è quasi (non balbetto nel dirlo) la sintesi del mondo fisico ».

L'Autore quindi « pigliando le mosse dalle Alpi, » discorre dell'alpinismo moderno, come di un nuovo elemento educativo. (Se il libro fosse scritto oggi, la tesi potrebbe essere più larga, l'elemento educativo sarebbe stato trovato in tutte le forme del turismo: ferroviario, ciclistico, automobilistico). E descrive le principali roccie alpine, le cascate, i ghiacciai, intrattenendosi specialmente della teoria glaciale, che ha tanta parte nella geografia fisica e nel-



Il cono di una « Salsa »: vulcanetto di fango petrolifero della Cintora, presso Montarione, in basso della strada dell'Abetone (Modena). È il più grande dei vulcani di fango emiliani, superati soltanto, in Italia, dalle « Marcalube » agrigentine.



Il Bollicame, nella pianura presso Viterbo. È un gotto d'acqua termale e vapore, assai incostante, indizio dell'antica attività del vulcano Cimino. Dante lo ricorda (*Inf. XIV*) paragonandolo al Plegione.

nostre rupi e le gole delle Alpi e delle Prealpi, troveremo altri mondi da descrivere: le emanazioni gassose, le fontane ardenti, le salse, i

la geologia di quella regione. Passa in seguito a dare un'idea delle Prealpi, descrivendo una fra le più belle valli prealpine, che gli porge occa-

sione di discorrere delle caverne e dei fenomeni che si presentano nelle caverne. Disceso al mare, ne descrive i grandiosi spettacoli: la levata del sole, la tempesta, la fosforescenza notturna. Nell'Appennino considera specialmente tutti i fenomeni così interessanti per la scienza e per l'industria di cui è ricca quella catena; tratta cioè dei petroli e dell'industria petrolifera, delle saline, dei vulcani di fango, delle fontane ardenti, cercando di dare un'idea esatta delle leggi che presidono ovunque alle manifestazioni secondarie dell'attività vulcanica. Una diversione ad una delle più rinomate caverne delle Prealpi, gli offre il destro di mostrare quanto possa divenire interessante in Italia lo studio del regno animale. Si porta, in seguito,

rami dell'industria nazionale, quella dei marmi. Termina finalmente nella regione vulcanica che



« Soffione » di Lardorello (Volterra), in esplosione. — Il vapore acqueo prorompe dalla terra nel distretto tra Volterra e Massa Marittima in molti luoghi, trasalando dell'acido borico. Di questo se ne raccolgono circa 1.800.000 chg. annualmente.

è tanta parte dell'Italia Meridionale e delle Isole. Il Vesuvio e l'Etna, i due grandi vulcani dell'antichità e della moderna storia naturale d'Italia, gli giovano a mettere in evidenza le leggi che governano quelle manifestazioni primarie della vulcanicità, per cui l'Italia è la più interessante delle regioni fisiche d'Europa.

• In questa esposizione di fenomeni e di leggi, mentre l'Autore ha studiato di dare al suo libro una forma facile ed attraente, non ha creduto che, per raggiungere lo scopo, gli fosse permesso di scostarsi nemmeno di una linea dalla verità. Egli ha inteso di scrivere un libro strettamente scientifico, vale a



Taglio del marmo col filo elicoidale (Cave di Gioia, Carrara). Questo modo di tagliare i blocchi ha sostituito molta parte delle mine. Consiste nel tagliare la roccia in sito mediante un filo d'acciaio teso sul taglio, con acqua e sabbia e fatto girare su puleggie mosse da forza elettrica. In un giorno si arriva a sprofondare di 1 o 2 metri un taglio lungo anche quindici metri o più.

al gruppo così poco noto, e in condizioni così speciali, delle Alpi Apuane, che gli danno argomento d'intrattenersi sopra uno dei primari

dire rigorosamente vero. Il verosimile ne è affatto escluso. Se c'è invenzione, essa è tutta di forma: consiste cioè nell'aver diviso il racconto

in tante *serate*, dandogli la forma antichissima del dialogo, fingendo che abbia luogo in un

Non molto tempo fa, presso Caltanissetta, condussi due amici del Consiglio del Touring ad



Il Renegone, (*grande sega*, in dialetto lombardo), m. 1800. Caratteristica montagna dolomitica, presso Lecco a nord-est di Milano, meta popolare di numerose comitive domenicali. Un rifugio, sul suo fianco, è intitolato ad Antonio Stoppani, autore del « *Bel Paese* ».

crocechio, per intavolarlo e svolgerlo con incidenti di conversazione opportuni. »

Le *serate* sono XXXIV e mi sarebbe qui impossibile passarle in rivista. Quale tesoro di ricordi vi è condensato! Io, che nelle mie peregrinazioni ho visitato quasi tutti i luoghi descritti dallo Stoppani, li rivedo coloriti dalle sue tocche magistrali. Spesso vidi luoghi e cose che trovano riscontro in altre consimili del *Bel Paese*, e mi arrestai davanti ad esse ripensando a ciò che d'esse vi aveva appreso. Così non più di due mesi sono, trovandomi a Bolsena, fui informato che ad un paio di chilometri dal paese vi è un affioramento di basalti prismatici. Vi andai e, davanti a quella spaccata singolare di rocce, mi passarono nella niente tante e tante nozioni, che tra un aneddoto e l'altro lo Stoppani, con arte sottile, porge nelle sue *serate*, sul Vesuvio dell'antichità, della fase pliniana, della stromboliana, della pozzuoliana, sull'Etna e la Valle del Bove. Così il *Bel Paese*, in cento casi, mi fu prezioso mentore per analogia.

un vulcanetto di fango, e malgrado vi ci trovassimo colla bicicletta sprofondati nella mota

appiccaticcia, coi piedi impastati nella belletta, essi restarono a bocca aperta, a sentirmi snocciolare i miei ricordi sulle salse di Nirano, sulle Maccalube di Caldare e quelli così bene esposti nel *Bel Paese*, sull'origine e le interpretazioni di questi fenomeni e di altri ad essi collegati ed ivi descritti, come i fuochi di Barigazzo e di Pietramala, il Bolicame di Viterbo, i pozzi petroliferi di Tocco Casauria, di Montechino, di Velleia, i laghi boraciferi del Volterrano e così via.



Il Castello di Maranello, sulla strada dell'Abetone (Modena).

di viaggio sono modesti come le sue escursioni, da cui trae tutto il partito possibile di studio. C'è una certa dose d'ingenuità nei suoi racconti; la semplicità vi domina sovrana, ma, come fanno

le anime elette, da un'inezia esso sa trarre motivo ad osservazioni profonde, interessantissime, inattese, dotte.

Fa un viaggio di mare, ma non su un transatlantico, bensì su di un piccolo «Conte Baccocchi», e non attraverso mari lontani, ma... da Genova alla Spezia, come uno studentello che abbia pochissimi quattrini da spendere. Nondimeno questo viaggio quale sorgente è mai di osservazioni! Vanno in fondo all'anima, fino nei sottratti dell'essere. Sono una catena di gemme bene unite:

onde, le tempeste marine, le fosforescenze e gli animali nottiluchi. Ricordo di aver una volta

pensato a questi capitoli, calò l'altro libro dello Stoppani su «La purezza del mare e dell'atmosfera», veleggiando in una barchetta da Alghero alla Grotta di Nettuno. Mentre rasentava il piede dell'altissima rupe di Capocaccia, la scena selvaggia e grandiosa era fatta più

strana e impressionante dal mare trasparentissimo fino a grande profondità, nel cui seno oziavano a miriadi i più misteriosi organismi



Ascoli Piceno. — Ponte di Cecco, di costruzione romana.



Gran Sasso d'Italia: Corno orientale (n. 2921) e Corno Piccolo (n. 2937), dalla Piana Grande.

note di scienza, inni alla natura, non retorici ma derivanti dall'esame delle sue meraviglie, considerazioni d'alta estetica morale: toccano l'atmosfera, il sole, la velocità degli astri, le

meduse azzurre e rosee dai lunghi filamenti fluttanti, bianchi cappucci gelatinosi orlati di rosso, aculei pellucidi snodati come serpenti, spezzantisi in cento anella al solo tocco

della mano. Se un libro che non fosse irto di metodismo scientifico spiegasse al profano queste cose, gli facesse penetrare che valore hanno nella natura questi elementi sconosciuti, quanto sarebbe prezioso!

Ebbene il *Bel Paese* esercita questa funzione per una quantità di cose naturali italiane, di industrie nostrali legate in qualche modo ai prodotti del suolo, di luoghi nostri che serbano nella struttura tracce delle grandi forze telluriche. E l'esercita in tal modo da giovare all'adolescente avido di sapere il nuovo, quanto all'uomo maturo di media coltura, che ha visto senza poter sempre penetrare, che delle cose conosce la superficie, ma ignora spesso il fondo.

A Napoli e a Catania, tutti vedemmo Vesuvio ed Etna e molti, almeno passando, lo Stromboli: ma per quanti trapassare dalle viscere di quei monti l'essenza e la storia loro? E nelle Alpi nostre tutti calammo ghiacciai, passammo forre, ammirammo scoscendimenti e cascate e diversi colori e forme di monti; ma quanti sanno un po' più di nulla



Le bellezze dell'Appennino — Il sasso di Roccamatino.

delle teorie glaciologiche, della composizione, dell'età, del metamorfismo delle rocce, della circolazione dell'acqua e via via delle molte incognite che all'osservatore si affacciano ad ogni piè sospinto girando il nostro paese così ricco di fenomeni naturali.

Questo bel libro ha un valore speciale anche da un tutt'altro punto di vista, cioè per la formazione di piccoli itinerari. E' trita e ritrita la notizia dei grandi centri che conviene visitare in un viaggio in Italia. E' anche abbastanza facile sapere per centri minori quali offrano un particolare interesse artistico. Ma è assai meno noto invece il modo di studiare itinerari che portino il turista nei luoghi ove la materia di osservazione è d'altra indole e più legata alla natura stessa del suolo.

Escursioni di quelle che si desumono dal *Bel Paese*, completano le altre più usuali, con un sapore d'interesse più peregrino. Esse prestano ad essere fatte senza disagio a piedi, o in bicicletta o in automobile, fuori delle grandi linee percorse per tradizione dal viaggiatore. Ve ne sono per tutte le stagioni, per tutte le latitudini d'Italia, e intorno a tutti quegli altri centri cui il turismo intellettuale va cercando una cornice ogni di più ornata.

E' dunque un vero libro di propaganda, questo di cui discorro, e posto che il Touring non è in caso di regalarlo ai soci, lo raccomanda caldamente poichè si direbbe che l'Autore l'abbia fatto apposta per essi.

L. V. BERTARELLI.



Un « soffione » benzoforo. L'argine che lo contorna serve a contenere un lagone d'acqua in cui si discioglie l'acido borico. La soluzione è poi fatta bollire in recipienti col caldo di altri soffioni, finchè, disseccata, se ne deposita l'acido borico in lamelle sericee.

La GUIDA DELLA LOMBARDIA

al prezzo di favore di L. 4 per i Soci

Tre volumi di complessive 1000 pagine circa, con 1000 illustrazioni a colori e con la Carta topografica della Lombardia al 100 000 a due colori in 6 fogli di cm. 90 x 65.

Quiete invernale



Bernate Ticino.

(Fot. I. Figliardi-Paracio)

Le fotografie che noi qui riproduciamo servonoo a dare un'idea ed un indirizzo, agli appassionati dell'arte fotografica nei riguardi del senso estetico e della tecnica perizia.

Questo anche per rispondere ad un'interrogazione mossaci da alcuni soci che, abitando in località ritenute povere di attrattive pittoresche o troppo note per valer la pena d'essere fotograficamente ripetute — hanno invocato da noi la lanterna di Diogene che li metta sulla buona via per procurarsi delle fotografie *turistiche ed interessanti*.

Ebbene, noi diciamo: non è il caso di girare le cinque parti del mondo per trovare un soggetto degno. Basta una scena, un panorama che abbiano un'espressione, un'anima.

Quiete invernale è semplicemente una piccola collezione di fotografie colte nei dintorni di Bernate Ticino, umile regione appiattita in mezzo alla vasta bassura lombarda.

Questi paesaggi ad uno sguardo superficiale sarebbero apparsi — per la loro desolata uniformità — affatto insignificanti. Vi sono piante, fossati, fiumi, come ovunque.

Ma ciò che li fa notare e che li rende singolari, è la loro speciale fisionomia, è la voce di mite poesia che si sprigiona da essi, è l'intimo e malinconico raccoglimento in cui riposa la natura sfiorata dalla bionda e languida carezza del sole quest'anno così inconsuetamente benigno — è l'anima insomma, l'anima delle cose che si rivela a noi e ci fa pensare. E che altresì faccia « agire », ci auguriamo per la soddisfazione personale dei dilettanti fotografi e nell'interesse del bello.

ANCORA UNA INIZIATIVA DEL TOURING

UNA CARTA AUTOMOBILISTICA DEL T. C. I.

Il Consiglio del Touring, come risulta dalla deliberazione resa nota in altra parte della presente Rivista, ha deciso di pubblicare una Carta Automobilistica.

Mi accingo perciò a dare qui notizia dei suoi scopi, degli studi preliminari di essa e delle sue linee generali, per lo meno nella misura non ancora del tutto definita in cui sono attualmente disegnate.

La Carta non sarà affatto un doppio del 250.000 del Touring. Trattasi ora di fornire una Carta per dirigersi sui soli grandi percorsi,

gli i più grandi maneggiatori del volante, e da parecchi altri automobilisti consumati, vennero anche fatti in una riunione tenutasi al Touring, nella sua Sede centrale, nella quale erano rappresentati l'Automobile Club d'Italia, gli Automobile Club di Ferrara, di Genova, di Milano, di Napoli, di Padova, di Roma e di Torino.

Le conclusioni di massima assunte si possono per ora riassumere così: la Carta sarà alla scala di 1:650.000; comprenderà i grandi itinerari (presso a poco quelli della Guida delle Grandi Comunicazioni) e quegli altri che senza essere di vera



l'ampio di-ognato della Carta Automobilistica del Touring. 1: 650 000.

Carta riassuntiva che servirà tanto a formare a colpo d'occhio degli itinerari, quanto a guidarsi in vettura lungo i percorsi da centro a centro, salvo a servirsi di Carte a maggiore scala, come il 250.000 del T. ed il 100.000 dell'I. G. M., quando si volessero dei dettagli: in altre parole è una Carta costruita in quello stesso ordine di idee a cui appartengono tante altre, specialmente di edizione straniera, che gli automobilisti usano di preferenza. Ma verrà eseguita con quei criteri di precisione, di nitidezza e di estetica a cui il Touring può assurgere, le sue preoccupazioni tecniche e di propaganda non essendo menomate da mire finanziarie.

Gli studi preliminari di questa Carta, oltre che da me, dal dott. cav. Guastalla (Capo Sezione Automobilistica) dal cav. uff. Zaffaroni e dal comm. Johnson, tra i colleghi di Consi-

grande comunicazione, tuttavia interessano in particolar modo il turismo, come ad esempio le strade delle grandi vallate alpine, che conducono a stazioni climatiche. Su questi itinerari saranno notate le località di qualche importanza, ma senza eccessivi dettagli, nulla invece dei paesi fuori di strada, poichè è bene che la Carta rimanga sgombra, in modo da renderne più facile la lettura e di lasciare sufficiente spazio per i nomi in grandi e chiari caratteri e perchè trovino posto, pure assai chiaramente, quelle speciali indicazioni, che occorrono agli automobilisti in viaggio, (sempre tenendo conto che per tutte le altre indicazioni di ordine più minuto esistono il 250.000 del Touring ed il 100.000 dell'I. G. M.)

Occorre che l'automobilista, uscendo da una città, vegga a colpo d'occhio la direzione da

prendere e sulla strada prescelta trovi, a tratti non eccessivamente vicini, i nomi dei quali chiedere eventualmente al passante, allorché ha qualche dubbio.

Occorre che su queste strade trovi le distanze da centro a centro, possibilmente suddivise per la durata di un'ora di viaggio, cioè in velocità commerciale di 30 in 35 chilometri circa.

Devono esservi sulla Carta tutta la rete tramviaria e la ferroviaria, saranno anche distinti i passaggi a livello dai sopra e sottopassaggi, in quanto la scala lo conceda, e risulterà se gli attraversamenti di fiume si fanno con ponte comune o con uno degli incomodissimi e pericolosi ponti di chiatte, o peggio ancora sopra una chiatte natante.

Tutto ciò deve essere leggibile anche in corsa, cogli occhiali da automobilista, mentre la polvere rende la visione meno netta, magari anche coll'occhio un po' congestionato dalla sferza dell'aria.

Le strade della nostra Carta saranno classificate in due larghezze, quelle di più di sei metri e quelle di meno di 6 metri, indicazione nuova e certo apprezzatissima.

Poi le strade devono dare nettamente il loro stato altimetrico così diviso: se piane, ondulate ma con pendenze al di sotto del 4 per cento, con pendenze dal 4 al 7 per cento, con pendenze oltre il 7 per cento. Deve inoltre esservi, un sufficiente numero di quote altimetriche, l'indicazione delle principali cuspidi emergenti, quali i passi alpini ed i passi appennini, colle rispettive denominazioni. I caratteri dello scritto permetteranno di distinguere i capoluoghi di provincia, di circondario, di mandamento o di stretto amministrativo, di comune o di frazione. Così il segno per le aggregazioni degli abitati permetterà a vista d'occhio di sapere se trattasi di centri di meno di 5000 abitanti, tra 5 e 10, tra 10 e 25 o di oltre 25 mila. Si potrà così presumere, se si è prossimi a una località che possa offrire soltanto pan secco, o una colazione decente, o un pranzo luculliano, o dove si possa trovare riparatore serio, ecc.

Naturalmente parlasi qui di popolazione aggregata, non di popolazione sparsa: chè non abbia qualcuno a prendere abbaglio sull'importanza dei luoghi: esempio classico quello di Capannori, comune che ha 54.168 abitanti, mentre il suo maggior nucleo agglomerato è la frazione di Colle di Composto che conta soltanto 645 anime!

La Carta sarà ripiegata a libretto come le Carte d'Italia al 500.000 fornite negli anni passati dal Touring. Il libretto tascabilissimo, misurerà circa cm. 12x25. Come quelle, che ottennero dal punto di vista del modo di ripiegamento col disegno in fuori, il suffragio generale della pratica, anche questa Carta si potrà leggere senza bisogno di spiegarla, semplicemente voltando le pagine del libretto. Si presterà quindi all'uso in vettura, malgrado la pressione del vento, senza pericolo eccessivo di guasti;



Il primo foglio che ora il Touring comincerà a pubblicare, sarà estremamente interessante per la zona coperta. Spiegato esso avrà le rispettabili dimensioni di m. 1,15 per 0,75. Comprenderà all'incirca le regioni racchiuse tra i paralleli di Perugia e Zurigo ed i meridiani di Marsiglia e Fiume. Vi entrano dunque tutto quanto il bacino dell'Arno colla linea Pisa-Firenze, tutto il bacino del Po e le Alpi coi loro versanti esterni. Ad oriente arriverà all'incirca

fino al corso del Rodano, col Nizzardo la Costa Azzurra e la strada litoranea fino a Tolone e Marsiglia, le Alpi Marittime, la Provenza, il Delfinato, la Savoia, e la zona tra Lione ed il lago di Ginevra. La Svizzera turisticamente più frequentata entra tutta quanta nella Carta, poiché vi saranno oltre il Lemano, il lago di Neuchâtel, quello di Bienna, quelli dell'Oberland Bernese, il lago dei Quattro Cantoni ed il lago di Zurigo. Più a est verranno le strade dell'Engadina (purtroppo ancora precluse nella loro parte svizzera) del Trentino, del Tirolo, di una parte del Salisburgo, della Carinzia, di parte della Carniola (fino a Lubiana) e di tutta l'Istria.

E' un magnifico foglio, utile a chi circola nella parte d'Italia più percorsa dalle automobili, a chi ne esce per le solite escursioni sul contorno esterno delle Alpi, ed a chi dall'estero vuol scendere nel nostro paese. Tutte le Dogane di confine vi saranno scaglionate sul semicircolo alpino, ben distinte. I signori automobilisti non dimenticheranno più di farvi sosta pel tritico!

Infine il libretto ripiegato conterrà, entro i cartoni, delle pagine riservate a una serie numerosa di piantine di città, disposte in progressione alfabetica per trovarle subito. Le piantine saranno studiate per scopo automobilistico: soppresso tutto il dettaglio per far posto soltanto alla traversata e alle circonvallazioni dove esistono.

La Carta sarà in quattro o cinque colori, *tutta in incisione*, eseguita nell'Istituto Geografico De Agostini e C. di Roma, con quella precisione, nitidezza e rispetto di ogni considerazione geografica, che i nostri soci conoscono ed apprezzano.

L'epoca della pubblicazione? Sarebbe prematuro in questo momento il dirlo: certo si farà di tutto per poterla dare il più presto possibile.

La direzione del lavoro è stata affidata al sottoscritto, il quale si è perciò messo già in relazione cogli Istituti Topografici Militari, di Firenze, di Vienna e di Berna, e coll'Ispettorato Generale di Ponti e Strade francese, per dati che occorrono per oltre frontiera. Buona parte del materiale necessario è già raccolto, ed il lavoro in questi giorni si sta alacremente cominciando nell'Istituto De Agostini.

Questa Carta, destinata ad una categoria di turisti numerosissima e speciale, non deve naturalmente gravare sul bilancio generale del Touring. Il Touring ritiene doveroso di far opera di propaganda turistica per il mezzo di trasporto trionfatore, già ora abbastanza diffuso e che presto lo diventerà assai più, ma crederrebbe di non rispondere ai desideri della grande maggioranza dei soci, se di questa Carta facesse una pubblicazione da distribuire gratuitamente a tutti, sottraendo quindi per essa notevoli mezzi a pubblicazioni di interesse più generale già avviate.

Il Touring perciò si limiterà a mettere a disposizione di questo lavoro la propria organizzazione generale, i propri mezzi di investigazione, e la buona volontà dei suoi uomini. Le spese vive dovranno venir sopportate da tutti quelli cui la Carta si rivolge.

Questa quindi verrà posta in vendita, ed appena si potranno precisare le condizioni di costo, cioè probabilmente nel mese prossimo, verrà aperta la prenotazione.

Il successo della Carta Automobilistica del Touring, sicuro in Italia, sarà non meno grande all'estero, in tutta la zona da essa coperta, ove gli amici del volante si noverano a decine di migliaia.

Uomini e macchine del Raid New York-Parigi.

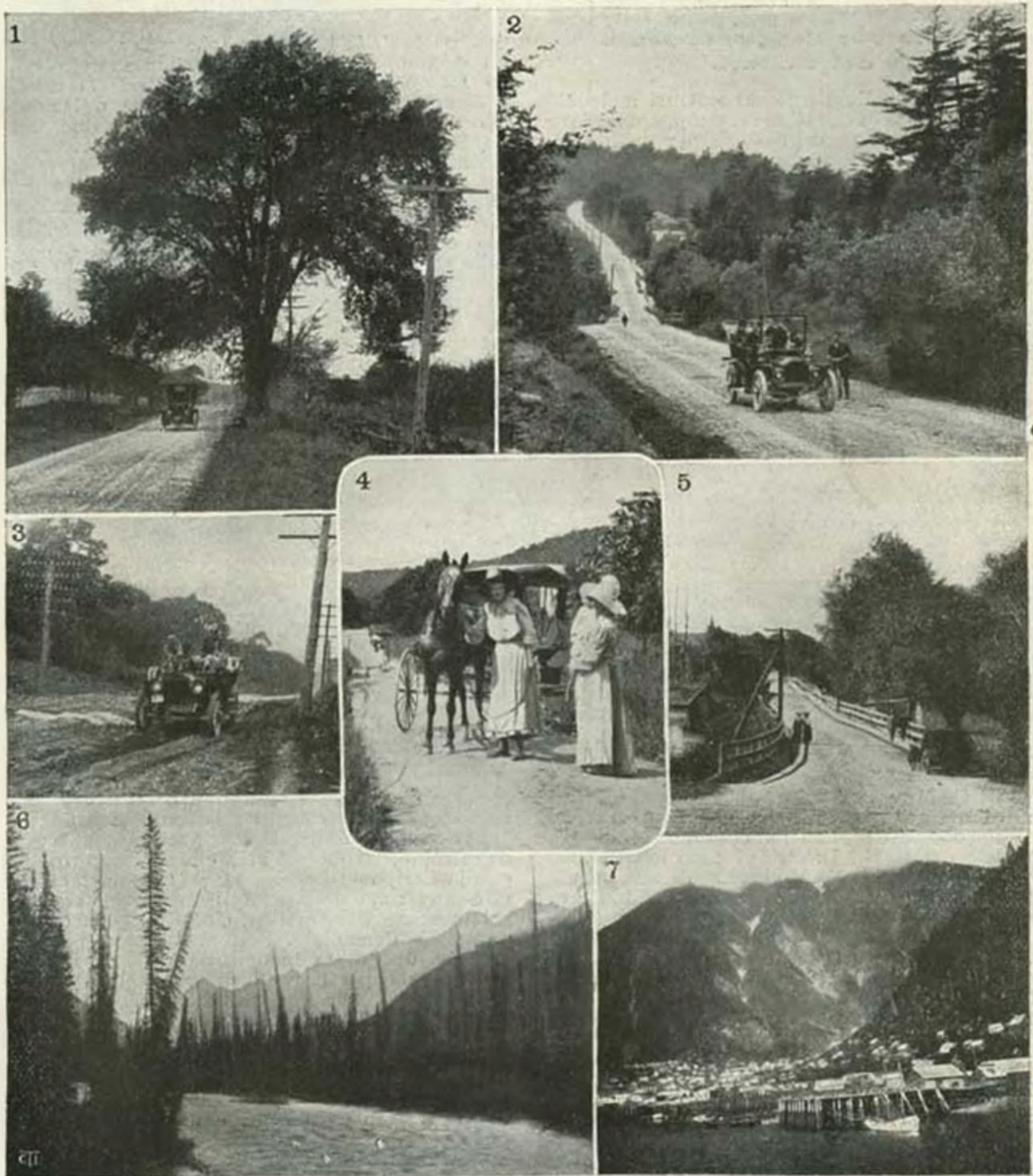


(Fot. Crone 1911)

I concorrenti del Raid New York-Parigi stanno ora compiendo la traversata dell'America. — Presentiamo uomini e macchine:

N. 1. Goddard con la Motobloc (francese). — N. 2-3. Le Louvier con la Werner (francese) che tentava il giro del mondo da secessionista staccandosi dall'organizzazione del Giornale *Le Matin*. Le Louvier sembra però si sia già ritirato. — N. 4. Goddard ed il meccanico della Motobloc durante una riparazione su strada. — N. 5. La Protos di Berlino (germanica) col ten. von Koopern. — N. 6. La De Dion Bouton (francese) alla partenza da Parigi (al volante Saint Chaffray). — N. 7. La Züst (italiana) con l'ing. Sirtori ed Antonio Scarfoglio all'imbarco sulla Lorraine. — La vetturina Sizaire et Naudin (francese) con Pons e la Thomas (americana).

Paesaggi americani del Raid New York-Parigi.



Alcuni dei più caratteristici paesaggi della traversata dell'America.

N. 1. Strada da New-York a Bufalo nello Stato di New-York (U. S. A.). — N. 2. Lo strade dopo Bufalo nella regione dei Laghi. — N. 3-5. Strade del Canada nella regione dei laghi. — N. 4. Leggera carrozzella, il più popolare mezzo di trasporto nel Canada. — N. 6. Un braccio del Fiume Yukon sul cui letto gelato, i concorrenti dovrebbero raggiungere lo stretto di Bering. — N. 7. Juneau sul Pacifico, uno dei porti dell'Alaska dal quale saranno costretti a salpare per Vladivostok i concorrenti che non avranno potuto raggiungere lo stretto di Bering.

CARTA D'ITALIA AL 250.000 DEL T. C. I.

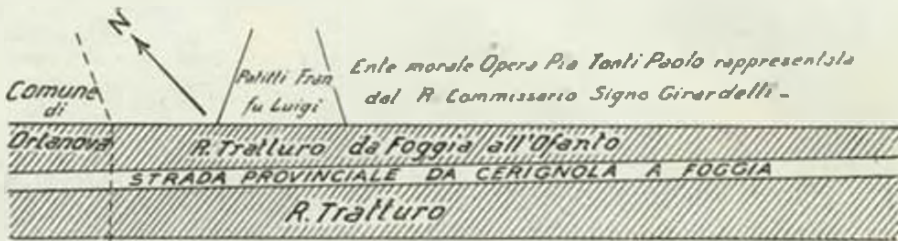
NOTIZIE VARIE

Studio per l'aggiornamento dei tratturi.

Chi ha letto l'articolo sui tratturi nella *Rivista* di gennaio di quest'anno, può meravigliarsi che sianvi da fare degli studi per aggiornare un fatto topografico che da secoli si trova immutato. Sembra che perciò dovrebbe comparire già in modo definitivo nelle carte topografiche esistenti. Tuttavia la rappresentazione dei tratturi nel 100 000 dell'I. G. M. è fatta in modo tale, che non mi sembrò opportuno di trasportarla tal quale nel nostro 250 000.

È noto infatti, come appunto dissi anche nell'articolo citato più sopra, che esiste una Carta ufficiale dei tratturi, allegata agli studi del cav. Litterio Butti, ispettore demaniale, e dell'ispettore forestale Podestà, che servirono di base alle relazioni della Commissione Reale dei Tratturi, del 1905. — I tracciati di questa Carta non coincidono sempre con quelli del 100 000

una parte della larghezza (che può essere circa un decimo) poi ne diverge allontanandosi. In tal caso l'I. G. M. segna soltanto la strada ordinaria, ma non il tratturo. Questa notazione non mi sembra completa, perchè le due vie, l'ordinaria e l'armentizia, sono perfettamente distinte ed hanno funzione totalmente diversa. Un gregge non soltanto passa sul tratturo ma vi pascola, ed è soltanto perchè vi ha modo e diritto di pascolare, che può percorrere centinaia di chilometri, ciò che gli sarebbe impossibile sulle strade ordinarie. Il tratturo, oltre che essere un fatto topografico consimile ad una strada, ha una funzione economica particolare. Non si può quindi sopprimerlo parzialmente, poichè, ad esempio, chi prendesse in esame una Carta dei tratturi così falcidiata in certe sue parti, dovrebbe immaginare che le greggie migranti, giunte a dati punti, dovessero continuare sulla strada ordinaria senza cibo, perciò con necessità di affittare pascoli, il che invece non è, poichè



Scala 1 : 100

Esempio di tratturo largo 111 m., soppresso nel 100 000 dell'I. G. M.

dell'I. G. M. e cioè vi sono in essa tratturi inesistenti nel 100 000 e per converso vi sono nel 100 000 tratturi che non esistono nella Carta speciale del Butti. Inoltre vi sono luoghi dove nella Carta dell'I. G. M. invece di una strada ordinaria e di un tratturo paralleli, è indicata la sola strada. Infine, sempre nella Carta dell'I. G. M., a certi tratturelli è stata sostituita la notazione di strade mulattiere. L'insieme delle differenze si riferisce ad uno sviluppo complessivo di alcune centinaia di chilometri ed è quindi assai riflessibile.

Volendo chiarire queste incertezze, mi procurai dalla Direzione Generale del Demanio, che gentilmente volle affidarli al Touring, per intermissione del nostro console anziano di Roma comm. ingegnere Oreste Lattes, i 31 fogli originali al 100 000 dell'I. G. M. firmati dal Butti e dal Podestà, su cui questi segnarono, in allegato alle suaccennate relazioni, la consistenza attuale esatta dei tratturi reintegrati e non reintegrati.

Mi posi poi in corrispondenza col cav. Butti, che mi fu cortesissimo non meno che competente informatore, cosicchè, valendomi anche di altri documenti da lui fornitimi e dedotti dall'Archivio dei Tratturi esistente in Cerignola, giunsi alle seguenti conclusioni:

1. — Avviene che talvolta una strada importante, nazionale o provinciale, fiancheggia anche per molti chilometri un tratturo, oppure è costruita dentro il tratturo stesso, occupandone

accanto alla strada esiste appunto il tratturo, sottaciuto, a mio parere arbitrariamente, dalla Carta.

Per meglio chiarire la cosa presento qui sopra un esempio, dal quale si vede che all'esterno della strada Cerignola-Foggia, larga 14 metri circa, vi è una zona della complessiva larghezza regolamentare dei tratturi, cioè di 111 metri, di proprietà demaniale. Soltanto ancora più all'infuori di questa incominciano le proprietà private, che per brevità di spazio ho segnato da una parte sola del tratturo. La zona occupata dal tratturo è qui segnata col tratteggio, ed è questa zona che l'I. G. M. credette di sopprimere e che sarà invece notata sul 250 000 del T.

2. — L'I. G. M. segnò delle mulattiere al posto di molti tratturelli, e ne dò un esempio nella pagina seguente.

Si vede a destra un piccolo pezzo del tratturo Ascoli Satriano-Cerignola, largo 111 metri, che è attraversato da un tratturello reintegrato, largo metri 27,50. Questo è qui rappresentato parte in bianco e parte in tratteggio. La parte bianca raffigura la via da tempo dedicata al traffico mulattiero e alla circolazione armentizia, via che nella Carta dell'I. G. M. figura soltanto come una mulattiera, della presumibile larghezza quindi di circa 2 a 4 metri, mentre in realtà, già prima della reintegra, variava da 27 metri (vedi in corrispondenza al confine col comune di Ortonova) ad un minimo di 10 metri circa.

Ma, indipendentemente dalla larghezza, la

differenza essenziale che mi consiglia a rappresentare nel 250 000 come tratturo e non come mulattiera questo tratturello, è che sulle mulattiere passano soltanto *in transito* i pedoni e gli animali non pascolanti, mentre nel tratturo passano quelle gregge di ovini o bovini che si valgono della via armentizia non soltanto per il viaggio, ma anche *per il cibo*. Non è dunque, anche in questo caso, opportuno rappresentare cartograficamente un fatto *duplice* (tratturo e mulattiera) con un segno che dà soltanto la mulattiera. E' invece da usarsi il segno del tratturello, il quale corrisponde precisamente a

tratturo, ma che in realtà non è classificato per tale nella Carta speciale. Questo pseudo-tratturo, che ha infatti nella sua prima parte l'aspetto di un tratturo vero, è formato da sentieri incrociantisi senza ordine o racchiudenti una zona abbastanza larga (una cinquantina di metri e più) incolta, dove a stagione opportuna cresce liberamente l'erba, zona la quale si distingue dai contigui terreni soltanto perchè essendo frequentemente percorsa ha un aspetto particolare. Però allorquando lo pseudo-tratturo arriva più su, in luoghi dove il terreno è alquanto utilizzato pel pascolo ed ancor più avanti

R. TRATTURELLO FOGGIA-ORDONA-LAVELLO



Scala 1 : 100

Esempio di tratturello largo m. 27,50, sostituito nel 100 000 dell'I. G. M. da una semplice mulattiera. Il tracciato bianco rappresenta lo stato del tratturello non reintegrato, largo da 10 a 27 metri. La zona tratteggiata è quella reintegrata al R. Demanio.

verità, perchè il tratturello è implicitamente sempre mulattiero. Tale anche è l'avviso del cav. Butti.

3. — Vi sono nel 100 000 dell'I. G. M. dei tratturi che la Commissione Reale ha accertato non essere tali, perchè non sono di proprietà demaniale e si debbono considerare costituiti piuttosto da *passaggi di comodo* (strade comodali, come le chiamano tal volta colà) attraverso terreni più o meno incolti, stabiliti a poco a poco coll'uso, ma non garantiti dalla legge. Sono, in sostanza, degli pseudo-tratturi, mancanti dei requisiti giuridici fondamentali dei veri, anche se hanno di questi parte dei requisiti fisici e topografici.

Cito ad esempio uno di questi tratturi che visitai pochi mesi or sono. Da Rionero in Vulture salii alla cima del Vulture, seguendo quel tratto che nel 100 000 dell'I. G. M. figura come un

dove attraversa un bosco, esso va restringendosi e diventa anzi una vera mulattiera, larga un paio di metri o poco più, mancante quindi totalmente del carattere e della funzione del tratturo, che deve servire ad un tempo di strada e di pascolo.

Questi ed altri consimili pseudo-tratturi mancanti del titolo giuridico ed in parte anche del titolo pratico, dovranno essere segnati nel 250 000 come semplici mulattiere. Anche qui sono confortato dall'assenso competente dei cav. Butti.

Tali le conclusioni a cui sono arrivato allo scopo di segnare in modo razionale la rete dei tratturi nel nostro 250 000.

Le obiezioni che ad esse mi pervennero presto potrebbero venir prese in considerazione, perchè sarebbero ancora in tempo utile.

L. V. BERTARELLI.

Revisione ed aggiornamento dei primi otto Fogli.

Si è proceduto ad una ristampa di circa 10 000 copie di ciascuno dei fogli *Tortona, Milano, Genova, Venezia, Civitavecchia, Roma, Frosinone, Napoli* per poter rispondere all'incessante richiesta di arretrati fatta dai soci nuovi o dai vecchi che provvedono oltre la collezione di viaggio, quella in fogli stessi per consultazione.

La ristampa fu ritardata alquanto da una accurata revisione e da qualche aggiornamento. Sono stati segnalati e corretti alcuni veri errori di nomi, così pochi, lo constato con piacere, che complessivamente negli otto fogli (oltre mezzo di milione copie date in esame ai soci) si possono contare sulle dita delle due mani. Nondimeno prego vivamente tutti

quelli che ne scorgessero qualcuno, ad avvertirmene subito.

Un certo numero di strade carrozzabili era sfuggito e fu ora provveduto al completamento. Il foglio *Milano* ha subito per questo rapporto aggiunto relativamente numerose (anche di strade secondarie a fondo naturale) perchè, redatto e stampato per il primo, non si ebbe tempo di rivederlo a sufficienza per certi piccoli tronchi stradali di cui è difficile procurarsi documenti precisi.

Questo foglio subì anche alcune modifiche di recenti sostituzioni di passaggi ferroviari a livello, dei quali all'epoca della prima pubblicazione non erano ancora pervenuti i documenti.

Si è anche cambiato per parecchi nomi il carattere di scritto, per la erezione da frazione in comune ultimamente avvenuta, o da comune in mandamento.

Infine si è introdotto un certo numero di nomi nuovi di località, che la revisione dimostrò opportuno di aggiungere. Trattasi per lo più di frazioni collocate lungo le strade, o di luoghi utili per riconoscere i bivi e gli incroci stradali. Il foglio *Milano*, per il motivo già accennato, era il meno ricco d'indicazioni di tal genere e perciò ebbe un miglioramento importante.

I nomi aggiunti furono: 1 nel foglio *Genova*; 140 nel *Milano*; 40 nel *Venezia*; 2 nel *Ciellarecchia* 5 nel *Frosinone*; 1 nel *Napoli*. Complessivamente trattasi come si comprende, di un lavoro importante e minuzioso.

Tutti i soci sono calorosamente pregati a contribuire con note precise, inviate al Touring, alla revisione ed all'aggiornamento continuo della Carta. Ogni nota pervenuta viene discussa e si archiviano in speciale schedario istituito all'uopo le conclusioni, per utilizzarle nelle ristampe.

Due Fogli in spedizione.

I prossimi quattro Fogli.

Mentre questa *Rivista* giunge ai soci è presso a poco ultimata la spedizione ad essi fatta dei fogli *Pisa* o *Bologna-Firenze*. Sono così ormai 12 nelle loro mani.

E' intanto incominciata la stampa di due altri fogli non meno interessanti, che si spera di poter incominciare a spedire negli ultimi giorni di marzo. Ricordino i soci che non si riesce a spedire più di 3000 buste di Carte al giorno (esclusi i festivi) e che è assolutamente impossibile qualsiasi anticipo di turno ai soci che lo chiedessero, anche per speciale

favore, perchè la ripartizione degli indirizzi, i controlli, ecc., non si prestano a modifiche di interesse particolare.

I due fogli in stampa sono il *Verona* e il *Stena*. Il primo collega il *Brescia* col *Venezia* e col *Bologna-Firenze*. Il secondo unendosi al *Bologna-Firenze* e al *Livorno*, copre gran parte della Toscana. Così, all'aprirsi della stagione turistica, la Carta del Touring potrà già servire ad itinerari estesi da Torino a Venezia e da Milano a Napoli.

Due altri fogli sono pure in avanzatissimo lavoro: *Messina* ed *Etna*. Il primo oltre l'estremità orientale della Sicilia col Peloritani, comprende la Calabria fino a Monteleone. C'è dunque quella gemma d'Italia che è lo Stretto di Messina, la mirabile costa ionica dal Capo Vaticano a Scilla, Villa S. Giovanni, Reggio o al Capo Pellaro, l'Aspromonte e la regione dei terremoti — ove dovetti fare il triste lavoro di aggiornamento degli abitati spartiti o spostati.

Il foglio *Etna* scende giù fino quasi ad Acireale, abbracciando dallo spazio della costa felice ove siede Taormina, ai Monti Nebrodi e all'alta valle del Simeto. Il Mongibello caratterizza questo bel foglio, che certo determinerà più di un socio del Touring a far meta della sue escursioni o del soggiorno della famiglia quei luoghi meravigliosi — massime ora che i biglietti ferroviari differenziali hanno tanto avvicinato la Sicilia al continente.

La ferrovia circumetnea è per eccellenza ferrovia turistica, come la regione circumetnea ricca, abitata da popolazione bella, ardita, simpatica, si presta eminentemente a quello sviluppo turistico di cui Taormina dà un esempio invidiato e degno d'imitazione.

L. r. b.

L'associazione vitalizia al Touring di una Corazzata.

Diamo ai nostri lettori una interessante e confortante notizia.

La *Regina Margherita*, una delle maggiori, più moderne e poderose navi della nostra Marina da Guerra, si è iscritta socia vitalizia del Touring.

Fu la recente nomina a nostro console navale del signor Guido Barbaro — tenente di vascello su questa corazzata — che occasionò la graditissima adesione.

E' la prima volta — sebbene gli ufficiali della Marina Militare siano, per ragioni ovvie, numerosissimi nelle nostre file — che un Ente di tale categoria viene ad accrescere forza ed autorità al sodalizio e noi registriamo il fatto soprattutto per l'alto significato morale che assume agli occhi di chiunque voglia considerarlo.

Due grandiosi simboli d'italianità vengono così posti uno di fronte all'altro ed uno all'altro integrati.

ed abitato dal nostro territorio, galleggiante sui flutti, una vigile e formidabile sentinella avanzata della patria sul mare nostro e sui mari remoti — agglungendosi a noi ha completato il carattere d'universalità ed il patriottismo che è proprio della multipla anima del Touring.

E per quell'equipaggio di 800 uomini, il guidone del Touring sventolante ai miti venti d'Italia, ai venti aspri degli oceani lontani, sarà l'immagine presente, il genio tutelare della terra natia, sarà un esponente modesto, è vero, ma profondamente sentito e profondamente umano della patria, ricordata nel suo popolo dai 95 mila soci del Touring rappresentata nel suo bel territorio dall'essenza erabonda ed estetica del turismo, divisa nel suo avvenire dagli sforzi che la nostra vasta famiglia, in una perfetta comunanza d'ideali compie ogni giorno ed in ogni modo



La R. Nave Regina Margherita.

Questa nave che è come una piccola e viva parte accata dal seno fecondo d'Italia, un lembo ridotto

per rendere l'Italia prospera, grande, onorata, gloriosa.

Strade e trasporti intorno al Sahara.



F. A. del sovra. ing. U. Rimousi.

Le strade ed i mezzi di trasporto di una regione costituiscono sempre l'indice rivelatore della vita e della mentalità della popolazione che vi abita.

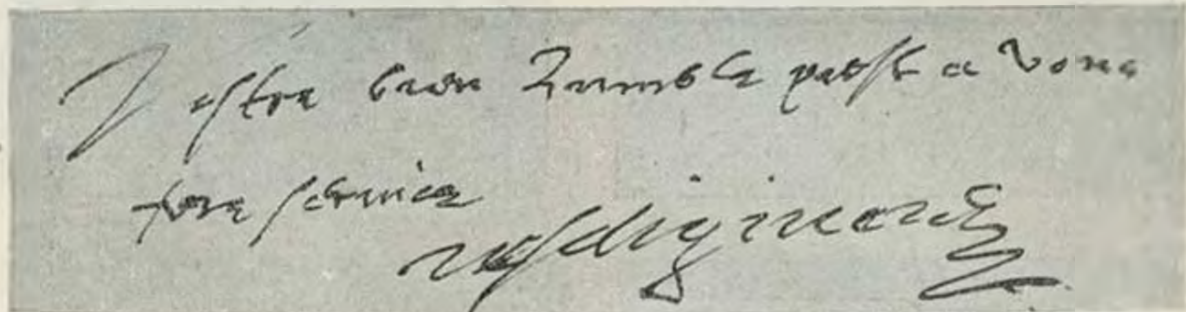
L'Africa settentrionale serba gelosamente colle sue tradizioni, le strade ed i veicoli di parecchi secoli or sono. In questa pagina, per darne un'idea, noi pubblichiamo:

1. San Michele nell'oasi di Biskra. — 2. Un *caid* in viaggio nel Sahara. — 3. Il tram di Biskra. — 4. Un sontuoso mezzo di trasporto nella regione algerina del Sahara. — 5. Carovana di cammelli. — 6. Una passeggiata del Bey di Tunisi sulla carrozza di gala, accompagnato dalla scorta.



Quando la bicicletta non si conosceva, quando l'automobile rappresentava una utopia di sognatori; quando i treni non c'erano, o se esistevano, trotterellavano lemme lemme a venti

la confisca dei beni e peggio se non rientrerà nello Stato o nella città nel tempo assegnatogli, o per importare, o esportare una determinata quantità di una particolare mercanzia.



(Fig. 1) — Firma di Lesdiguiers nel passaporto del 1617.

o a trenta chilometri all'ora; quando la maggior parte del genere umano viaggiava a piedi o in diligenza, ci voleva il passaporto, *statico* indispensabile a tutte le persone che si allontanavano di qualche chilometro dal focolare domestico. Perché, in allora, ad ogni bivio, a tutti i ponti, a ciascuna porta, uno stuolo di gabellieri e di birri gareggiava nel mettere a dura prova la pazienza e la tolleranza dei santi viaggiatori. E li assoggettava ad ogni specie di angherie, sotto la forma di controlli, e pedaggi, praticati da cedesti bietoloni con tutta l'impertinenza di una autorità corruttibile, ma mai corrotta quanto bastasse, da una buona mancia.

Codesto flagello per viaggiatori forse fu meno crudele nei tempi remoti, che non in epoche recenti; quando, cioè, si riteneva che in Italia e fuori governasse la *Libertà*, legata a doppia corda all'*Eguaglianza* e alla *Fraternità* e, anche dopo, sino alla breccia di Porta Pia, come avremo campo di constatare in seguito.

I primi passaporti per uomini e per cose non presentano elementi di studio a chi li raccoglie ed esamina; generalmente hanno la forma di semplici lettere autografe, firmate da principi, da signori, o da vassalli, con le quali si autorizza il cittadino di recarsi altrove per un tempo determinato (pena

Ma i passaporti del secolo xvii assumono invece l'aspetto di salvacondotti — specialmente in Italia e in Francia — ove le lotte religiose e quelle politiche inducono signori e non signori a un continuo battagliare. A partire da codesta epoca i passaporti offrono allo studioso svariatissimi elementi di esame, perchè sovente assurgono a documento, storico e... filologico.

Infatti, esaminando i passaporti del secolo xvii e quelli del xviii, troveremo che la forma primitiva delle patenti del cinquecento è stata sostituita da una specie di certificato, redatto con frasi stereotipate e già entrate nell'uso comune della burocrazia di quei tempi sino... alla *Libertà* elargita ai popoli dalla rivoluzione francese.

Il primo esempio di codesta novella forma di passaporto lo trovo (tra i quattrocento della mia raccolta) in quello rilasciato al conte Claret di

Ponzone da Francesco di Bonno duca di Lesdiguiers, del quale è qui riprodotta la firma (fig. 1). E' un documento raro e interessante.

Il conte Claret o Claret di Ponzone, segretario del duca Carlo Emanuele I; addetto al seguito del protettore di Alessandro Tassoni, l'ambizioso e dissipatore cardinale Maurizio di Savoia, e grande amico ed estimatore egli stesso del poeta modenese, fu ambasciatore in



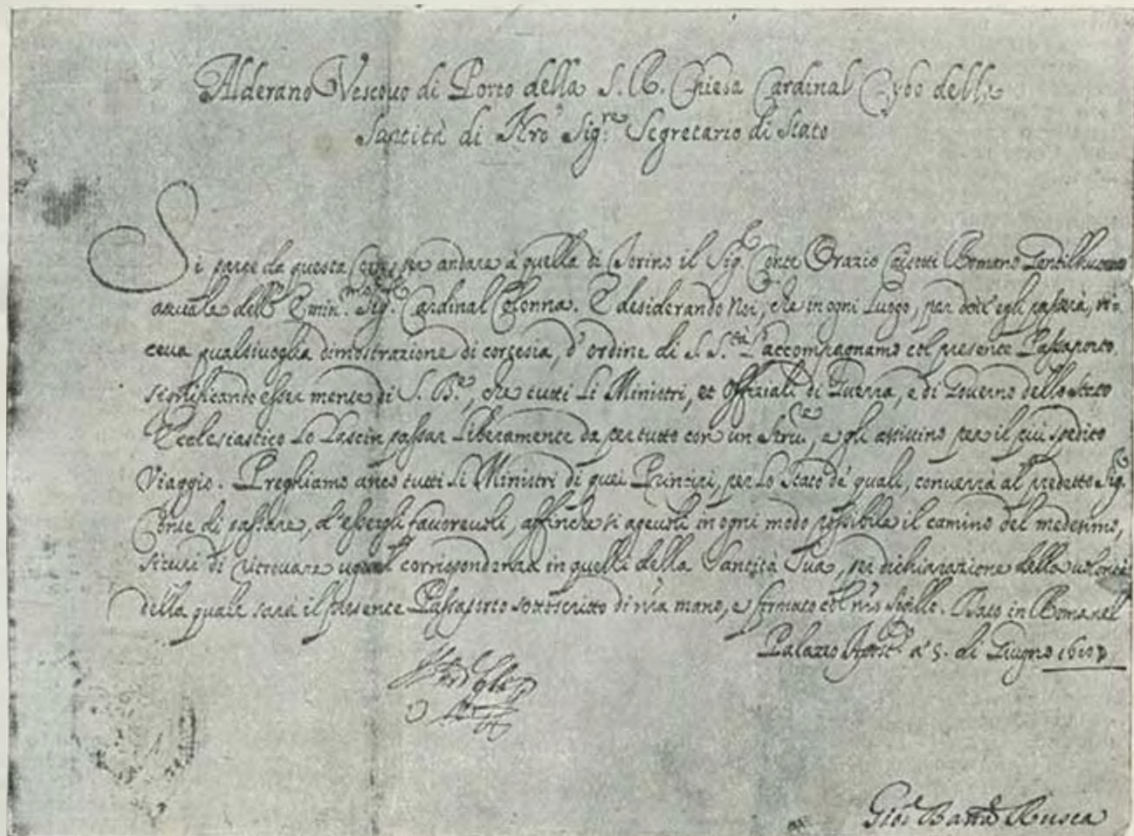
(Fig. 2) — Passaporto toscano pel Dott. Cambiagi 1778.

sciatore presso le Corti di Francia e di Roma e poi presso la Serenissima di Venezia per conto del suo signore.

Il Lesdiguiers, pari, maresciallo e conestabile di Francia, rilasciava il passaporto al Claretto il 21 di marzo 1617, mentre si trovava ad Asti, nella sua qualità di generalissimo dell'esercito francese. Come si sa, il Lesdiguiers, da semplice peregriano, assunto in breve al comando generale degli eserciti dei Calvinisti, aveva messo in rotta i cattolicissimi De Vins e duca d'Epèron, assicurando in tal guisa il trono ad Enrico IV.

dal ministro di Pietro Leopoldo, Tommaso Piccolomini, al dottore Giovacchino Cambiagi per intraprendere un viaggio in Francia, in Inghilterra in Olanda ed in Germania.

Altri cinque passaporti rilasciati dai ministri d'Austria e di Baviera seguono e proteggono nella lunga peregrinazione il dott. Cambiagi, il quale rimane assente da Firenze per quasi tre anni. Tanti quanti forse occorsero al buon medico fiorentino (nato nel 1740) per raccogliere il materiale necessario onde scrivere la *Storia della Corsica* e quella della *Sardegna*; ovvero



(Fig. 3) — Passaporto pel conte Caisotti a firma Card. Cybo 1627.

Più tardi il temuto calvinista tornò in grembo alla Chiesa Romana, ciò che gli fruttò nuovi e grandi onori, e ricchezze non poche.

La forma letteraria francese, usata dal Lesdiguiers nel 1617, differisce ben poco da quella italiana, praticata nel 1625 dal cardinale Aldebrando Cybo, segretario di Stato di Urbano VIII, nel passaporto (fig. 3) rilasciato al conte Orazio Caisotti romano (sebbene fosse piemontese) gentiluomo del fastoso cardinale Colonna, protettore di letterati e di artisti.

Il documento porta la firma autografa del cardinale Cybo, poichè, quando si trattava di rilasciare un passaporto a persona di nessun rango, o si negava, o si faceva firmare da un maggiordomo qualunque, infarinato di lettere.

Verso la metà del secolo xviii veggono la luce i passaporti stampati, con le solite raccomandazioni ai *Ministri, Officiali di Giustizia e Guerra*, ecc. che non gli diano (al viaggiatore) molestia, ecc.

La figura 2 rappresenta il passaporto rilasciato

per dar prova della sua amicizia e della sua liberalità ai fuorusciti corsi, ch'egli protesse ed aiutò con cuore di italiano, quando pel mercato fatto dell'isola, la Francia sostitì la Repubblica Genovese in quel dominio.

Ed ecco un passaporto austriaco (fig. 4) del 1793, rilasciato ad Antonio Sabasti il familiare di fiducia di Giuseppe Doria, nunzio in Francia prima, in Sassonia poi e quindi cardinale Doria Pamphili, ricco e magnifico signore, che spendendo danari, seppe ammassarne parecchi. Ebbene, anche questo passaporto ben poco differisce da quelli in uso altrove, e in Italia particolarmente, dei quali anzi pare una fedele traduzione.

Dalla leggenda stereotipata sul finire del secolo xviii si allontanò il Piemonte; perchè, governato da persone nate, ed educate quasi sempre in Francia, non poteva sottrarsi a quella specie di mania, che spesso si riscontra

nel meno., grande, di imitare, per quanto possibile, i grandi, a fine di non essere considerati inferiori a quelli.

La figura 5 rappresenta infatti la testata di un passaporto piemontese del 1796, quando Carlo Emanuele III già sentiva sfuggirsi di mano lo scettro. Il documento è rilasciato a favore di Giuseppe Melano, corriere di gabinetto, che da Torino andava a Roma, portatore di un piego diretto al cavaliere di Priocca, ministro plenipotenziario presso la Corte romana.

Ed in quel piego c'era... la nomina del Priocca a ministro degli affari esteri; nomina che due anni dopo lo costrinse a pubblicare la fiera protesta contro la prepotenza e la slealtà dei francesi; protesta rimasta senza effetto in allora, ma profondamente impressa nell'anima degli italiani per la sacrosante verità che vi si contenevano.

Passiamo ai passaporti tristi, perchè sono documenti irrefutabili di tristissimi tempi. Ecco quello rilasciato al mite barone Scoppa da Fabrizio Ruffo, cardinale, nato a San Lucido. Come si sa, questo prelado si incaricò di fare insorgere le Calabrie contro la Repubblica Partenopea. A tale scopo egli si pose alla testa di un'orda di briganti, da lui battezzata: *Esercito della Santa Fede* (fig. 6).

L'orda da lui diretta si impadronì, tra il 1798 e il 1802, di quasi tutte le città calabre, commettendo orribili eccessi. Incendi, ammazzamenti, stragi, stupri, violenze, ruberie e... peggio, codesto ministro di Dio permise e incoraggiò non solo contro i fautori di nuove idee, ma anche contro coloro che alle idee nuove erano fermamente avversi. Un tal procedimento del resto

non è nuovo ed il cardinale Ruffo doveva saperlo, da chè egli imitò l'acino Cane, capitano del Ghibellini, il quale, entrato in Pavia, come era convenuto, saccheggiò soltanto i beni dei Guelfi, e quando questi furono finiti, cominciò le sue scorriere nelle case dei Ghibellini; e perchè questi andarono a cagnarsi di essere stati apogliati, essendo della stessa fazione: « Voi dite la verità, disse l'acino, voi siete tutti Ghibellini, ma i beni sono Guelfi! »

La Repubblica francese, avendo aboliti gli stemmi di ogni sorta, introdusse la costumanza di ornare la parte superiore dei documenti e delle lettere che da' suoi uffici partivano con vignette allegoriche, nelle quali talvolta si profuse la genialità dei migliori artisti di codesta epoca non felice per gli italiani. Ed infatti il Pannizza disegnò la testata del passaporto che è riprodotto nella vignetta N. 7 e il rinomato incisore piemontese Stagnon ne fece il rame.

Dello stesso Stagnon è pure il biglietto di cinquanta lire emesso dalla tesoreria di Carlo Emanuele IV nel 1799, a somiglianza dei famosi assegnati repubblicani. L'incisione è quanto di più delicato

si poteva desiderare dalla mano di un artefice rinomato (fig. 9), quale era lo Stagnon. Ma le lodi per la finezza della esecuzione dettero alla testa al bravo incisore, il quale per essere certo che tali lodi meritava, si diè a riprodurre il proprio lavoro, sicchè in breve il mercato — come oggi si direbbe — fu invaso da codesti duplicati esattissimi. E la equaghanza perfetta tra i buoni biglietti e quelli falsi, fece sospettare nell'incisore il falsario. Sorpreso in flagrante e processato, lo Stagnon fu mandato a incidere le cedole nelle galere piemontesi.

Ma torniamo al passaporto repubblicano del di-



Fig. 4 — Passaporto austriaco del 1793.

partimento dell'Eridano (fig. 7). E' il primo di questi documenti nel quale la formula antica è sostituita dalla nuova; o per essere più esatti: ai titoli nobiliari e cavallereschi di chi rilasciava il passaporto furono sostituiti i connotati del cittadino a cui veniva rilasciato, affinché altri (i nobili perseguitati e profughi, per esempi), non se ne servissero per sfuggire alle ricerche della polizia di Marat, di Robespierre e successori loro.

In quell'epoca di sedicente *Libertà*, il passaporto assurse a documento di importanza grandissima; da che, non solo era necessario averne possesso per andare da una città ad una altra; ma anche per girare con una relativa tranquillità nella stessa borgata o città. E coloro che dalla propria residenza si allontanavano senza passaporto, erano certi di vedersi mettere al bando e trattati da fuorusciti e peggio. E così e non altrimenti la *Commissione esecutiva della Nazione Piemontese* ai 15 di ottobre del 1800 trattò l'arcivescovo di Torino, per essersi allontanato dalla sua diocesi e dalla *Nazione Piemontese* senza il passaporto, e quindi senza la dovuta autorizzazione; e perciò: «decreta che il cittadino Rubotti, già vicario generale del vescovo di Tortona, amministratore della Mensa arcivescovile, passi all'Ospedale Generale di Carità del Comune di Torino due terzi delle rendite di codesta Mensa arcivescovile». Il decreto porta la firma del De Bernardi e del Marochetti, nonno del barone Marochetti, onore della scultura italiana.

..

Colla restaurazione il passaporto italiano assunse tutti i caratteri di un documento poliziesco; e sebbene nella forma e nella fraseologia rimanesse quale lo aveva trovato la invasione francese, non era possibile ottenerlo, se prima il capo della Polizia locale non consegnava

un certificato di buona condotta; e quando s'era ottenuto il passaporto non era possibile rimanere in una data località, se mancava un nuovo certificato di una autorità qualsiasi, ma benvisa alla polizia, la quale garentisse che il nuovo arrivato non era carbonaro, che professava sentimenti ostili a qualsiasi rinnovamento e che... si confessava e comunicava almeno a Pasqua di Resurrezione. E se taluno aveva ottenuto il passaporto dal proprio Governo, non trovava asilo, se il principe lo avesse richiamato in patria, ed egli non avesse prontamente ubbidito.

E' noto il caso toccato al marchese del Borgo, ricchissimo signore piemontese. Non potendo egli sopportare il clima di Torino aveva chiesto ed ottenuto di stabilirsi a Pisa. E quivi, al tiepido clima dell'Arno, il buon marchese chiedeva ristoro per la incerta salute, quando Vittorio Amedeo III gli fece pervenire un «biglietto regio» col quale gli ingiungeva di acquistare uno dei lati della piazza S. Carlo di Torino, fatta costruire dal Re, e di edificarvi un magnifico palazzo, sopra un piano che gli venne prestabilito, e di mobigliarlo con grande magnificenza. Il marchese morse il freno, ma pagò la terra e costruì un lato della piazza S. Carlo; fece scegliere la mobiglia, disporla nell'appartamento e... ne pagò il conto, purché lo lasciassero in pace a godere del sole dell'Arno. Ma un altro «biglietto regio» ordinò al povero marchese di abitare una residenza così magnifica, e perché egli era restio, gli fu ritirato il permesso di rimanere fuori del regno.

Se non vecchio, certo acciaccoso per la triste salute, il marchese, ingoiando fiele, venne a Torino; si stabilì in una stanza da servitore, lasciando il resto del magnifico appartamento alla disposizione della capra che gli forniva il latte.

Ciò prova come a' quei tempi il principe avesse il tempo di occuparsi anche delle cose private dei sudditi suoi.



Fig. 5. — Passaporto piemontese del 1790.

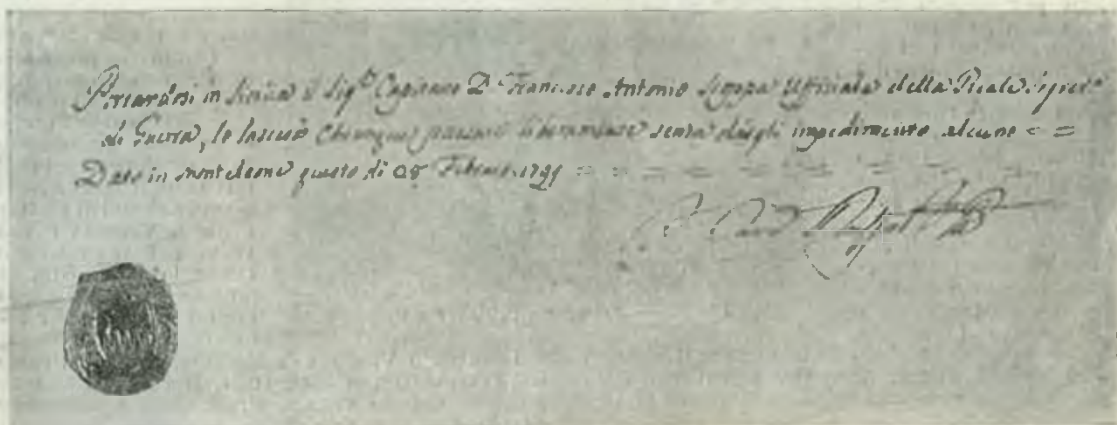


Fig. 6. — Passaporto rilasciato dal cardinale Ruffo nel 1799.

Napoli fu meno reazionaria del Piemonte e, pur ritornando al vecchio passaporto, anteriore alla rivoluzione, solo impose la vidimazione di *partenza* e di *arrivo* per non rimanere indietro degli altri Stati italiani.

E così il passaporto rilasciato a Napoli da D. Luigi De Medici a D. Antonio Sapienza di Pietroburgo (ma napoletano), maestro di cappella, per venire a Milano, fu visto e vidimato dal ministro degli affari esteri; dall'autorità militare austriaca e da quella borbonica; dal direttore di polizia; dal console generale di Toscana; dalla Nunziatura apostolica, di Napoli; prima di ricevere il *visto partire* al Reclusorio e *visto passare* dal sergente Pascali... E quando don Antonio Sapienza arrivò a Milano, il suo passaporto aveva ricevuto 36 visti e 26 bolli d'ogni specie! E questo era... il meno giacché ad ogni bollo e ad ogni *visto* bisognava pagare, e don Sapienza pagò per codesto diritto di farsi *vedere* tra Napoli (7 gennaio) e Milano (26 gennaio) la bella somma di quasi 18 lire delle nostre.

Andiamo oltre. Ecco il nuovo passaporto degli Stati pontifici posto in essere dopo la cacciata dei francesi e il ritorno all'antico. E non avrebbe una importanza straordinaria se non portasse la firma del genovese Luigi cardinale Lambruschini, flagello dei liberali durante il pontificato di Gregorio XVI; odiato, detestato dalle popolazioni per la sua crudeltà contro chiunque fosse sospettato di essere meno ortodosso del papa.

Nel 1847 lo troviamo membro della Consulta di Stato, poi nel 1849 profugo a Gaeta con Pio IX; ma *senza passaporto!*

Più interessanti di quelli rilasciati dal cardinale Lambruschini sono i passaporti dati dalle varie Legazioni straniere presso la Santa Sede durante il periodo burrascoso sì, ma glorioso per tanti eroi della indipendenza italiana; vo' dire: durante la Repubblica Romana.

Codesti passaporti non differiscono dai soliti

in alcuna loro parte esteriore; ma solo nel *visto*, che è seguito dal *viatico* fornito, in ragione di un baiocco al miglio, a chi veniva munito di

codesta specie di passaporti. Ed erano rilasciati generalmente a *persona di fiducia*, le quali si incaricavano di portare fuori di Roma notizie ed altro alle autorità rimaste fedeli al Governo Pontificio e agli emissari di questo. Di tal genere di passaporti, sortiti quasi tutti dalla Legazione

di Baviera, ne conto una ventina nella mia raccolta, e tutti sono intestati a italiani di umile condizione, i quali, pare, si adattavano per convincimento o per danaro a praticare il lucroso mestiere di emissario o di spia; e tutti portano il visto e il bollo della *Intendenza della prima Divisione Militare* di Roma. Talvolta, invece di *pagato il viatico* all'emissario, vi si legge: *non pagato per mancanza di fondi*; tal'altra, al *visto arrivare* è aggiunto: *e trattenuto per sospetto* o per *informazioni dalla Direzione di Polizia*; e quando capita di leggere codesta annotazione,

il *visto di partenza* si fa attendere otto o dieci giorni dall'arrivo. E chi veniva sospettato, non c'è bisogno di ripeterlo, passava l'attesa al coperto, nelle carceri locali, se non era una finzione poliziesca il *sospetto*.

Ad un disgraziato, Jacopo Noci, che da Roma andava a Venezia, prima di giungere ad Ancona, capitarono quattro *sospettazioni*, con l'accompagnamento obbligato di ventidue giorni di *arresto in sorveglianza*. Finalmente giunto ad Ancona, venne fatto tornare a Roma... probabilmente con le risposte alle lettere da lui portate alle autorità che lo avevano *incarcerato in sorveglianza*. Sta di fatto che il signor Noci non pensò mai di metter piede a Venezia e più volte nel 1849 fece e rifece la commedia di andare a... Venezia e di farsi trattenere per informazioni.

Francesco V, duca di Modena, aveva istituito il passaporto per lavoratori, riprodotto alla figura 8. Quello veniva rilasciato dal *Ministero di Buon Governo*; e differiva dagli altri passaporti per la gratuità del rilascio.



Fig. 7. — Testata del passaporto della Cisalpina (1800 circa).



Fig. 8. — Passaporto per lavoratori.

Per ultimo ecco il passaporto rilasciato a donna Elisabetta Ruspoli dal cardinale Giacomo Antonelli. Il documento è del 1863 e porta la firma autografa del figlio dello spaccalegna di Sonnino, che per 26 anni diresse la segreteria di Stato e il patrimonio di S. Pietro e suggerì a Pio IX la politica del non possumus.

Trattandosi di una dama di qualità il cardinale Antonelli dimenticò l'origine sua boschereccia e volle essere cavaliere, rilasciando il passaporto gratis e senza i connotati alla richiedente. Ma, sebbene esperto in materia femminile, il cardinale dimenticò di essere cavaliere completo, facendo inscrivere in testa ai soppressi connotati gli anni dell'ottima principessa. Da quando alla donna è stato contestato il diritto di dimenticare le primavere trascorse?

La figura 10 riproduce un passaporto concesso nel 1863 dall'imperatore celeste al pittore romano Caneva, su richiesta del console generale francese a Shanghai. Cosa dica codesto monumentale passaporto io non saprei; solo posso accertare che riuscì efficace; in seguito. Taluni anni

dopo il Caneva corse il rischio di rompersi l'osso del collo in Roma in una avventurosa ascensione aeronautica da lui tentata con una mongolfiera.



Fig. 9. — Carta moneta piemontese incisa dallo Stagnon.

Ho qui accennato superficialmente ad una piccola parte delle cose curiose che a uno studioso può rivelare una raccolta di passaporti vecchi; e se non potessi tornare sull'argomento, nutro fiducia che la persona la quale possedesse un maggior acume dello scrivente, da codeste vecchie carte potrebbe trarre aneddoti ora piccanti e gai;

ora tristi e dolorosi, ovvero strani, da formarne un volume, meno noioso di queste righe, e capace di persuadere il lettore della strada percorsa in meno di mezzo secolo dalla civiltà e convincerlo una volta di più, che a codesto assalto vittorioso alle barriere tra popoli e regioni, inciampanti ogni progresso, hanno validamente concorso la bicicletta, l'automobile e specialmente il nostro benemerito Touring col suo potente e vivo organismo di oltre sessantamila soci.

IACOPO GELLI.



Fig. 10. — Passaporto cinese rilasciato al pittore Caneva.



Sugli argini del Ticino.

F. C. A. di Milano - Il Comando.

Manovre al Campo dei Fiori.

Volontari Ciclisti Automobilisti.

Anche il Parlamento, come già il Senato, ha approvato il disegno di legge ministeriale relativo al riconoscimento del Corpo Nazionale dei Volontari Ciclisti Automobilisti.

Si ritengono pertanto scelti ed il Comitato centrale che tale Corpo aveva organizzato, stabilendone gli statuti, ed i Sotto-comitati nazionali. Enti che contribuiranno alla istituzione del reparto.

Perché da questo importante atto derivino i frutti che si attendono, sarà bene che il Ministero della Guerra provveda con sollecitudine a disciplinare l'istituzione stessa, secondo lo spirito dell'articolo unico del disegno di legge testè approvato. E non sarà poco vantaggio se una tale disciplina sopravverrà in tempo ad integrare nella pratica, col suggello di una sanzione ufficiale il buon volere, la serietà e la dignità di propositi di questo Corpo che si è andato man mano costituendo in forma privata dopo l'Esperimento tattico di Brescia dell'anno 1904.

Il riconoscimento governativo deve provvedere anche ad eliminare tendenze ed equivoci nei riguardi soprattutto di quei gruppi che si intitolarono « Volontari Ciclisti Automobilisti » non perché, con vero spirito di sacrificio, intendessero la necessità di assoggettarsi ai gravami di un ordinamento militare, ma solo per servirsi dell'aureola di autorità derivante da questo nome a

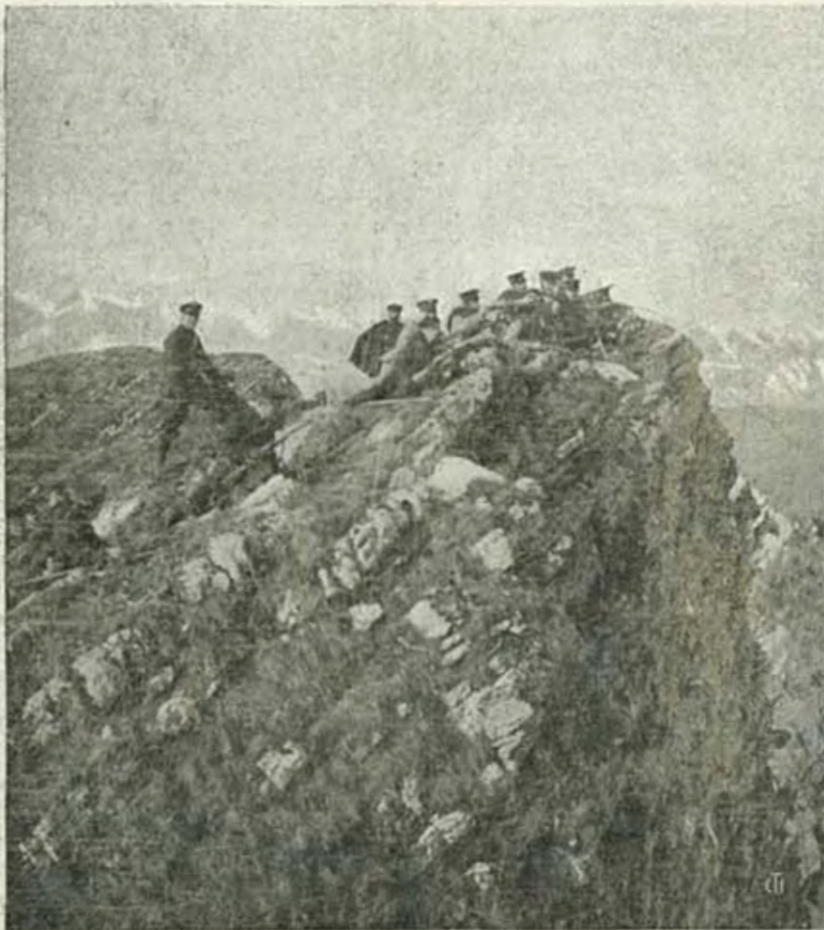
loro manifestazioni d'indole puramente sportiva o per contendere con maggior successo ad altre squadre in riunioni egualmente turistiche o sportive, premi a cui i Volontari non devono mai aspirare.

Ci auguriamo che la recente legge valga a contemporaneamente la libertà e sollecitazione di avvenze necessari ad un Corpo volontario con sagge disposizioni d'ordine interno ed a fecondare le idealità dei giovani che vollero rivolgere la loro attività ed il loro entusiasmo sportivo e turistico a scopo altamente patriottico — in modo che, in luogo di una forma di Associazione intesa a conseguire del titolo di vanità personale, ne risulti un nucleo di uomini devoti al Paese e addestrati al sacrificio ed

all'arte delle armi — nucleo che serva di direzione alle masse irregolari che serba la voce della Patria potesse raccogliere sotto la bandiera nel giorno del pericolo.

Il Ministero della Guerra farebbe bene intanto, per procedere sicuramente e proficuamente alla sistemazione regolare del Corpo, ad affrettarsi con chi ha dimostrato di uscire allo slancio di idealità civile una perfetta competenza tecnica, primo fra gli altri il generale Chiarla, che come colonnello del 12° Bersaglieri, ebbe a dirigere la manovra di Brescia.

E l'istituzione, posta con assetto razionale su stabili basi, diventerà, oltreché una scuola d'educazione fisica e patriottica, un argomento di fiducia nazionale.



Manovre dei Volontari Ciclisti Automobilisti (Rep. di Milano) al Campo dei Fiori.



(F.M. Rocherol)

Gli sky cominciano a divenire famigliari anche in Italia e non soltanto per fare dello sport. La presente incisione illustra un'ascensione d'un manipolo di skyatori del 4° Reggimento Alpini, che in pieno inverno verso la fine di Gennaio, coll'ausilio degli agili pattini di legno raggiunse il Colle del Gigante, quello della Seigne, due importanti culmini del sistema del Monte Bianco. Mediante gli sky anche i nostri alpini hanno potuto costituire un cordo celerissimo di informazione e di collegamento. Le nostre fotografie, riproducono appunto il plotone nei due momenti più caratteristici della non comune impresa alpinistica e militare.

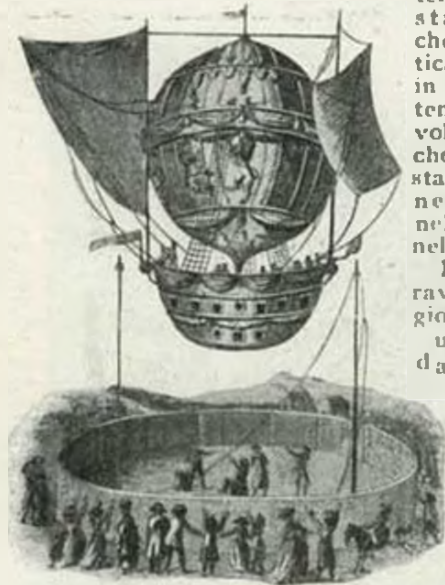


Provando e riprovando....

Non passa settimana, si può dire, che i giornali cittadini non riportino la notizia di un nuovo avvenimento aeronautico. Oggi è Santos Dumont che compie uno dei suoi audaci voli; domani è il dirigibile «Patrie» che batte il record mondiale di navigazione aerea; un'altra volta è l'aeronave «Zeppelin» che ottiene un nuovo successo; un'altra volta infine è Enrico Farman che vince il premio Deutsch di 50.000 lire per avere compiuto con una macchina per volare un percorso a itinerario stabilito, tornando

al punto di partenza. Tuttociò sta a provare che l'aeronautica ha ricevuto in questi ultimi tempi un notevole impulso e che la conquista dell'aria, è nella scienza, nell'industria e nello sport.

Dopo il meraviglioso viaggio compiuto ultimamente dal dirigibile «Patrie», da Parigi a Verdun, si rivolse un inno al trionfo del nuovo mezzo di trasporto, ed i fautori del più leggero del-



Dirigibile militare inglese lanciato il 22 dicembre 1873 nel Paese di Gallea.

l'aria si atteggiarono a vincitori incontrastati nella gara che continuamente serve pel dominio dell'atmosfera. Dopo il clamoroso successo di Farman, del gennaio scorso, non si esitò invece a dichiarare l'aeroplano: la macchina dell'avvenire, la sola che potrà condurci un giorno a solcare le vie del cielo; ed i fautori del più pesante dell'aria andarono orgogliosi della rivincita ottenuta sui loro competitori.

Coloro fra i lettori, però, che non sono decisamente partigiani piuttosto dell'una che dell'altra scuola, credo, non avranno potuto facilmente, da queste notizie saltuarie e da queste congetture contraddittorie, farsi una chiara ed esatta idea della situazione attuale e dell'importanza degli esperimenti eseguiti.

Fin dalla metà del secolo scorso, allorchando cioè, i motori meccanici, già venivano impiegati su larga scala nell'industria, si cominciò a pensare con un certo fondamento alla dirigibilità degli aerostati, e solo allora si ebbero esperimenti di incontestata importanza quali quelli di Giffard, Dupuis-de-Lôme, Tissandier, Krebs e Renard. Questi tentativi, però, rimasero isolati e solo fornirono una preziosa esperienza per

le applicazioni successive. E' al noto brasiliano, Santos Dumont, che l'aeronautica, deve l'inizio del periodo di febbrile attività, cominciato nel nostro secolo, e appunto in seguito ai primi esperimenti di questo arduo e pericoloso. Santos Dumont fondò il premio di 100000 lire, da assegnarsi a chi, partendo dall'aerostato di S. Cloud, compiva in un tempo fissato, un viaggio completo di andata e ritorno, doppiando, la torre Eiffel.



La navigazione aerea dei nostri bisnonni. Un progetto di vascello aereo per i viaggi di lungo corso.

Santos stesso si accinse all'esperimento e, dopo alcuni vani tentativi riuscì vincitore; il mondo lo salutò senz'altro: dominatore dell'aria. In sostanza però, che cosa aveva egli ottenuto? Dopo una lunga serie di prove, con apparecchi, che egli stesso dichiara, non esser mai riuscito a dirigere, favorito infine dalla concomitanza di circostanze favorevoli, riuscì a soddisfare le condizioni del concorso bandito, e vinse il premio. Egli però, non aveva ottenuto nulla di più di quanto 18 anni prima, e con mezzi di gran lunga inferiori, avevano ottenuto Renard e Krebs. In seguito, col moltiplicarsi delle esperienze, furono, da altri dirigibili, compiuti dei viaggi, sempre più lunghi e più importanti, sicché, la vittoria di Santos, se ha importanza come elemento e fattore di progresso, non rappresenta già una pietra miliare nel cammino della conquista dell'aria. Oggi Farman vince un nuovo premio Deutsch di aviazione; a lui va insieme al nostro plauso, la nostra sincera ammirazione, per aver saputo, egli per il primo, soddisfare le condizioni del concorso; ma, senza punto menomare il merito del volatore, vediamo quale



L'aeroplano N. 14 col quale Santos Dumont riuscì per il primo a sollevarsi.

posto occupa l'avvenimento da lui compiuto, nella storia dell'aviazione.

Da che furono iniziati studi seri e rigorosamente scientifici sulla possibilità del volo, si riconobbe che le macchine volanti più pesanti dell'aria non hanno una posizione di equilibrio stabile come un'automobile sul terreno, una

barca nell'acqua, o un aerostato nell'aria, ma, rimosse dall'unica posizione di equilibrio, detta perciò instabile, tendono a rovesciarsi, precisamente come accade ad una bicicletta o ad una motocicletta abbandonate a loro stesse. In questo genere di macchina occorre, perciò l'azione continua di un individuo, sarà esso ciclista o volatore per mantenere l'equilibrio, manovrando sterzi o timoni. Ne segue che occorre anzitutto fare l'uomo, cioè ottenere che chi è destinato a montare la macchina abbia acquistato la sufficiente pratica nella manovra. Ma qui nasce una delle maggiori difficoltà: ad andare in bicicletta si impara a piccola velocità ed a piccola distanza dal suolo, ed il tributo del principiante consiste in generale in qualche escoriazione alle mani od alle ginocchia, ma in aeroplano occorre imparare almeno a 40 km. l'ora e da qualche metro da terra, sicché una panna del motore o più facilmente ancora una falsa manovra possono essere causa di gravi disastri. Questo è uno dei motivi principali per cui tal genere di sport trova ancora tanto attrito a lanciarsi nel mondo.

Già nell'ultimo decennio del secolo scorso il tedesco Lilienthal, nell'intento di prendere pratica del volo, acquistandone quasi il senso, si esercitò lungamente lanciandosi contro vento, sospeso ad un aeroplano senza motore. Egli era riuscito in tal modo a compiere felicemente voli di qualche centinaio di metri, quando per uno sgraziato accidente, una volta cadde in malo modo e morì. Le prove però furono riprese e continuate per opera di molti imitatori, tra cui i principali, Chanute, Achdeachon, Ferber. Quando infine costoro crederono di avere acquistata sufficiente pratica nel volo così detto slittato, pensarono di munire i loro apparecchi di un organo propulsore: motore ad elica, e, onde facilitare le operazioni di avviamento e di lancio, taluno sperimentò nell'acqua, sorreg-

gendo la macchina con galleggianti, taluno sperimentò sui prati munendo la macchina di rotelle.

Fu nel settembre 1906 che Santos Dumont, appunto con un apparecchio di questo genere, munito cioè di motore, elica e rotelle, riuscì per la prima volta a staccarsi dal suolo ed a compiere dei piccoli voli, di cui però qualcuno raggiunse alcune centinaia di metri. Ora la gara non è cessata; tra breve altri faranno quanto Far-

man e meglio, sicché col concorso di tanti sperimentatori sarà iniziato per l'aeroplano il cammino già compiuto dall'automobile. Quando in seguito a numerose prove e gare e corse, si sarà trovato il tipo più adatto per chassis, velatura, motore, elica, e carrozzeria, si passerà dalla vetturina, all'aeroplano da corsa, da questo a quello da viaggio e da questo infine a quello da diporto.

Concludendo, Farman, non ha fatto una grande invenzione, e nemmeno ha compiuto alcunché di eccezionalmente straordinario; però egli ha ottenuto per primo un vero successo nella via che la scienza e la pratica additano come migliore per raggiungimento del sogno di tante generazioni: il volo! Eppure, al giorno d'oggi, vi sono ancora

delle persone tecniche che tengono conferenze e scrivono articoli, dichiarando di aver trovato e di possedere il segreto per volare. Costoro fanno la stessa figura (e la cosa tra qualche anno sarà più evidente, di chi volesse far credere di aver trovato il segreto di andare in bicicletta. Nessuno si periterebbe di obbiettare che provando e riprovando chiunque è capace di imparare a pedalare, ed io dico altrettanto, cioè che provando e riprovando tutti potremo fra non molto imparare a volare.

Roma, gennaio 1908.

ETTORE CIANETTI



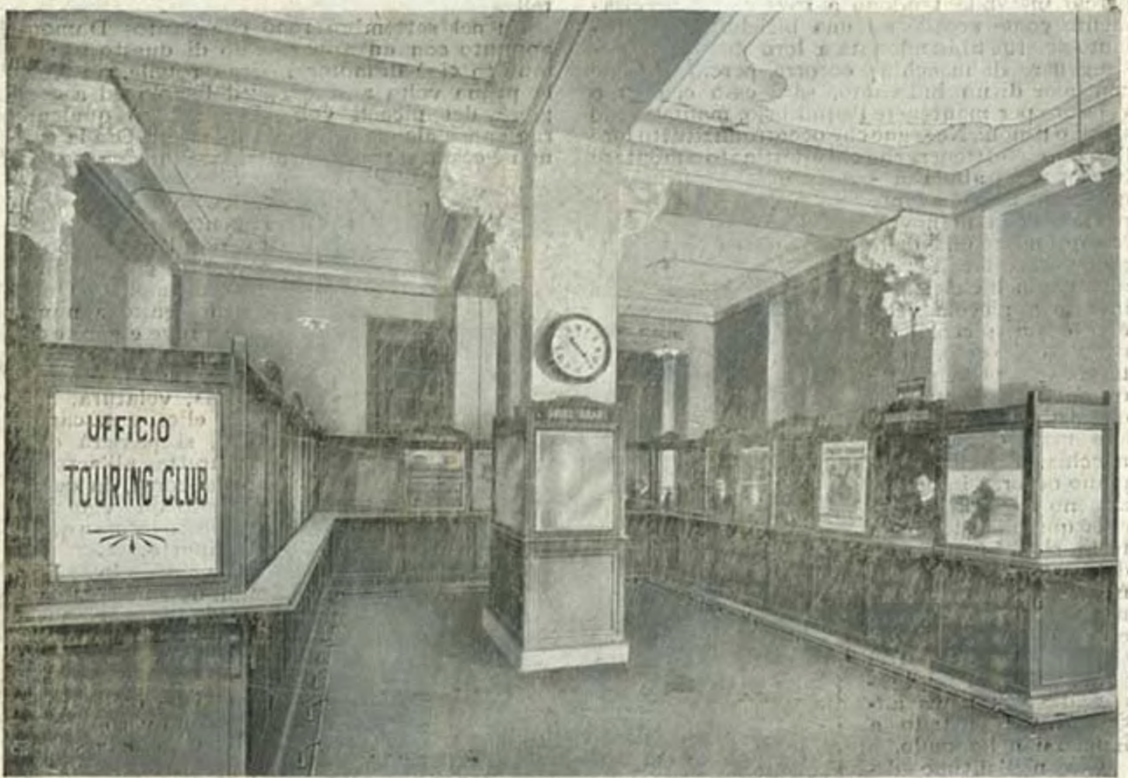
Il dirigibile «Villo de Paris» (Pol. Croce e C.) col quale fu compiuto il viaggio da Parigi a Verdun.



Il nuovo aeroplano Giustambide o Manglu, provato e spezzatosi recentemente a Bagatelle.

(Pol. Croce e C.)

— GLI UFFICI SUCCURSALI DEL TOURING —



Ufficio del T., all'Agente Fratelli Gondrand, Milano (Gall. V. E., n. 23-24).

Iniziamo col presente numero la pubblicazione dei diversi nostri uffici succursali stabiliti nelle Agenzie Gondrand delle principali città d'Italia — riproducendo, per primo, l'interno dell'Ufficio milanese. Come tutti possono constatare, nessuna straordinaria esibizione caratterizza questi locali: però rivestono — anche per l'ubicazione centrale ed in luogo più frequentato — l'aspetto serio e completo che è proprio degli organi indispensabili. L'Ufficio di Milano è posto nella Galleria Vittorio Emanuele N. 22-24, proprio nel cuore della metropoli.

Ivi ai visitatori che ne fanno richiesta sono dati gratuitamente schiarimenti minuti ed esatti d'orari e d'itinerari sia di ferrovia e di navigazione che di strade comuni — oppure essi stessi potranno desumere tutti i dati che loro occorrono da un abbondante materiale di carte geografiche e topografiche, di profili e di guide d'ogni genere, messo a disposizione d'ognuno.

Nè ciò è tutto. E' agli sportelli del *Touring Office Gondrand* che i viaggiatori, senza discomodo alcuno, avranno modo di acquistare biglietti ferroviari per l'Italia e per l'estero, biglietti di navigazione, combinabili ecc. e di ottenere cambio di monete, abbonamento ai diversi giornali, ingressi ai teatri e potranno versare le quote periodiche e vitalizie e pagare iscrizioni al Touring.

Nella vetrina, a compire l'emporio informativo, sono esposte fedeli illustrazioni fotografiche e cartografiche di tutti gli avvenimenti importanti determinatisi nella settimana in Italia ed all'estero, di cui le principali compaiono mensilmente sulla nostra *Rivista* sotto il titolo: "L'attualità nell'immagine".

Potranno farsi un concetto dell'utilità di questa istituzione soprattutto quelli che sanno gli inconvenienti e le difficoltà innumerevoli del trasferirsi da un luogo all'altro senza una direttiva ed una nozione precisa dei mezzi e del fine, tutti coloro insomma a cui le condizioni di vita od una semplice circostanza occasionale renda necessario essere guidati, illuminati, aiutati.

Oltre a ciò i viaggiatori (e sono per lo più nostri soci) che amano le grandi strade e l'aria libera o che chiedono all'automobile ed alla bicicletta un ausilio alle loro gambe, trovano presso i nostri Uffici succursali, tritici e tessere speciali per l'escensione dei depositi cauzionali per automobili, motociclette e biciclette; indicazioni precise e preziose sugli alberghi, loro trattamenti e prezzi, sui *garages*, sui depositi di benzina, ecc. Le società turistiche ed automobilistiche italiane ed estere possono ricorrervi e stabilire alleanze per reciprocità di vantaggi.

Finalmente — e questo noi lo diciamo a tutti i non Soci — vi si pongono in vendita le numerosissime pubblicazioni del Touring Club dalla *Rivista Mensile*, al *Manuale del Cantoniere stradale*, dalle diverse *monografie e profili* agli *Annuari*, dal ricco volume illustrato *Attraverso l'Italia* alle *Carte d'Italia* — pubblicazioni tutte che forniscono un patrimonio inestimabile di cognizioni pratiche delle quali ogni giorno nessuno può fare a meno.

Non bisogna dimenticare che i biglietti ferroviari possono essere acquistati anche un giorno avanti la partenza, con tutto agio.

TURISMO NAUTICO

NAVIGAZIONE FLUVIALE



(Fot. Croce & C.)

Il programma del Touring del nostro Direttore Generale e la calorosa esortazione dell'onorevole Romanin Jacur, pubblicati nella *Rivista Mensile* di febbraio, ci hanno procurato, oltre all'entusiasmo vivissimo dei soci, il plauso degli uomini ed Istituti competenti.

Nell'attesa frattanto della riunione di una Commissione di Turismo Nautico presso il Touring Club, la quale traduca in studi ed opere gli intendimenti da noi espressi — andiamo pubblicando illustrazioni di fiumi e canali d'Italia.

Ed in con ormità riproduciamo qui sopra: 1. Lo sbocco del Canale di Loero nell'Adige a Sostegno di Tornova, canale che stabilisce la storica comunicazione d'acqua fra il Po ed il mare. 2. Canale dell'estuario del Brenta presso la foce al Forte di Brondolo. 3. Una serie di mulini natanti accoppiati che si trovano numerosi sul Po e che per la loro ubicazione costituiscono, sia artificiosamente che per ragioni giuridiche, un ostacolo alla navigazione fluviale.

La Moda Automobilistica.



Pastrano da chauffeur.
(Pat. Car Londra).



Impermeabili per signore.
(Pat. Motor New York).



Uniforme da chauffeur.
(Pat. Car Londra).

L'Automobile e il Carnevale a Nizza.



In questa mese si svolgono sulla Riviera a S. Remo, a Cannes e Nizza le tradizionali feste dell'eleganza e del Carnevale. Presentiamo qui i vincitori del due primi premi di un Corso di fiori automobilistico a Nizza.

Trasporti celeri da questo... all'altro mondo.



La stazione dei treni.



Il nuovo servizio elettrico funerario a Milano.

Il treno N. 1.

(Pat. Croce & C.)

L'attualità nell'immagine.

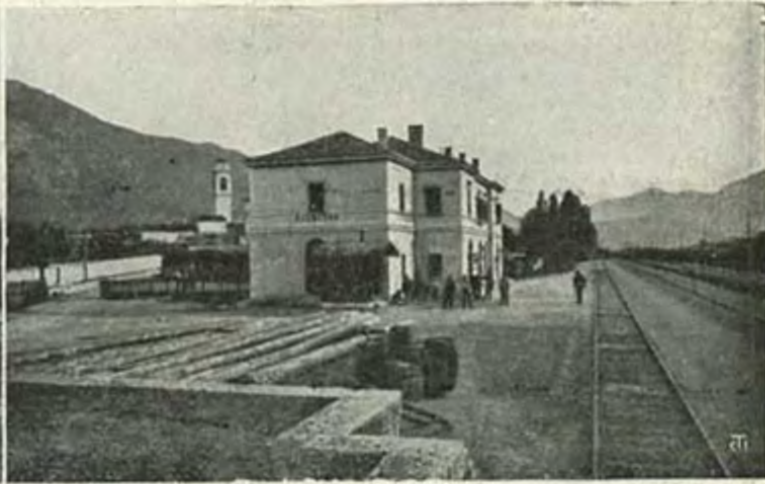


La partenza da Parigi dei concorrenti al raid New-York-Parigi.

(Fot. Croce & C.)



Il Castello di Pergino



La stazione di Calliano

dove si svolsero i noti fatti fra turisti italiani e turisti tedeschi, che diedero origine al recente processo di Rovereto.



Le gare del campionato mondiale di pattinaggio a Davos Platz. (Fot. Croce & C.)

I dodici inconvenienti di un viaggio in diligenza.



1.

— Come, ho perduto il mio angolo?



2.

Chi non ha testa abbia gambe.



3.

Salita e pioggia: com'è romantico!

I dodici inconvenienti di un viaggio in diligenza.



4.

— Ma dite per ridere?
Siamo digiuni da ieri l'altro!



5.

Tristi effetti di una di-
gestione interrotta.



6.

Accidenti! (...di viaggio).



Nuove Offerte.

Offerte precedenti	Cartelli N. 2854 L.	39 783
Provincia di Pisa	4	40
Comune di Andezeno	2	50
.. Anfo	2	20
.. Ascoli Piceno	5	95
.. Bettona	1	10
.. Pianfel	5	50
.. Torgiano	1	10
Bona Giuseppe, Torino	1	30
Rava-Storni dott. Guido, Mantova	—	100
Rovedin conte Antonio, Oderzo	2	40
Voloco Club Goriziano	1	20
Vianello Tullio, Gorizia	1	20

Totale.. Cartelli N. 2879 L. 40 265



CONSOLATO

Capo Consoli.

Bologna Prof. Olindo Guerrini.

Consoli.

Amandola	Oreste Curti.
Bettona	Cap. Camillo Bassi.
Bianzé	Dott. Giacomo Michelatti.
Bibbiena	Nati Poltri Nato.
Bitetto	Dott. Zaverio Fazio.
Bologna	Ettore Bettini.
..	Angelo Frati.
..	Paolino Gentili.
..	Dott. Giovanni Morechi.
..	Antonio Pezzoli.
..	Prof. Giovanni Pini.
..	Rag. Giacomo Rubini.
..	Dott. Umberto Sanguinetti.
Borea	Emilio Minelli.
Cuggiano	Ambrogio Burro.
Callao	Giacomo Vicini.
Campobasso	Ing. Silvio Ferrara.
Camposanto	Pietro Cavallini.
Carlentini	Giuseppe Scavonetto.
Castelfranco di Sotto	Domenico Guerrazzi.

Castello d'Argile	Celso Poggi.
Castelletto d'Orba	Alessandro Sorisio.
Castellina in Chianti	Luigi Soderi.
Castelnovo	Nino Bellone.
Cefalù	Avv. Giacomo Catalfano.
Chianciano	Dott. Luigi Biancalardi.
Chiaromonte Guffi	Francesco Ferrante.
Cornate	Ernesto Barbieri.
Crescenzago	Roberto Balduzzi.
Erto Casso	Dott. Carlo Borini.
Fanano	Lorenzo Pasquali.
Farra di Soligo	Giovanni Narduzzi.
Finalmarina	Burone Lercari nob. Lorenzo.
Furtel	Dott. Antioce Fran.
Genova (Cons. Univ.)	Luigi De Paulini.
Isola della Scala	Dott. Carlo Morsutti.
Jesi	Avv. Arturo Montagna.
Maiori	Gaetano Cimini.
Morazzone	Martino Colombo Ventini.
Molengo	Franco Pellegrini.
Pisa (Consolo Univ.)	Aldo Pellizzari.
..	Guido Tadini Buoninsegni.
Stena (Consolo Univ.)	Guido Angiolini.
Travedona	Francesco Comi.
Zara	Dott. G. Italo Bosich.

Soci quinquennali.

Andrés cav. uff. Aurelio, Barbania — Antonini Ferruccio, Empoli — Anquasclati avv. Bartolomeo, Sanremo — Astorri ing. Carlo, Borgonovo Val Tidone — Banti Arturo, Montemurlo — B rbaclni Enrico, Genova — Barni Giulio Attilio, Milano — Bartelletti geom. Raffaele, Querceta — Battaglia geom. Piero, Ventimiglia — Bazzano Vittorio, Savona — Bellan Armando, Montegalbello — Bellucci dott. Guido, Genova — Beri Eduard, Nice — Berizzi Antonio, Bergamo — Berizzi dott. Marco, Bergamo — Bertarelli gener. Edoardo, Torino — Bertè Roberto, Spozia — Bertolotti Ampelio, Milano — Bertuzzi Vito, Parma — BIFFI ANTONIETTA, Milano — Bigatti Ettore, Saronno — Boggio Guglielmo, Torino — Boggio Marzot Alfredo, Torino — Bogliani Giovanni, Stresa — Boletti Antonio, Cosato — Bollari Carlo, Monza — Bolongaro Filippo, Stresa — Bonetti Luigi, Trieste — Borbone Giovanni, Portovechio di Plombino — Borsarelli Alfonso, Lucca — Bossi Cesarino, Milano — Bozza ten. Flaminio, Roma — Brunello Bonetto ing. Francesco, Padova — Bussolini Benvenuto, Milano — Caldera Vittorio, Brenna Alzate — Calzavara dott. Clemente, Moncelico — Carcasola Arturo, Trezzo sull'Adda — Caruana G. Battista, Massa Marittima — Casale Salvatore, Sampierdarena — Casanova Adolfo, Melzo — Casiraghi Federico, Fino Mornasco — Castiglia Paolo, Spezia — Castiglioni Giovanni, Milano — Catitti cav. Francesco, Melogno — Cattaneo Arnaldo, Milano — Catto rag. Antonio, Genova — Cavalli Paolo, Modena — Caversazio Alvise, Brescia — Cavigliolo Luigi, Balzola — Chianetti Placido, Torino — Chiesa Enrico, Milano — Chiotti Michelangelo, Spezia — Ciabattini Guglielmo, Siena — Cinti magg. Umberto, Messina — Ciotto dott. Antonio, Vittorio — Cipriani Dante, Reggio Emilia — Circolo Aritmico « Tunnel », Genova — Circolo Commerciale Biellese, Biella — Civita Alberto, Firenze — Cocchi cav. Alfonso, Budrio — Coco Francesco,

LA MOTOSACOCHE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

La Regina delle Biciclette a Motore

MODELLI ACCUMULATORI-MAGNETO PER SIGNORI E SIGNORE

CATALOGHI GRATIS

G. F. Montebal - Agente Gener. per l'Italia - **Milano** - Avv. Luigi Pinna, agente esclus. per Piemonte, Via Fregene, 10 - Torino - Guido Marchi, agente esclus. per la Toscana - Piazza Vitt. Eman., 1, Firenze. - V. Giuliani, agente esclus. per il Lazio - Via A. Depretis, 45, Roma - Auto Garage Perugia, agente esclus. per l'Umbria. - Santo Bruno, agente esclus. per il Bresciano - Via S. Agata, 4, Brescia. - A. Verza, agente esclus. per la provincia di Udine - Via Mercato Vecchio, 5, Udine. - L. Small, agente esclus. per la prov. di Belluno - Piazza Campiello, 22, Belluno. - F. Mac, agente esclus. per prov. di Ferrara - Via Fando Bianchetto, 14, Ferrara. - L. Balzano, agente esclus. per la prov. di Bologna - Piazza d'Agosto, 21, Bologna. - D. Pedersoli & Bonari, agenti esclus. per la provincia di Modena - Piazza Libertà, 4, Modena. - Ecc., ecc. vedersi al prossimo numero.

Verona — Colombo prof. Giuseppe, Milano — Permetta Paolo, Milano — Consolandi Giuseppe, Soriano — Corradi Angelo, Pinerolo — Cossio Cesare, Pinerolo — Crispo rag. Antonio, Parma — Dall'olio dott. Alfredo, Bologna — Baron d'Artier de la Vigerie, Parigi — Del Giudice ten. Giacomo, Firenze — De Montel Enzo, Firenze — Diana ten. Tito, Rivoli Veronese — Falco rag. Guido, Medano — Faragglana ten. Alessandro, Novara — Fazzoli Fazio, Ancona — Fenoglio Oreste, Torino — Ferraro Giuseppe, Roma — Filippa dott. Ulrico, Torino — Filippetti ing. P., Arona — Fossati Giovanni, Milano — Fumagalli dott. Augusto, Brescia — Galli Giuseppe, Fino Mornasco — Ganzinelli Giorgio, Lodi — Gattini Francesco, Castello sopra Lecco — Gesaga Umberto, Genova — Ghibaudi Carlo, Vignale Monferrato — GIBELLINI ELISA, Torino — Girauda Mario, Torino — Giulio Carlo, Milano — Grassi Vigo Lorenzo, Acreale — Greppi Marco, Milano — Guardaroli dott. Palmiro, Parma — Lucia di Camerana march. ten. Alberto, Padova — Lenzi Settimio, Pistoia — Levi rag. Ugo, Ferrara — Lombardi Pietro, Vigevano — Lorenzetti cav. Carlo, Livorno — Lucca Giuseppe, Milano — Lucini Riccardo, Intra — Maddalena dott. F. G., Milano — Magnani Mejo Guglielmo, Torino — Malinverni geom. Andrea, Lugano — Marchisio Marino, Brozolo — Marcon Giovanni, Gottschee — Marconi G. B., Rigosa — Marcell Albert, Desio — Marcell Arnaldo, Cantù — Marguerettaz Cesare, Torino — Martinelli Ulrico, Sondrio — Masca Alfredo, Milano — Mezzani Alfonso, Pesaro — Mezzera Angelo, Varese — Milani Dante, Torino — Minuti Luigi, Firenze — Minoglio Giuseppe, Torino — Mori Giovanni, Vadena — Mondini cav. Lorenzo, Milano — Morandi Francesco, Novara — Morelli ing. Ettore, Torino — Morganti Giovanni, Molze — Mori Adelmo, Langhirano — Mosca A., Tirano — Mosca Giovanni, Genova — Motta Battista, Arona — Muller Arnaldo Jun., Milano — Negri Carlo, Rovigo — Nencioni Guido, Firenze — Nota Mario, Buenos Ayres — Oggiato avv. Paolo, Laerrù — Pagliero Romualdo, Castellammonte — Parenti Paolo, Piacenza — Passerini Gino, Scandicci — Passerini Luigi, Frosinone — Pastore Antonio, Raconigi — Pegna Gustavo, Firenze — Perino Vitale, Torino — Piccioni Rodolfo, Milano — Piccolo ing. Fortunato, Villa S. Giovanni — Pirola Defendente, Casatenovo — Pirola Rodolfo, Milano — Poggi Guido, Casteggio — Pontecorvo Giacomo, Pisa — Ponti Luigi, Milano — Prandi Virginio, Belluno — Premazzi Tullio, Mantova — Preti Camillo, Genova — Profondi Leonello, Campiglia Marittima — Provast Antonio, Legnano — Pugno ing. Francesco, Milano — Rainoldi Enrico, Reggio Emilia — Remmert Carlo, Casasse — Rinaldi Natale, Castiglione del Lago — Riva rag. Guido, Milano — Rizzi Angelo, Milano — Roggero Giulio, Savona — Romanini Guido, Milano — Rossi Matteo, Torino — Rosso dott. Pietro, Zuccarello — Saldini ing. Guido, Milano — Salmi Giacomo, Casorate Sempione — Scagliarini avv. Arturo, Bologna — Scaglione Ruffo Gerolamo, Palermo — Scalori Arturo, Mantova — Scarella Umberto, Pisa — Scribania Giuseppe Antonio, Genova — Scuola Archimede, Torino — Segù Pietro, Novara — Sella Ugo, Cosentino — Sforza nob. Francesco, Torino — Società Telefoni Italia Centrale, Firenze — Spizzi

Angelo, Pavia — Stocker Gustavo, Cervignano — Struchil Antonio, Biella — Tedeschi ing. Guido, Parma — Templini Egidio, Capodimonte — Tirapani Alfredo Carlo, Bologna — Todeschini Cesare, Lecce — Tomasi Francesco Eugenio, Trento — Torriani Carlo, Como — Toschi Giuseppe, Quattro Castella — Tradico Antonio, Milano — Travaini Umberto, Milano — Travini Carlo, Codigoro, — Trevisan Alessandro, Venezia — Valente cav. Gaetano, Bari — Vanossi Basilio, Magliana Veneto — Vanzo Alessandro, Bassano Veneto — Vanzoli Ignazio, Polpenza — Viganò Ella, S. Benigno Canavese — Senatore Vigoni Giulio, Milano — Vitrotti Federico, Torino — Widemann ing. Vittorio, S. Germano Chiese — Zadra Alessandro, Feltre — Zanardi rag. Angelo, Suzzara — Zanetti Guido, Bergamo — Zini ing. Arcangelo, Portofino.

TOTALE N. 5373

Soci benemeriti.

Ambrosio Carmine, Milano — Anglono rag. Ermanno, Milano — Caccia di Roventino conte Marco, Novara — Chiaperotti Massimo, Torino — Corbella rag. Pompeo, Borgosesia — Deicotti cap. cav. Ruggero, Bologna — Fara Giovanni, Torino — Genet Georges, Milano — Montaldo Eugenio, Genova — Pedroni Carlo, Macagno — Saporiti Giacinto, Milano — Scaglione Ruffo Gerolamo, Palermo — Zahert cap. Giuseppe, Spezia.

TOTALE N. 1359

AFFILIAMENTI.

Farmacisti.

Affori Angelo Attilio Fabani.
Brozolo Marino Marchisio
Castellucchio Sacchi Oreste.
Viareggio Renzo Tottamanzi.

Garages.

Palermo Gar. Trinacria - A. Ragusa II cat.
Palmanova Antonio De Biasio II :
Taranto Orsi Ortono II :
Torbole Hôtel Torbole II :

Meccanici.

Bari Cristoforo De Palma I cat. A.M.
Castelnuovo S.ia Galvani Filiberto II :
Montale Basinghi Vittorio II :
Thiene Benluca Emilio II :

IMPORTANTISSIMO PEI NUOVI SOCI

Il blocco del dodici fogli della Carta d'Italia del Touring pubblicati nel 1906 e nel 1907 (Milano, Genova, Torino, Venezia, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze) è in vendita al prezzo di L. 6 per i soci. Il prezzo è raddoppiato per non soci.

AUTOMOBILI

WOLSKIT

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI

VETTURE DA TURISMO

E INDUSTRIALI

Regolarità ♦ Resistenza ♦ Economia

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSKIT

Anonima Capitale L. 2.000.000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42

GARAGE — S. Cristoforo, 37

MILANO

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 gennaio 1908

Soci Vitalizi. (1)

ANDORNO, Rappia Pierino — ABUNCION, Cellario Giuseppe — BAKENTU', Mucci ten. Gaetano — BE-
NEVAGIENNA, Clemente Spinardi, Viganò Gaetano — BERGAMO, Gamba dott. Ettore — BIELLA,
De Stefania Silvio; Rappis Amleone — BOLOGNA, Malvezzi Campeggi dott. march. Camillo — CA-
DENABBIA, Fedele Arturo — CAIRO, Suarez Andrea — CASTELVETRANO, Saporito Ricca Antonino;
— CHIDAYO (Perù), Rojas Licerna Manuel — CORATO, Lupa Giuseppe — EIDSVOLD VAE N,
Mathiesen L. Haaken — FIRENZE, Circolo Militare; Gasparotti ten. col. cav. Edoardo; Schmidt
ten. Edmondo — GALLARATE, Penci Pietro — GENOVA, Cello ing. Giuseppe; Costa Giorgio, Jenna
Ettore; Scotti Alfredo; Zucchi ing. Alfonso — LONDRA, G. S. Carlo Baccaggi — LUCCA, Diego
Sani Francesconi — LUZZARA, Nando Baccalari — MILANO, Belotti avv. Bartolo; Berasconi cav.
Max; Bertarelli Ernestina; Bertarelli ing. Mario; Ceresolo Cap. Giovanni; Falzoni Menotti; Ferrario
Paolo; Finzi ing. Vittore; Frontini Carlo; Frontini Guido; Frova Camillo; Lepetit dott. Emilio; Levi
avv. Alessandro; Mangili avv. Francesco; Pisa sen. dott. Ugo; Reduelli Emanuele; Reggiani rag. Et-
tore; Ricordi Luigi; Rovati Giacomo; Zanardini Emilio — MODENA, Serra rag. Carlo — NAPOLI,
Dentice Frasso conte ten. Alfredo; Filangieri di Candida Gonzaga conte cap. Diego; Spagnolelli
Zenil Pasquale — PARIGI, G. B. Ghelli — PERUGIA, Baldelli Bombelli conte dott. Demetrio;
Pucci Boncambi Della Genga march. Federico — PINEROLO, Alland Francesco — PONTE VAL-
TELLINA, Nicola Quadrio Feranda — RIFREDI, Matthe wa Sutton Arthur — ROMA, Cav. Francesco
Fellecchi; Fenoglio cap. Guido; Mecc Giorgio Edoardo Tedaldi Carolina — RONCHEDI PORDENONE,
Guarnieri Giacomo — Perugia per S. ENEA, Bennicelli conte Alfredo — SPEZIA, Regia Nave «Re-
gina Margherita»; Vannucchi ten. Guido — TORNOLE, Apollonio Angelo — TORINO, Bona ing. Giu-
seppe; Pariani ing. Giuseppe; Raby avv. cav. Luigi; Tabusso Alfredo; Ubertalli Ugo — TRENTO,
Oss Mazzurana Camillo — VENEZIA, Albonico Cosare; Società di Navigazione Fluviale; Stucky Gian-
Carlo; Trevisanato Federico — VERCELLI, Circolo Ufficiali Lancieri di Novara — VICENZA, Du
Porto conte Luigi — ZARA, Mexich dott. G. Italo; Devetak Giovanni.

Soci Annuali. (2)

ALESSANDRIA. — Auberti ten.
Cosare, Carena Giovanni, De
Guida Alessandro, Mazzoni Carlo,
Osimo dott. Giuseppe, Regis Ma-
rio, Sallor magg. Emilio.

Acqui. — Maestri Amleone, Mar-
tini Virginio, Toselli Francesco.
Alba Belcolle. — Morella Achille,
Monticelli Francesco.
Asti. — Bauer Willi, Gogola Ma-

rio, Perfumo Giuseppe, Pregno
Emilio, Rossi Mario.
Casale Monf. — Alberti P. Mat-
teo, Dardano Vittorio, Ferrari
De Gaspare geom. Giuseppe, Gar-

(1) Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTI-
CINQUE se all' Estero.

(2) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 5 se
in Italia, L. 8 se all' Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo
di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la Tesserà di riconoscimento.

Voigtländer & Sohn, A. - S.

BRUNSWICK (Germania)

MANIFATTURA D'OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE

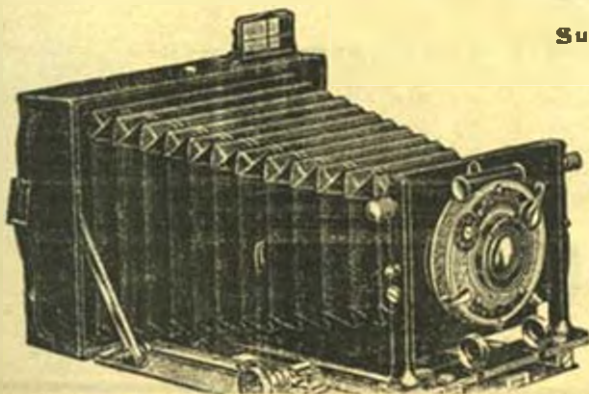
Succursali a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi,
Londra, Mosca, Pietroburgo, New-York.

Apparecchio fotografico "Alpin,"

a triplo tiraggio; tutto in metallo. Apparecchio tasca-
bile dello spessore di quattro centimetri.

NUOVO MODELLO.

Domandare Prezzo corrente N. 280, che inviamo gratis



- basso Luigi, Iaffo prof. Raffaello, Pinolini Luigi, Rota Frediano, Volpini Attilio.
- Castellito d'Orba.** — Sorisio Alessandro.
- Cellarengo.** — Gamba Giovanni.
- Ferrere d'Asi.** — Sodero don Pietro.
- Montaldo Scar.** — Ronco dott. Marcello.
- Nizza Monf.** — Gualerzi avv. Luigi.
- Orada.** — Gabinetto di Lettura.
- Toriona.** — Romita Antonio.
- ANCONA.** — Arluno Roberto, Del Mastro Alberto, Guidi Guido, Lorenzini ten. Corrado, Martinelli cap. Cesare, Nalini dott. Giovanni, Nisi ing. Arturo, Sterzi Pietro, Tucci geom. Matteo.
- Cabernardi.** — Biagini G. B.
- Castelplano.** — Ronchi ing. Giacomo.
- Falconara.** — Barbicini Enrico, Marcelli-Fiori conte Arturo.
- Loreto.** — Club Sportivo.
- Scatigaglia.** — Società Sportiva «Epon».
- AQUILA.** — Canepa geom. Camillo, D'Andrea Gennaro, Della Coletta Antonio, Filippi Luigi, Martuscelli Umberto, Speranza avv. Vincenzo.
- Alfedena.** — De Stephanis Alessandro, Lombardozzi ing. Tommaso.
- Avezzano.** — Pestalozza Guido.
- Pisoli.** — Giorgi Pietro.
- Sulmona.** — Pasquall Italo, Ricci ing. Leandro.
- ARKEZZO.** — Cortona. — Cianni dott. Augusto, Circolo «Francesco Benedetti».
- Monteverchi.** — Caciagli dott. Olimpio.
- Pieve S. Stefano.** — Pasqui Giuseppe.
- Sansepolcro.** — Guazzini prof. Gaetano.
- ASCOLI PICENO.** — Bruno Giovanni, Maccari Guido, Nardi Bernardo.
- Amandola.** — Curi Oreste.
- Castel di Lama.** — Grelli Giuseppe.
- Castignano.** — Scaramucci rag. Santo.
- AVELLINO.** — Andretta. — Janaccione Ferdinando.
- Cassano Irpino.** — Crisci Casimiro, Pico Nunzio.
- S. Angelo Lomb.** — Dona Domenico, Pisani Lanfranco.
- Solofra.** — Grimaldi Giovanni, Russo Gennaro.
- BARI.** — Cilento ten. Ermenegildo, Civerchia Bernardo, De Santis cav. ing. Giuseppe, Mazzano Leone, Ricci ing. Ernesto, Sylos ing. Luigi, Valentini geom. Paolo.
- Barletta.** — Bartesaghi Giuseppe.
- Chioffi G. B.,** Cullodol Riccardo.
- Bitetto.** — Fazio V. Saverio.
- Gravina.** — Popolizio dott. Michele.
- Malfetta.** — Spagnoletti ing. Antonio.
- BELLUNO.** — Strinasacchi Giulio.
- Longarone.** — Battaglia Lodovico.
- S. la Giustina.** — Pasquall Giovanni.
- Sedico.** — Bruckl Ettore, Conz Giovanni, De Nozzi Pietro, Pass Augusto.
- Vigo.** — Rodriguez Bonin ing. Giovanni.
- BENEVENTO.** — Bacchetti Giuseppe, Santucci Luigi Adolfo, Vaccaro Antonio.
- BERGAMO.** — De Poli Guido, Dolci Renzo, Isacchi Luigi, Perorelli Luigi, Regazzoni Alessandro, Savoldelli ing. Pietro.
- Aisano Magg.** — Allprandi Luigi, Micheletti ing. Piero.
- Capriate d'Adda.** — Rossi Alessandro.
- Caravaggio.** — Cesarani Tobia.
- Cologno al Serio.** — Frigeri Goffredo, Majorano Michele.
- TEANI ADELE.** Tisi Guglielmo.
- Coro.** — Scamoni dott. Carlo.
- Gassaniga.** — Mora Augusto.
- Ponte S. Pietro.** — Ing. Spychiger Sigifredo.
- Ratica.** — Wlohsner Samuele.
- Romano Lomb.** — Passenti G. B.
- S. Gerardo d'Adda.** — Federici Mariano.
- Sorere.** — Venturi Prospero.
- Tagliano.** — Cattaneo Franco.
- Urgnano.** — Dalazza dott. Umberto.
- Villa d'Ogna.** — Bossi Luigi.
- Zogno.** — Brighenti Mario, Carciamali dott. Ulisse.
- CADONATI TERESA** ved. **CARMINATI,** Ferrari Giovanni, Frassoni Eugenio, Galligani Guido, Marconi Eusebio, Rinaldi Giuseppe, Sognoni Giuseppe.
- BOLOGNA.** — Bagini geom. Mario, Barberis cap. Emanuele, Bedosti Amedeo Bernardi ing. Massimo, Bertinelli Giuseppe, Brunelli Augusto, Buratti Umberto, Buzzi ing. Adolfo, Castiglione Alberto, Chicco dott. Pasquale, Chiesa Aldo, Circolo UE. 3 Art., Dallacasa Carlo, De Franceschi G. B., Gallotti Pietro, Gherardini Ulisse, Ghezzi Mo. Giambarda Guglielmo, Giordani Rinaldo, Gestoli ing. Dante, Lavallo ten. col. Giuseppe, Luparia Vincenzo C., Minassi ten. Ugo, Moroder Giovanni, Rosica ten. Achille,
- Toschi Tosco, Vicentini cap. Luigi, Zanetti Giorgio, Zaniboni Arnaldo, Zangheri cav. Virgilio.
- Assola Emilia.** — Golfieri Giuseppe, Tolomelli Carlo.
- Bertalla.** — Corsio dott. Augusto.
- Castello d'Argile.** — Poggi Celso.
- Imola.** — Alvisi Luigi, Cenni dott. Rosolino, Montalti dott. Gino.
- Minerbio.** — Cantelli Cesare.
- Perseco.** — Ghisellini Domenico, Sogliarini Giuseppe.
- BRESCIA.** — Booni geom. Arturo, Borella geom. Bortolo, Gressent Filippo, Molzo rag. Corrado, Poloni rag. Tesco, Salvi Luigi, Truzzi rag. Alessandro.
- Breno.** — Club Ciclo Alpi o Brenese.
- Cellatica.** — Bonfichi Achille, Paternieri Paolo.
- Chiari.** — Mangiarotti prof. Edoardo, Parini Umberto, Torri Giuseppe.
- Gargnano.** — Bertelli avv. Cesare, Conforti don Lorenzo, Gianelli Carlo, Società Sportiva.
- Iseo.** — Paglia Giuseppe, Sandri ing. Mario.
- Larcenore.** — Roberti Bernardo.
- Leno.** — Circolo di Lettura.
- Pontoglio.** — Pancari Arturo.
- Roccafranca.** — Alberi ing. Lodovico, Bellini Peppino.
- Rovato.** — Rivetti Benedetto, Rodolfi Paolo, Toscan G. B., Verzeletti Eugenio.
- Salò.** — Ragnoli Stefano, Turelli Angelo.
- Tromasine Iras. Piove.** — **MARCHETTI TERESINA.**
- Villa.** — Patucelli Bortolo.
- CAGLIARI.** — Bernardino ing. Egidio, Bignaldi geom. Antonio.
- Assedini.** — Demagistris Francesco.
- Bauladu.** — Zucca don Beniamino.
- Dollanora.** — Mulis dott. Giovanni.
- Malacalsetta.** — Adamini Lorenzo.
- Nebida.** — Augotzi Giov. Maria, Bucelli Valentino, Vellani Bernardino.
- S. Vero Milis.** — Orrù Salvatore.
- Ussana.** — Corte don Giuseppe.
- Terranova di Stettia.** — Di Bonis dott. Giovanni.
- CAMPOBASSO.** — Barone avv. Gennaro, Perelli ing. Pier Vincenzo, Santoro Giovanni, Trombetta Alfredo.
- Casacalenda.** — Ardente geom. Nicola, Mancini Antonio.
- CASERTA.** — **Alife.** — Di Caprio Vincenzo.
- Capua.** — Castelli cap. Filippo.
- Formia.** — Municipio, Rubino Tito.
- Piedimonte d'Alife.** — Caso Vincenzo.

"ATRETOS"

ROMA - Via Due Macelli, 66

MILANO - Via Carroccio, 3

AGENZIE

MILANO - Via Giuseppe Verdi, 5 - PADOVA - Piazza Cavour, 4 - PARMA - Via Borgo Scuderie, 11
 FERRARA - Corso Giovecca, 34-36 - ROMA - Via del Biscione, 117 - NAPOLI - Piazza Vittoria, 2 Via
 TORINO - Via Gioberti, 12 - FIRENZE - Via Faenza, 2

Società Anonima - Cap. L. 780000

GOMME
 IMPERFORABILI

BREVETTATE IN TUTTA L'UNIONE

- S. Maria C. P.* — Cervo Ruggiero.
Sessa Aurunca. — De Luca Francesco.
CATANIA. — Bonanno Nava Pietro, Brancati Raffaele, Nicolosi Giuseppe, Scammacca Vincenzo, Trapani rag. Roberto.
CATANZARO. — Capialbi di Carise nob. Vincenzo, Costanzo ing. Ettore, De Giovanni Vincenzo, Leone Guglielmo, Scalfaro de' Baroni Ercolino.
Nicotera. — Biogni Antonio.
Petrucci. — Marincola di Petrucci bar. Diego.
S. Vito Jonico. — Marasca avv. Raffaele.
Soverato. — Gregoraci Giuseppe, Guiscardi Leopoldo.
Tiriolo. — Talotta dott. Giuseppe.
CHIETI. — Battistoni Francesco, Caramanico. — Carestia Attilio, Lanciano. — Cibotti Damiano.
S. Valentino. — Bajocco Aldo.
S. Vito C. — Antonucci Antonino.
Torricella Peligna. — Petricelli Angelo.
COMO. — Antony Umberto, Bersano Alfredo, Bianchi Michele, Brona Augusto, Clerici Giuseppe, Coduri de' Cartosio Augusto, Fottucci Francesco, Frangi don Enrico, Gibellini ing. Innocente, Grianti Cherubino, Marazzi Lorenzo, Mazzucchelli Ignazio, Molteni Filippo, Orsengo Gilberto, Pini nob. dott. Luigi, Sassi Filippo E., Varenna Ernesto.
Albiate. — Pozzi Luigi.
Bulgarello. — Dell'Acqua Angelo.
Campione. — Peschiera Filippo.
Cantello. — Scarrone dott. Tito.
Carnago. — Mazzinghi Carlo.
Cassano V. — De Tomasi Giuseppe.
Castiglione. — Pelli Giuseppe.
Cerano. — Minola Domenico.
Cittiglio. — CURTI FERRARI GINA.
Corlenora. — Paulizza Natale.
Cuasso al Piano. — Annoni rag. Giuseppe.
Fino Mornasco. — Corti Giuseppe.
Galbiate. — Sala Luciano.
Germignaga. — Longhetti Giuseppe.
Introbio. — Società « Pro Introbio ».
Lecco. — Ioffredo Vittorio, Oliveri ing. Angelo.
Luino. — Bonfanti don Giuseppe.
Gò Umberto, Marchetti Antonio.
Mandello. — Merlini Cesare, Svanascini Carlo.
Monte Olimpino. — Ramazzini Mario.
Morassone. — Colombo Giuseppe, Colombo Martino.
Porto Ceresio. — Gattoni Gioacchino.
Porto Valtravaglia. — Cipolla Elso, Cometti Mario.
Pusiano. — Grami Dott. Giuseppe.
Taino. — Rainoldi dott. Natale.
Torriggia. — Poniatowsky Vincenzo.
Varano Borghi. — Bosta dott. Oreste, Club.
Varese. — Castellani Francesco, Nemoni Luigi, Società Imp. ti Uff. li e Professionisti, Villa Cesare.
Vendrogno. — Giarboni dott. Luigi, Felizzoni Ferdinando.
COSENZA. — Abbati Giuseppe.
Malriso. — Lippo dott. Giuseppe.
Paludi. — Calvo Federico.
Rogliano. — De Cristofaro ing. Filippo, Rencelli Vincenzo.
CREMONA. — De Vecchi ten. Pietro, Sala Convegno Sott'uff. 4° regg. Artiglieria.
Casalmorano. — Fiameni Gualtiero.
Gussola. — Mazzani Carlo.
Martignana di Po. — Recusani Angelo.
Ossanengo. — Facchetti Angelo.
Piadena. — Società Ciclo Sportiva « Platina ».
Sergnano. — Venturelli Angelo.
Trigolo. — Lazzari Mario.
CUNEO. — Amprimo Ettore, Arbarello cap. Carlo, Battaglieri Pietro, Crova Giuseppe, Del piano avv. Giovanni, Farello Giuseppe, Isdra ten. Arletto, Piano cap. Guglielmo, Quaglia geom. Costantino, Vitalini ten. Enrico.
Alba. — Alfaro G. Angelo, Petrazzi Cesare, Petronio Cesare.
Benecigianna. — Barbaris avv. Ernesto, Biangetti Michele, Gazzera Antonio, Lamberti Alessandro, Operti Andrea.
Demonte. — Zerbeni dott. Giulio.
Dronero. — Vignola cap. Giuseppe.
Fossano. — Abrate Luigi, Dellorto cap. Vittorio, Scarzella Giovanni, Welponer Gualtiero.
La Morra. — Camerano Luigi.
Robilante. — Martini Secondo.
Roccarione. — Guida geom. Bartolomeo.
Saluzzo. — Borda geom. Michele, Rimonda Guglielmo.
Trinità. — Cavarero Virginio.
Vernante. — Re Saturno.
Versuolo. — Gonella Giuseppe.
Vinadio. — Bernotti Pietro, Gallo Angelo, Grosso Mario, Manzoni ten. Cesare, Sibille Luigi.
FERRARA. — Bragaglia Pietro,

TURISTI D'ITALIA!

Prima di acquistare

un'automobile Modello

1908

Chiedete

il Listino delle

VETTURE Leggere F.N.

VETTURE RENAULT Frères

Ai soci del T. C. I. vien spedito a richiesta, gratis e franco l'ultimo ed elegante Catalogo illustrato

ARMI - MUNIZIONI - VELOCIPEDI

SUCCURSALE PER L'ITALIA:

Gerenza A. FUSI & C. - Milano

DIREZIONE: Piazza Castello, 16

GARAGE: Via L. Mascheroni, 43

Buzzoni avv. prof. Giuseppe.
 Ceretti Arturo, Lugli Tullio, Manassei magg. Ildebrando, Rabboni Antonio, Taddol cap. Alfredo.
 Ciano. — Linati cap. Ugo, Segli ten. Tommaso.
 Medesana. — Franceschini Ciro.
 Migliarino. — Forti Domenico.
 Migliaro. — Natali Natale.
 Ospital Monacali. — Muratori Mario.
 Renaso. — Luppi Pietro.
 Rovereto. — Scaroni Giuseppe.
FIRENZE. — Alessandri dott. Dante, Bardi Dante, Bianchi Luigi, Bona Ernesto, Bracaloni dott. Giuseppe, Brauer Guglielmo, Campatelli Vincenzo, Carniello Walfredo, Cerignani ing. Ferruccio, Ciampolini Ferro, Civita Alberto, Edimann Lodovico, Felli Guido, Gallia dott. ten. Amello, Gramigni Giuseppe, Grilli ten. Oscar, Lega Roberto, Lombardi Luigi Carlo, Minjati Luigi, Moggi Mounier rag. Oscar, Pastore rag. Rodolfo, Puccio Alberto Enrico, Ruspoli don Costantino, Sabbioni Dante, Valori Bruno.
 Barberino Val d'Elsa. — Serra Zanetti Giuseppe.
 Docadola. — Municipio.
 Empoli. — Allegri Eroole, Antonini Ferruccio, Maci Ferruccio.
 Grassano. — Bologna Giovanni.
 Londa. — Franchini Pio.
 Pistoia. — Bigazzi Capanni Venanzio, Bonetti cap. Francesco, Buoncompagni Pietro, Macciò Luis, Marini cap. Armando, Martinati Camillo, Pero Cesare, Pro-

ccaci Enzo, Rabboni Arturo, Renneri G. B.
 Prato. — Tronconi Alessandro.
 Riferadi. — Bocciarelli ing. Piero.
 S. Domenico. — Gimignani Giovanni, Ridolfi Olmo.
 S. Marcello Pist. — Biblioteca Popolare.
 Tizzana Pist. — Gazzola conte Giuseppe.
FOGGIA. — Sala Convegno Caporali e Soldati 4° regg. Fant.
 Carignola. — Barbarisi ten. Marco A., Brutti Liberati march. Filippo.
 Lucera. — Corsini ten. Costantino, Masanucci Silvano.
FORLÌ. — Legni Cesare, Rebutello prof. Attilio.
 Cesena. — Monti Francesco, Tagliavini dott. Achille.
 Mercato Saraceno. — Squadrani Archimede.
 Rimini. — Sica Vorbano, Zavagli prof. Francesco.
 Santarcangelo di Rom. — Tosi rag. Omero.
GENOVA. — Aconso Settimo, Avanzini Umberto, Barbacchi Enrico, Bertoli Corrado, Besozzi di Carmine conte Riccardo, Besutti Giovanni, Bonzignoni cap. Antonio, Borelli dott. Giuseppe, Cambiaso Felice, Cambiaso avv. Luigi, Capri Alfredo, Casini prof. Mario, Castiglione Adolfo, Castiglione Giustino, Ceccarelli Antonio, Cortese geom. Carlo, Cotta Ramusino Eugenio, D'Adda Guido, Delucchi Giuseppe, De Scalzi rag. Alberto, Dondero Adolfo, Ferrando Enrico, Fuselli prof. Paolo, Galleano rag. Arturo, Gaudolini Gerardo, Giglio avv. Giu-

seppe, Gagnani Luigi C., Grossi Leonardo, Isotta Serafino, Ivaldi Giuseppe, Lami Gastone, Mainardi Luigi, Mancini Giacomo, Monti Pietro, Moro Jean, Mosci Carlo, Noli rag. Achille, Nossardi Federico, Olivieri avv. rag. Luigi, Ortolani Giulio, Panizza Dante, Parodi Francesco Giovanni, Pollerano rag. Bartolomeo, Piazzi Leonardo, Pitscholder Edoardo, Prini Angelo Mario, Rizzo Emilio, Ronchetti Candido, Ronco Pietro, Rossi ing. Ferdinando, Rossi G. B., Rossi rag. Gualtiero, Salata Giovanni, Sanguineti Francesco, Saponi Bartolomeo, Scheuone Clearco F., Sciaccaluga Giacomo, Sciaccaluga Pietro, Scribania Giuseppe Antonio, Soprani march. Giuseppe, Tamburiani Cesare, Verini Alessandro, Vitale rag. Vittorio E.
Alassio. — Antonini Emanuele.
Albenga. — Gorni dott. Olindo, Taddel ten. Alessandro.
Hogliasco. — Cuneo Attilio.
Chiavari. — Casanova avv. Giuseppe, Forti Gustavo, Nannini Guido.
Cornigliano. — Locarini ing. Vittorio.
Leranto. — Golze Mario.
Millesimo. — Garbaccio dott. Livio.
Pra. — De Andrea Febo.
Quarolo Mare. — Catto Francesco.
Recco. — Lanthe Guglielmo.
S. Ilario Ligure. — Crovetto G. B.
Sampierdarena. — Bostini Antonio, Campora Antonio, Traversodon Emilio.
Sarsana. — Carpena Agostino. -

EDOUARD DUBIED & C^{ie} - Couvet, 22

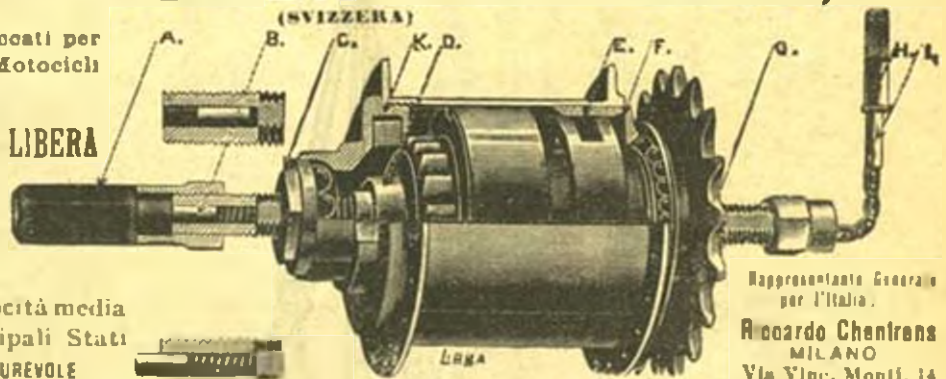
Fabbrica di pezzi staccati per Velocipedi, Motocicli e Automobili

MOZZO A RUOTA LIBERA

"EDCO,"

TRE VELOCITÀ

Preso diretta per velocità media
 Patentato nei principali Stati
 SEMPLICE - SOLIDO - DUREVOLE



Rappresentante Generale per l'Italia.
Riccardo Chenrens
 MILANO
 Via Vico, Monti, 14

Sovraccoperture "Humbert," l'anti-dérapant dell'avvenire, si applicano in cinque minuti su coperture nuove o del tutto fuori uso.

Coperture "Eureka," di gomma, cuoio e chiodi. — Usate sulle vetture di S. M. il Re.

Coperture "U. De Bonmartini," di gomma, tela e amianto.

Réchapages — Camere d'aria. Specialità assoluta.

Vulcanizzatore istantaneo "Annuska," (L. 25 franco a domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi a:

U. DE BONMARTINI - Milano

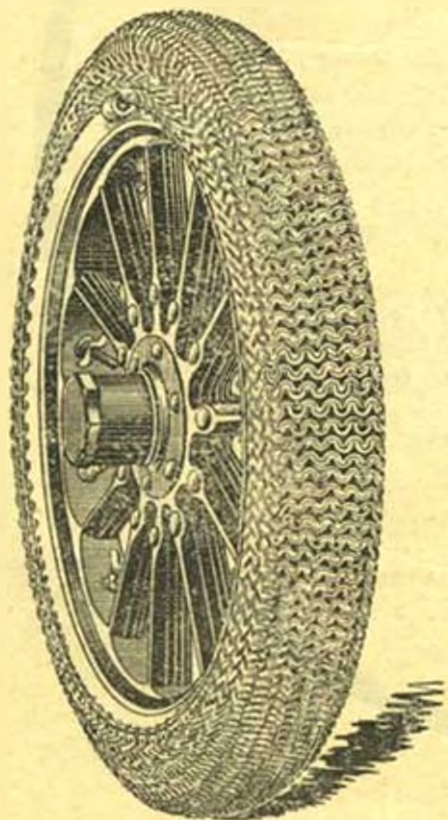
Via Plinio, N. 5
 (Corso Buenos Ayres)

Teléfono 99-44 — Telegrammi: BONMARTINI - MILANO

Parona. — Bazzano Vittorio, Mainella Antonio, Pontecorvo ing. Lello, Ugo cap. Emilio, Vianello dott. Mario, Volta Silvio.
Sestri Ponente. — Faeco Francesco, Ferrando Nicolò.
Spesia. — Circolo di Marina, Società Conducente l'Auto-Garage del Touring Club di Spezia.
Stellanello. — Marco Aurelio.
Varazze. — Delfino Domingo.
Varese Liguria. — Crastan Nicola.
Voltri. — Volpini Guido.
GIRGENTI. — Bajardi Giuseppe, Cagnardi cap. Carlo, Caccherini Marcello, Liettra Gaetano, Mercuri Cesare, Rittelli Antonio.
GROSSETO. — Montepescati. — Bonaiuti Ciro.
LECCE. — Cacciottoli Guido, Caruso Giovanni, Miglietta ing. Costante, Morea avv. Vincenzo.
Brindisi. — Passante bar. dott. Tommaso, Tripodi Giuseppe.
Galatina. — Ceccarelli dott. Giuseppe, Congedo dott. Giuseppe.
Taranto. — Fago Eulidio, Orsi Oronzo.
Trepuzzi. — Papa Calvarano Francesco.
LIVORNO. — Casinelli Nelsco, Passet dott. Giuseppe.
LUCCA. — Bocchini ten. Pietro, Borsarelli di Riffredo Alfonso, Della Santa Costantino, Galliani Guido.
Borgo Mozzano. — Balleri Renato.
Massarosa. — Gemignaniten. Luigi.
S. Marco. — Orzali Lello.
Viareggio. — Franchini Gino.
MACERATA. — Montesangusto. — Gentili Mario.
Pollenza. — Galli Augusto.

Recanati. — Podaliri comm. Gio. **MANTOVA.** — Poma Carlo, Sport Club Studenti «Vis et Virtus».
Asola. — Soldi Nino, Stradlotti Eliseo.
Borghoforte. — Tonon geom. Arturo.
Casalromano. — Beltrami Carlo.
Castellucchio. — Azzì Giovanni.
Carriana. — Cajola dott. Antonio.
Dosolo. — Lavazzi Italo, Tapparini Ciro.
Gasoldo Ippoliti. — Nodari Arturo.
Governolo. — Arduini Cesare.
Marengo di Marmirolo. — Cavalieri dott. Antonio.
Marmirolo. — Lul Aureldino.
MASSA CARRARA. — Magnani avv. Umberto.
Carrara. — Binelli Cherubino, Ledvici Tommaso, Squire William.
Filetto. — Cagnacci Giuseppe.
MESSINA. — Cifala Emanuele, Orlando Francesco, Rossi cap. Ettore.
Milazzo. — Calanzaro Natale.
Naso. — Pavone dott. Achille.
S. Stefano Camastra. — Cannizzaro Antonino.
MILANO. — Adamoli rag. Emilio, Agnelli Maurizio, Albaroni Cesare, Alquati Giuseppe, Avelli Angelo, Balconi Giuseppe, Banti Umberto, Barbè Ettore, Barberi Renzo, Bardeaux Augusto, Barlassina Natale, Barozzi Luigi, Battioli rag. Luigi, Bernaccino Luigi, Bertolotti Biagio, Bertuccio Giovanni, Besozzi Virgilio, Biella Luigi, Bigatti Attilio, Boffi Pietro, Bonfanti Luigi, Bonaldi Giuleno, Bordogna Guido, Borioli Eliseo, Boveri Umberto, Brambilla Emilio, Branca Erne-

sto, Brianzoni Francesco, Briozzi Luigi, Brugnattelli Alessandro, Brusa Cesare, Busi Giorgio, Calcaterra Carlo, Calderara cav. Guglielmo, Caldoroli Giulio, Campacci Annibale, Campagnoli Mario, Campiglio Mario, Candiani Gaspare, Cantaluppi Michele, Canziani Giulio, Caprara Argimiro, Carlone rag. Umberto, Carnagli Giovanni, Carnevali Clemente, Carrara Antenore, Casadio rag. Deolo, Casali Nino, Casati Gianni, CASIROLI ANGELINA, Castellazzi Felice, Cattelli rag. Angiolo, Cattani Sparaco, Cavadini Abbondio, Cavalieri Battista, Cavenaghi Vittorio, Cerati Vittorio, Chiesa Giovanni, Colombo Federico Colombo commend. prof. Giuseppe, Colombo Luigi, Consonni Gaetano, Contini Antonio, Coraluppi Ferdinando, Cornaggia Modigliani Carlo, Cortivo Terziano, Cucuolo ing. Gustavo, Cusani Visconti nob. Alessandro, Cusani Visconti nob. Clemente, Danelli Francesco, Dapino Orsino, De Bortoli Giuseppe, De Micheli Paolo, De Paoli Clemente, Dianzani Carlo, Dolain Hector, Donisoli Natale, Duca Domenico, Eberhard Carlo, Fantoli Paolo, Ferrario Alfredo, Ferrario Luigi, Ferrario Mario, Floriani rag. Mario, Foa Virginio, Fornara Giuseppe, Fossati Mario, Franchetti Arturo, Frazzini Leopoldo, Gacardi Arturo, GAETANI KAROLA AMELIA, Galliani Vittorio, Ganzaroli Gaetano, Garasini dott. G. B., Gardoni Giuseppe, Geronzio Mario, Ghezzi



G. PARATORE

Fabbrica di

Corazze Salvagomme

Brevetto "Auteri,"

ANTISDRUCCIOLEVOLI

IMPERFORABILI

NON RISCALDANO

NON TOLGONO VELOCITÀ

CONSERVANO INDEFINITIVAMENTE I COPERTONI.

RESISTONO AD UN PERCORSO

DI PIÙ DI DIECIMILA CHILOMETRI.

UN MESE DI GARANZIA

PALERMO - Via Sanmartino, N. 43

Domenico, Ubezzi Giuseppe, Ghilanzoni Eugenio, Gibelli Francesco, Gioielli Nino, Girolami Giuseppe, Giullani Italo, Giullari Arcidade, Giunelli avv. Tullio, Grazioli Alberto, Greggio Maggiorino, Guffanti cav. Carlo, Guidotti Pietro, Guindani Giuseppe, Heberleu rag. Alfredo, Hug Augusto, Invitti Giuseppe, Jemoli Achille, Kraft Willy, Lamperti Giovanni, Lampugnani Prinelvalle, Lant Virginio, Lanza Pietro, Lazzarotti Adriano, Leonardini Bernardo, Locatelli Giovanni, Locatelli Pietro, Locati Felice, Longo dott. Franco, Lorenzetti Alberto, Lorenzoni Stanislao, Lusa rag. Francesco, Lovati Riccardo, Lucchelli rag. Emilio, Lunati Arnaldo, Luzzi Ugo, Macale Tomaso, Maciotta G. B., Maderna Giuseppe, Madruzzani ing. Ilprando, Maffei cap. Luigi, Magnocavallo Francesco, Malrani Luigi, Majocchi Luigi, Manel Cesare, Marchetti dott. Luigi, Marcora Luigi, Marini Raffaele, MAROZZI MARIA, Mascarella Stefano, Masserotti dott. Lorenzo, Mauri ing. Catullo, Mazzini Gianantonio, Mezzanotte Arturo, Migliavacca Piero, Milanesi Franco, Moizo Giuseppe, Molteni Guido, Mondini Gianino, Monti Vincenzo, Monticelli Obizzi march. Luigi, Morandini Amleto, Motelli rag. Angelo, Mustorgi Erminio, Nava Giuseppe, Negrone Santo, Negrotto cav. Michele, Pericle, Neri Filippo, Nicola Simone, Olfidani Italo, Olfidani Alfredo, Pagani Artidoro.

Palazzi Gian Giacomo, Palazzi Perfetto, Paoli Godfredo, Pecchio Luigi, Pedernaga Francesco, Pedetti avv. cav. Piero, Peja Gozzellino, Pellegatta Luigi, Penzi Giov. Battista, Pessina Augusto, Pezzoldi rag. Cesare, Piana Carlo, Piazzi nob. avv. Rinaldo, Pieri Rodolfo, Piccolini Angelo, Pletti Giuseppe, PIRRI FORTUNATA, Piazzi Alberto, Piazzeri Vincenzo, Pontiggia Emilio, Poretti Dante, Prandoni Paolo, Priori Raoul, Quaglia Giuseppe, Quaroni Ettore, Racchelli Giovanni, Radice Amedeo, Radici ing. Benedetto, Rampinelli Achille, Rau Giuseppe, Ranza ing. Enrico, Rebusco Carmelo, Recalcanti Enea, Redaelli Arturo, Resta Felice, Revojera Edoardo, Riatti Filippo, Ripamonti Angelo, Riva Guido, Riva rag. Gino, Robert Giuseppe, Rocchi Aurelio, Ronzani Demetrio, Rossi Adriano, Rossi Giovanni, Rossini Antonio, Rovati Cesare, Rovelli Carlo, Rovellini Guido, Sabbadini Primo, Sada Giuseppe, Salassa Ezio, Samoggia prof. Massimo, Santagostino Guglielmo, Santandrea Firenze, Sartorelli ing. Pietro, Sartorio Ernesto, Scaccabarozzi Carlo, Scalfi Carlo, Schiara Luigi, Schmidt Paul, Scotti Battista, Scotti Luigi, Scudoletti Enrico, Signorelli Cesare, Sissa Lino, Paolo, Sordi Virginio, Soriani Luigi, Stefanoni Giovanni, Suardi Luigi, Tagliabue Emilio, Talamona Federico, Tamanti Roberto, Torelli ing. Edoardo, To-

sch Carlo, Toselli rag. Lodovico, Tosi Edoardo, Tosi Giuseppe, Trevisan Filiberto, Uccelli Guido G., Valden Tranquillo, Vassoni Angelo, Vecchio Mario, Verza Carlo, Vigoni comm. Giulio, Villa Francesco, Villani Cesare, Vitale Silvio, Zaccari Ettore, Zocchi Adolfo, Zanda Martino, Zanoni Aldo, Zanuso Ugo.

Abbiategrosso. — Colombo Mario, Sironi G. B.

Arcore. — Locatelli Ezio.

Arena. — Ravelli Antonio.

Ruggio. — Eletti Luciano, Torresani dott. Mario.

Bernareggio. — Ottolina Antonio.

Binasco. — Rognoni geom. Amleto.

Bollate. — Rossi Piero.

Bresso. — Bianchi Antonio, Meana Nazzaro.

Burago. — Brambilla geom. Roberto.

Busto Arsizio. — Fronti rag. Ugo, Quandt Hermann J.

Caronno. — Colombo Benigno

Casalpusterleno. — Marzagala dott. Giovanni.

Castellanza. — Carmini rag. Mario, Romarini Guido.

Cinivello. — Sala Clemente.

Codogno. — Scaravella Francesco.

Cornate. — Barbieri Ernesto.

Gallarata. — Bottini Umberto, Bragantini Achille, Colombo avv. Luigi, Minotti ten. Edmondo, Oretti prof. dott. Fanfulla, Palavicino ten. Adalberto, Valli Giuseppe.

Garegnano di Musocco. — Bossi Mosè.

Incerano. — Malno Felice.

Legnano. — Guidi Paolo, Novara

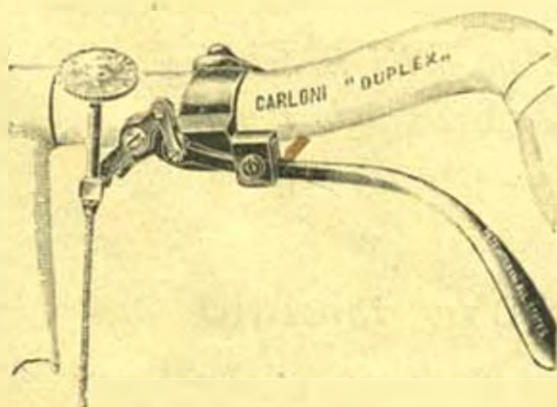
Avete una bicicletta?

Munitela del Freno Carloni "Duplex,,!

Volete acquistare una bicicletta?

Esigete dal vostro fornitore il

Freno Carloni "Duplex,,!



**il freno del giorno;
il freno senza rivali**

Freno Carloni

S. Vincenzino, 4 - MILANO

Siro, Proverbio Ernesto, Schmid Corrado, Tazzini Carlo.
Lodi. — Biancardi rag. Giuseppe, Boggi Bortolo, Ottobelli Pietro.
Lonate Pozzolo. — Bollazzi Battista.
Magenta. — Ponti rag. Ezio.
Meda. — Galuzzi Francesco, Mucchiolo.
Monza. — Boschetti Giov. B., Bossio rag. Luigi, Frassani Luigi, Garbagnati rag. Baldassare, Giussani Felice, Locati Luigi, Mauri Umberto, Merisio Giovanni, Mouguzzi Giuseppe, Piazza Luigi.
Musocco. — Galeazzi Enrico, Simonetta Antonio.
Paderno D. — Mazzoleni Cattaneo Piero.
Pioltello. — Boldorini Ettore.
Rescaldina. — Mulacrida Edmondo.
Rho. — Bonocchi Eraldo.
S. Colombano. — Cornaggia Viscardo.
Saronno. — Grizzi Giuseppe, Volontè Iginio.
Seregno. — Colombo Achille, Trubbattoni Luigi.
Seato Calende. — Galladini rag. Natale, Merzagalli Alessandro.
Sesto S. Gio. — Calderini Giuseppe, Colombo Angelo, Galassini Ing. Ercolo.
Seveso. — Colombo Aurelio, Morinata Agostino.
Solbiate Olona. — Prima Anacleto.
Trezzo sull'Adda. — Castiglioni Giovanni, Presezzani Carlo.
Veduggio Olona. — Santandrea Arturo.
Vimercate. — Colombo Ettore G., Vigliani prof. Quinto.
MODENA. — Cauti Michele, Cec-

chi Vittorio, De Conti Ing. Federico, Giardina Federico dei marchesi di S. Ninfia, Livi Rino.
Fanano. — Pasquali Lorenzo.
Fiumalbo. — Nizzi don Gaetano.
Santi Pietro, Zanotti don Romualdo.
NAPOLI. — Bianchi d'Espinoso Enrico, Boero dott. Oreste, Comando della Divisione Militare, Coppola Salvatore, Danese Giro De Lorenzo prof. Giuseppe, De Simone Brouwer Francesco, Di Cave Ing. Simone Vito, D'Ischia prof. Ing. Arturo, Olannuzzi Ing. Giulio, Harrison Etheo, Mango Guido, Mastrostefano dott. Alfredo, Moufrini L. F., Murolo Salvatore, Papale Ing. Marlo, Pappalardo Rodolfo, Puglisi Amelino, Sodano Angelo, Starita Eugenio, Strevella Ing. Gennaro, Trevisan Angelo, Ventura Armando, Vitale Claudio, Wenner Rodolfo.
Capua. — D'Ambrosio Nicola, Guerra Biagio.
Portici. — Tajani Ing. Adolfo.
Sejano. — Frevola Giosuè.
NOVARA. — Bassi Agostino, Camporelli Antonio, Mazzini Ettore, Pettazzi Luigi, Pramaggiore Antonio, Rama rag. Giulio Cesare, Rosina Idebrando, Segù Pietro.
Andorno. — Pro Sport della Valle d'Andorno, Ramasco Luigi.
Bareno. — Porrini Eugenio, Tagliani Guglielmo.
Biella. — Barnabel avv. Vincenzo, Bonda Giovanni, Delplano Marcello, Glavina Eugenio, Crippa Leonardo, Meloni avv. Antonio,

Piccinelli Sabino, Schiapparelli Enrico, Vesi Ferdinando, Villotti Angelo, Rossignani Alberto.
Borghesio. — Bottini Angelo, Sella Ercolo.
Camerti. — Fornara Giulio.
Cannobio. — Bagnati don Cesare, Cazzini Celestino, Giani Emilio, Luccardi Leonardo, Saiuaghi Cherubino, Zaminatti Francesco.
Cesara. — Bonfantini Santino.
Chiavazza. — Defabianis Annibale.
Crescatino. — Sacco Placido.
Domodossola. — Ruffoni Guido, Trombetta Santino.
Galliate. — Cucco Amabile.
Gallinara. — Fiore Pietro.
Ghemme. — De Marchi Gaudenzio.
Ghiffa. — Caviglioli don Giovanni.
Granozzo. — Baglioni Giulio.
Intra. — Colombo Giuseppe, Lucini Riccardo, Zanni Umberto.
Mongrando. — Catto Rinaldo.
Vebbiuno. — Pirazzi Pietro.
Vetro. — Rubino Italo.
Occhieppo Sup. — Bogge Franco.
Omegna. — Cardini Ing. Luciano.
Orta. — Chana Ettore, Faccio avv. Luigi, Villani Dante.
Parignano. — Nicodano Umberto.
Ponderano. — Mò Giovanni.
Ronsecco. — Mello dott. Giovanni.
Rozza. — Porraldo Angelo.
S. Bernardino. — Verzani Giovanni.
S. Germano Verc. — Gabutti Giuseppe.
S. Maria Magg. — Magistrie prof. Lorenzo.
Scopa. — Raffaglio Paolo.
Serravalle Sesia. — Boggio Luigi, Sieber Carlo.
Stresa. — Bogliani Giovanni, Tadini Tobia.

SOCIETÀ INFIAMMABILI
 (Accomandita)

G. Arnoldi & C. - Milano

Telefono 34-50 — Via Paolo Canobbio, 37

◆ ◆ ◆

BENZINE, PETROLI, LUBRIFICANTI

BENZOL MOTEURS N. 250

Benzina speciale leggerissima preferita nelle gare di velocità a litraggio fisso, pel massimo rendimento

E. KRAUSS Optico e Meccanico di precisione
 21-23, Rue Albey - PARIS (IX^{ème})

TAKYR - KRAUSS

munito di obiettivo KRAUSS-ZEISS, conveniente per tutti i lavori

ISTANTANEE ULTRA-RAPIDE, GRANDE RENDIMENTO

TAKYR I - pieghevole | TAKYR III - stereosc.
 TAKYR II - folding | TAKYR IV - reflex

Catalogo speciale N. 39 si invia gratis e franco a richiesta.

PNEUMATICI CUOIO

SAMSON

ANTIDERAPANT IMPERFORABILE

SOCIETÀ ITALIANA PNEUMATICI CUOIO "SAMSON", MILANO

Strona. — De Allegri Clodomiro.
Trobaso. — Spier Paul.
Valduggia. — Mongini Carlo.
Vercelli. — Aprà ten. Angelo, Chicco Geom. Oreste, Garavana geom. Vittorio, La Vercelliese Cooperativa Grandine, Monaco dott. Carlo, Sacerdote rag. Emanuele, Zanotto Mario.
Vinsaglio. — Saviolo Eusebio.
Vocca. — Falmenta Giovanni.
PADOVA. — Bontempi ten. Omero, Conti Vittorio, De Dominola ten. Enrico, Duzzin Umberto, Fracaci ten. Giovanni, Lombardo cap. Giuseppe, Maccaferri Italo, Vallauri ing. G. Carlo, Zanini Alfredo.
Brenelle di Sotto. — Mazzucato Antonio, Mazzucato Lino.
Camposampiero. — Municipio.
Carmignano di Brenta. — Strada Giuseppe.
Cittadella. — Municipio.
Este. — Pietrogrande Rinaldo.
Pozzonovo. — Geremia Ferruccio.
PALERMO. — Armò comm. Ernesto, Bullora Francesco, Chiaromonte rag. Giuseppe, Di Viry conte magg. gen. Giorgio, Fricker Alfredo, Macchi Carlo, Minocci Albamonte cap. Vincenzo, Minecci Merlo ing. Alessandro, Rao avv. Carlo, Sottile Giovanni, Temperini ing. cav. Luigi, Unione Sportiva Siciliana.
Cefalù. — Catalfamo avv. Giacomo.
PARMA. — Barbieri Alfredo, Gnocchi Alberto, Lusardi Angelo, Maghenzani Ciro, Mariotti Luigi, Paradisi Fedro, Scolari Guido, Tassin dott. Pier Giuseppe.

Bereeto. — Tagliavini Vito.
Colorno. — Rauleri Dino, Stanghellini dott. Dino.
Voceto. — Quaranta dott. Antonio.
S. Lazzaro Parm. — Barozzi Cesare, Daolio Giuseppe.
Sorbolo. — Gazza Giuseppe.
PAVIA. — Cabrini dott. Mario, Diagianni ten. Stefano, Mori ing. Folice.
Inverno. — Gibelli Giovanni.
Landriano. — Sala Giacomo.
Mede. — Municipio.
Mortara. — Castelli Andrea, Magnaghi Guglielmo.
Pieve Porto Morone. — Canepari Leone.
Sannazzaro del Burgondi. — Debbatista Michele.
Vigevano. — Piccolini Olindo.
Voghera. — Malatesta Luigi.
PERUGIA. — Salviotti rag. Virgilio, Tel Enrico.
Basiglio. — Angolini Virgilio.
Bellona. — Bassi cap. Camillo.
Città di Castello. — Pasqui Giuseppe.
Foligno. — Circolo Ufficiali 1 Reggimento Artiglieria.
Oreata. — Calentani prof. Vittorio.
Terni. — Brardinelli Domenico.
PESARO. — Rampioni geom. Enrico.
PIACENZA. — Belluoci ten. Ugo, Blaufeldt ing. E., Boselli prof. Olinto, Fontana dott. Emilio, Grandi ing. Francesco, Pagliara cav. rag. Vincenzo, Piola ten. Emilio, Pizzoni cav. cap. Paolo, Rossi Luigi, Scali ten. Esio, Castel S. Giovanni. — Valdonio Gaetano.

Corlemuggione. — Sallini Giovanni.
Fiorenzuola d'Arda. — Moy dott. Carlo.
Ponte dell'Olto. — Unione Sportiva Pontollesse.
Treviso. — Cavallo prof. don Antonio.
PISA. — Berti dott. Silvio, De Chieca Ugo, Di Gaddo Eugenio, Ercoli dott. Ottorino, Pellegrini Umberto, Palosini Mario, Rozzani Giuseppe, Scapaticci, Carlo, Società Forza e Caraggio.
Bientina. — Moretti Adolfo.
Campiglia M. — Genesi Emilio V.
Cecina. — Pellegrini Luigi.
Fauglia. — Dei Corda dott. Carlo.
Lugnano. — Costa Giuseppe, Novelli Pilado, Novelli Silvio.
Pontedera. — Perfetti Romolo.
Santaluce. — Tizzzi Mario.
PORTO MAURIZIO. — Andreoli geom. Ettore.
Rordighera. — Michiardi Pietro.
Rossana Nuova. — Raineri Tommaso.
Vare. — Paladini cap. Eugenio, Perata Alfredo.
Oneglia. — Baruffaldi G. B., Montolivo Emilio.
Piera di Teco. — Ronby Federico.
S. Remo. — Gabetti avv. Ottavio, Lucatelli Duilio, Mantero Emilio.
POTENZA. — Minezzi ten. Giuseppe.
Lagonegro. — Scaldasferri cav. uff. Nicola.
Matera. — Bocchetti Antonio, Di Pietro Evaristo, Rimigrom. Cesare, Grassi geom. Giuseppe, Macry Corrado avv. Francesco, Paternò Giovanni.
Melfi. — Ferrara prof. Teodoro

S. T. I. B.
C. BASSOLI & C.

BOLOGNA

Fabbrica di accessori
 per Ciclo, Moto ed Auto

Franchi: **BASSOLI-REX**
FULGUR-OMEGA

a trasmissione flessibile, brevetti propri.

Valvola a tubetto metallico per pneumatici (brevetti-la)

Chiedere i nostri articoli presso tutte le case d'ingrosso.



VELOXINE,

LA MIGLIORE BENZINA PER AUTOMOBILI

Rappresentanza e Deposito per Milano e Lombardia:

A. CACCIA & FIGLIO, Via Borgonuovo, 15 - Milano

AUTOCRÈME

PASTA MIRACOLOSA
 PER PULIRE LE MANI

TERSIVA

Vendesi nei migliori negozi di accessori

Produttori:

OFFICINA CHIMICA PICCININI, SANT'ILARIO D'ENZA

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
 DI OBIETTIVI

COOKE

per lavori in GALLERIA ed all'APERTO

PROCESS LENS obbiettivi speciali corretti per riprod.
 ordinarie e a colori (TRICROMIE)

APPARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:

LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO



FOCUSING COOKE LENS
 Series III. 7/12

l'asini prof. Roberto, Teotini ten. Luigi.
RAVENNA. — Baldini ing. Giovanni, Cavagna don Alfredo, Ghigi Ronzo, Guberti avv. Eugenio, Paoli ing. Giuseppe, Romoo Luigi.
Lugo. — Gabici Carlo.
Riolo. — Gardini dott. Gustavo, Toschi Raffaele.
Rusati. — Rambelli Domenico.
Solarolo. — Felici dott. Doio.
REGGIO CALABRIA. — Podestà geom. Giovanni, Zerbi Alberto.
Bianco. — Serra avv. Giuseppe.
Gerace Mar. — Blandalione ing. Salvatore, Bor-ellino Giovanni, Carpentieri Nicola, Fabiani Francesco, Fedele Antonio, Ferraro Pietro, Furfaro Salvatore, La Rosa cav. ing. Pietro Corrado, Lega ing. Francesco, Pico Carmelo, Politi Giovanni, Priolo ing. Enrico, Scaglione avv. Domenico, Sorace Marcea G. B., Spagnuolo avv. Salvatore, Spanò Ettore, Zappala don Rocco.
Grotteria. — Fabiani cav. Salvatore.
Siderno. — Lupis-Crisafi avv. Domenico, Zitara Vincenzo.
REGGIO EMILIA. — Azzali Ermete, Caminati geom. Ferruccio, Castellfranco Ugo, Ferrari Silla, Mariani Randolph, Ricci Raffaele, Spallanzani cav. ing. Angelo.
Borelio. — Cocconcelli don Angelo.
Campegine. — Villani rag. Beniamino.
Correggio. — Canossi Pietro.
Rolo Emilia. — Reggianini dott. Leopoldo.

Rubiera. — Vecchi dott. Michele.
ROMA. — Aluasi Umberto, Baldini Publio, Battisti avv. Sebastiano, Beer Guido, Bonesi Umberto, Bruttini cav. prof. Arturo, Caberti ten. Achille, Carpani dott. Pluro, Cavalieri dott. Enea, Contra Lodovico, Ciacci cap. Augusto, Colli Tullio, De Caroli Roberto, De Kerbedz ing. Stanislao, De Santi cap. Vincenzo, Di Stefano rag. Giuseppe, Ermolli ing. Leopoldo, Ferretti Giacomo, Galantini Edmondo, Galeani Maurizio, Gallucci Lodovico, Galvani Renato, Galvano dott. Vincenzo, Gambinossi Dante, Gatteschi Emanuele, Ghisalberti Alberto, Giacchi Alberto, Giacomelli Francesco, Giannoli Lino, Gonnelli Ettore, Jesurum Arrigo, La Face Francesco, La Valle ing. Ernesto, Mataloni Nicola, Monetti rag. Ugo, Paolucci Renato, Perrossi avv. Alberto, Pigazzi Armando, Piperno Valerio, Placini Annibale, Revelli cap. Luigi, Roncati Pio, Sacerdoti Giuseppe Massimo, Santini geom. Furlo, Saralva Elio, Società Ginnastica Universitaria Romana, Spazzacampagna Tullio, Spierer Giuseppe, Talletti Ildebrando, Tomaccini Fernando, Vassallo cap. Emanuele, Ziffer Ettore.
Ceprano. — Vitaliani avv. Ignazio.
Cisterna. — Consi Enrico.
Frosinone. — Veaspiani Alberto.
Genzano. — Pennacchiotti Lorenzo.
Sutri. — Cialli Roberto.
Tivoli. — Valentini Ernesto.

Vetralla. — Sabelli Alfredo.
ROVIGO. — Ariano Poles. — Franzoso Enrico Ant.
Contarina. — Marigo dott. Angelo.
SALERNO. — Caggiano. — Burro Ambrogio.
Castel S. Lorenzo. — Chlorazzi Salvatore, Fioretti Dario, Molale Raffaele, Tosi dott. Giuseppe.
Matori. — Cimini Gaetano.
Sarno. — Del Deo Vincenzo, Montori dott. Luigi.
SASSARI. — Pittalis Giuseppe, Tavani prof. Modestino.
Bitti. — De Logu Gasparino.
Dorgali. — Salici Severino.
La Maddalena. — Messina ten. Francesco.
Ostia. — Bueri ten. Adolfo, Mariotti ten. Guido.
SIENA. — Redaelli prof. Angelo.
Colle Val d'Elsa. — Bertoni ten. Luigi, Lambertucci Quinto.
Montepulciano. — Petitbon Ludovico.
Poggibonsi. — Guidi Salvatore.
SIRACUSA. — Chiaramonte. — Ferrante Francesco.
SONDRIO. — Marcelli rag. Attilio, Orsatti dott. Appio.
Albosaggia. — Piani Antonio.
Delebio. — Corti Attilio.
TERAMO. — Lo Vetore Gallo prof. ing. Vincenzo.
L'enne. — De Caosaris prof. can. Giovanni.
TORINO. — Aleino Giuseppe, Alzona avv. Italo, Andreoli Andrea, Annaratone Giuseppe, Antonelli ing. Costanzo, Apoca Ettore, Aruga Francesco, Astrua Giuseppe, Avanzato Franco, Balduino Giovanni, Ballardoro

Cicli

FREERA

MODELLO

1908

SONO I PREFERITI
 DAI TURISTI



SOLIDITÀ
 SCORREVOLEZZA
 ELEGANZA
 ECONOMIA

LISTINI GRATIS

SOC. AN. FREERA MILANO

Pallieri dott. Lorenzo, Barberis Pilade, Belsono dott. Mario, Bertinetti Giovanni, Billotti Alfonso, Boero Toonesto, Bolmida rag. Felice, Bolongaro Eugenio, Bonaveri Felice, Bonino Ernesto, Boris Carlo, Borla Antonio, Bosco Carlo, Braglia Arturo, Cagliori Antonio, Cagliaris Arturo, Cane Antonio, Capiotti rag. Pietro, Carbonera Nino, Carrera Giovanni, Carrera Giuseppe, Cattaneo Paolo, Celestino Giovanni, Corino Zeguo Giacomo, Cermelli geom. Giuseppe, Chiesa Giuseppe, Cogno Giuseppe, Colombo Luigi, Conte rag. Giuseppe, Costa geom. Attilio, Crema Oreste, Dal Palè Attilio, Danco Felice, Deaglio Edoardo, De Filippi Augusto, Deslex Gustavo, Diatto comm. G. B., Di Palma Guido, Donn Pier Giovanni, Drovetti Francesco, Durio Giacomo, Feltri Marco, FERRARIS MINETTO LUISA, Ferro Menotti, Fagliacco Ottavio, Fogliano rag. Carlo, Fontana A. A., Fornetti Alessandro, Franchini Venanzio, Gages Louis A. E., Gaidano Paolo, Galdi Edoardo, Galia avv. Pietro, Gallo Claudio, Gambone Paolo, Gedda Giovanni, Ghiron Ernesto, Ghislanzoni Carlo, Giacardi Luigi, Gianuzzi Savelli magg. Alfredo, Goffi Cesare, Goffi Michele, Grossi Mario, Guala Giovanni, Guiminelletti Giuseppe, Isola Michele, Jona Enrico, Lavatelli Pietro, Leonardi Armando, Levi Guido, Lohmiller Rodolfo, Lorenzati geom. Alfonso, Lina Mario Gia-

cinto, Luda di Cortemiglia Cesare, Manferri Silvio, Marasso Giacinto, Marchetti Carlo, Marchisava Emilio, Marchisio G. B., Mariani Giovanni, Marotta Lorenzo, Milone Giacomo, Mirone ten. dott. Giuseppe, Momigliano Pilade, Mondo Giovanni, Montarolo Pietro, Moroni Garibaldo, Mussa Cesare, Neco Luigi, Negro rag. Giovanni, Niello Candido, Ossola G. B., Ostengo Carlo, Pagliano Francesco, Palumbo Raffaele, Pari Mario, Pacciol Roberto, Perfotti Ugo, Perrelli Arturo, Pianta Carlo, Piglia Federico, Piovano Cesare, Poggi ten. Attilio, Ponzano Emilio, Porzio Emilio, Pozzi Giovanni, Pozzi Guido, Pozzi Mario, Puppini ten. Torquato, Ramella Giacomo, Randone ten. Gino, Rapetti Giulio, Raso ten. Arnaldo, Raviolo Stefano, Rayneri Mario, Rondolotti Mario, Rossi geom. Domenico, Rossi Giuseppe, Rossetto Giuseppe, Roth rag. Fritz, Rouge Cesare, Rovere Alberto, Rustichelli Angelo, Sartorio Francesco, Schneider Christoph, Scoppoli Giuseppe, Segre rag. Giulio, Severina Guido, Seymandi Andrea, Società Mutua Soccorso Conduttori Automobilisti, Sogno Rodolfo, Spinola Carlo, Steiner Ermanno, Taccioni ten. Edoardo, Taverna Eugenio, Torelli geom. Paolo, Torro Andrea, Trinehero Giacomo, Trinzzi Costantino, Trivero Giuseppe, Valentino Carlo, Vernetti Giovanni, Viale Michele, Vico Ernesto.

Aosta. — Viale Dellino. Avigliana. — Borgoso cav. ing. Enrico, Gianni geom. Omani. Maitese ing. Nicola. Bardonecchia. — Bonotti cap. Amedeo. Bollengo. — Rossetto Francesco. Borgone. — Furbatto Enrico. Cambiano. — Squassino Tomaso. Castellamonte. — Corsi avv. Carlo. Pagliero Romualdo. Cavoretto. — AMERIO ADELINA. Chieri. — Società Poliportiva. Chivasso. — Verda dott. Luigi. Giareno. — Annolino Pietro, Gianna prof. Giuseppe, Ovazza Marco, Ruffinatti Michele, Tarizzo Enrico. Moncalieri. — Gianotti Giuseppe. Morgex. — Vigliardi Alberto. Nole Canavese. — Piani avv. Edoardo. Ollomont. — Zaunoni Raffaele. Pinerolo. — Acino Pietro, Bonacossa ten. Arrigo, Case Giovanni, Ferrero Francesco, Rocca Pietro. S. Benigno. — Ricchardi Vincenzo. S. Sebastiano Po. — Municipio. Susa. — Malleret don Giuseppe. Valle S. Pietro. — Cagnassone Ernesto. Venaria Reale. — Colombetti ten. Gaetano, Coppi ten. Amerigo, Dugone ten. Carlo, Riviera cap. Lazzaro. TRAPANI. — Ponte Achillo. TREVISO. — Cabiatl Ernesto, Freni Francesco, Gallerani prof. Ivo, Inveca march. Pio, Mazzon Francesco, Mulazzani imb. Arturo, Nardo Giuseppe, Sasso Raffaele.

Il nuovo pneu "Vulcan lisse ferrè,"

(antidérapant à roulement enroulé)

Agenzia Italiana Pneu VULCAN - Via Sebastiano Valfrè, 18 - TORINO



L'osimo del lavoro fornito da un pneumatico sotto l'azione del "dérapiage", ha condotto una delle più note Case Francesi, i signori P. Buchillot & C., alla costruzione di un nuovo antidérapant: il "Vulcan lisse ferrè", senza cuoio, le cui caratteristiche sono molto interessanti. La principale è la disposizione delle parti antidérapantes collocate non più sulla striscia a contatto del suolo, ma ai lati del copertone. Così durante la marcia rettilinea esse non hanno più col suolo che un contatto minimo, perciò il consumo è sensibilmente diminuito poiché la rotazione si produce sulla parte liscia del pneumatico riducendo così in modo notevole anche il riscaldamento.

Quando la vettura si sposta lateralmente, il pneumatico assumendo la forma del terreno, si inclina e la parte del copertone che è ferrata si trova allora intercalata fra il suolo e il pneumatico. Non si ha così scivolamento, ma un'azione antidérapant efficace al momento preciso in cui ce n'è il bisogno e una diminuzione di consumo delle parti ferrate.

Numerosi certificati di privati e di primarie case che hanno anche voluto presentarlo al Salon di Torino) sono conosciuti nel dichiarare il "Vulcan lisse ferrè", l'antidérapant ideale e come tale lo pare raccomandano agli automobilisti.

RENARD Biciclette senza rivali per qualità e prezzo



Ogni numero di vendita ad altissimo prezzo, in tutta Italia, rappresenta un'occasione per il consumatore di acquistare a un prezzo molto inferiore il prezzo di fabbrica l'originale.

Malgrado il loro prezzo ridottissimo, le nostre non sono macchine di concorrenza, né d'occasione (delle quali bisogna diffidare), ma solo il prodotto coscienzioso e regolare della MANIFATTURA RENARD, universalmente nota per la sua serietà ed onestà, la quale, grazie alla produzione su vasta scala di un tipo unico e la vendita esclusiva per contanti ed a prezzo fisso, può dare a prezzo di fabbrica un tipo di bicicletta robusto e scorrevole, seriamente garantito, migliore di molti tipi che sono in commercio anche a prezzo molto più elevato.

Le nostre macchine sono costruite con ottima materiale, di forma elegantissima. Finemente smaltate in nero e brillantemente nichelate, cerchi compresi, sono munite dei celebri pneumatici Michelin, di sella Brooks originale (28) e di freno al cerchio patente a progressivo.

Prezzo della Macchina completa come il disegno L. 130. — Idem con ruota libera e alere di perfetta esecuzione L. 135. — Con ruota libera e due freni il posteriore l'innanzi

Bowden L. 142.50

At cost del T. premio occasionali del B. via indicando il N.º di tessera. Le nostre macchine vengono consegnate alla nostra Agenzia di Milano verso pagamento dell'importo, eppure spedite per ferrovia, contro assegno, a rischio e pericolo del committente. In questo caso mandare coll'ordinazione L. 20 di anticipo, a mezzo di cartolina-vaglia. L'imballaggio è fatturato al costo e non si riprende.

Indirizzo lettere, telegrammi, cartoline-vaglia, ecc., alla
AGENZIA ITALIANA Cicli RENARD - Via Buccaccio, 31, MILANO

Carano. — Frezza Tullio.
Cordignano. — Allogranzi Ferruccio, Colla dott. Luigi.
Cornuda. — Minello Alberto.
Oderzo. — Carli Francesco.
Spercenigo. — Negri Ing. Vico.
Vittorio. — De Mori Giuseppe.
Volpago. — Sernagiotto Giuseppe.
Zero Branco. — Olivieri avv. E. inilio.
UDINE. — Cosmi Giovanni, De Gasperi G. B., Del Fabro Pietro, Mina Francesco.
Bufo. — Rotaris Domenico, Ursella Lodovico.
Cividale. — D'Orlandi dott. G. B.
Comeglians. — De Antoni Guglielmo, Padovani Pietro.
Cordenons. — Panigada Aureliano, Club Ciclistico Cordenonese.
Flambro. — Pordenone Leonardo.
Palmanova. — Zoratti Fausto.
Pieve di Gemona. — Morganti Antonio.
Pordenone. — Brun Enrico, Giacomello cav. Alessandro.
Remanzacco. — Colombaro Giacobino.
S. Daniele. — Miorini Pietro A., Prodocimi avv. Persio.
Valvasone. — Pinni Carlo.
VENEZIA. — Arnoldo Luigi, Bellinato Antonio, Benvenuti Pietro, Boldrin Innocenzo, Casino di Commercio, Da Venezia Augusto, Fontanella Riccardo, Giannotti Costantino, Mascarin Pietro, Massa Felice, Moruzzi Pier Roberto, Paghini prof. Cesare, Spadari Carlo, Tietze prof. Pietro, Torres Marchetto, Viali Mario.
Mezzera. — Borin Giuseppe.

Portogruaro. — Dal Moro Paolo, Milanesi Giovanni, Perulli avv. Vincenzo, Toffolo Vittorio.
VERONA. — Albanesi Guido, Arrighi ten. Teodosio, Bonciolini Ing. Carlo, Calderara dott. Antonio, Ferrari Ing. Attilio, Gay Ing. Umberto A., Girotti Ferruccio, Lenotti Mario, Marcorini Odo, Marenzi di Tagliuno e Telzate conte avv. Luigi, Martini avv. Giacomo, Merlo Giovanni, Sacchetto rag. Attilio, Società Anonima Tramvai a vapore della Provincia Verona-Vicenza, Vincenzi rag. Enrico.
Verona. — Ferron dott. Ferdinando
Verona. — Chiavotto Angelo, Lia Plinio.
Verona. — Rigo Giuseppe.
Verona. — Angelino Nicola.
Villafranca. — Società Ciclistica.
VICENZA. — BENACCHIO prof. ADALGISA, Biego Lello, Cogo Romualdo, Dal Corno Ferruccio, Filippa Antonio, Mazza Chiarino Pierino, Vaccari Marcello, Vicario Carlo.
Bassano. — Andreatti Vigilio, Leonardini Ing. Ercolo.
Centrale. — Cerato Guido.
Isola Vicentina. — Faggini Antonio.
Marostica. — Del Torre Silvio, Sorlo Manlio.
Novi. — Club Ciclistico Novese.
Thiene. — Baggio Pietro, Benincà Emilio, Ferrarin Angelo.
ERITREA. — Adì Cate. — Chiodelli ten. Enea.

Repubblica di S. Marino.
 Franceschi prof. Pietro.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Beniceli Cesare, Burlo Eugenio.
Pola. — Salvadori Romano, Savio Natale, Tamburin Daniele, Vatta Antonio.
Portorose. — Zima Ing. Arcangelo.
TRENTINO. - *Primiero.* — De Ferrari Vittorio.
Rovereto. — Campolongo Silvio, Circolo Commerciale, Tomasi Silvio, Valle Andrea.
Trento. — Girardi avv. Nabol.
PROVINCIE DIVERSE. — *Budapest.* — Welsmayr Rodolfo.
Rabbi. — Misseroni Vittorio.
Salsburgo. — Bilgari ten. Georg.
ERGOLET baronessa MARIANNA, Klein Josef, Niedermayr prof. Ferdinando, Parnes dott. Stanislao, Strassa Antonino, Tomaselli Riccardo, Wagner Carlo, Wendt Carlo.
Vienna. — Di Haardt Vincenzo, Frischauf dott. Hermann.

Francia.

Leyraux. — Ottino geom. Celestino.
Massiac. — Valtz dott. Amerigo.
Neuilly-sur-Seine. — De Turckheim bar. Adrien.
Paris. — Boylaton Beal, Marquis De Dion.
Pau. — Potter dott. Harriet.

Germania.

Mulhouse. — Gioachino Luigi.
Zell in Wiesenthal. — Manarin Valentino.

S. PELLEGRINO

La stagione di S. Pellegrino si apre alla metà di maggio e si chiude in ottobre. La grande affluenza di pubblico nei mesi estivi (che oltrepassò nel 1907 le 50.000 persone) ha creato da pochi anni in questa stazione balneare la clientela primaverile ed autunnale, la quale attendendo con eguale beneficio alle cure cresce di anno in anno.

Chi si porta in primavera a San Pellegrino ha mezzo di ripetere in autunno la provvida cura.

S. Pellegrino dista 90 minuti da Milano.



Il Pneu "Vulcan,, lisse ferrè

*è l'unico antidérapant
à roulement caoutchouc.*

AGENZIA ITALIANA PNEU "VULCAN,,

Via Seb. Valfrè, 18 - TORINO

Inghilterra.
Liverpool. — Underhill Ernest.
Swizzera.
CANTON DI GINEVRA. - *Ginevra.* — Vergnano Carlo A.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Grillo Virgilio, Mori Antonio.
CANTON GRIGIONI. - *Sent.* — Circolo di Lettura.
CANTON TICINO. - *Brissago.* — Parolari Emilio.
Brusino, A. — Ferrari Pietro.
Lugano. — Conti Ugo, Lampugnani Virgilio, Mambrotti Ettore.
Morcote. — ABBA' ANITA.
Ponte Tresa. — Scotti Giovanni.
AMERICA SETTENTRIONALE.
Pairbank. — Gaglione Iginio.
Stati Uniti.
New York. — Fulton Cutting Robert.
AMERICA MERIDIONALE.
Brasile.
Río Grande do Sud. — Zunino Filippo.

Sorocaba. — Salvatori Demetrio.
Chile.
Curicó — Glachotti Domenico.
Guayas.
Guayaquil. — Baggio Riccardo, Baudino Antonio, Cavanna Alberto, Cavanna Attilio, Cel Enrico, Dalla Chiesa Nino, Dellippi Carlo, De Nicolaia D'Alvarez Luigi, Descalzi Riccardo, Meloni dott. Giovanni, Polastri Augusto, Rossi Matteo.
Perù.
Callao. — Vittorelli dott. Pietro.
Repubblica Argentina.
Buenos Ayres. — Gallo Giacinto, Nota Mario.
Rosario S. Fè. — Latton Arturo.
Uruguay.
Montevideo. — Dighiero cav. Carlo.
ASIA.
China.
Shanghai. — Parlani Federico.

POSIZIONE DEI SOCI	
al 15 FEBBRAIO 1908.	
Soci annuali al 1 Gennaio 1908	N. 35.951
Commissionari, irripetibili, morali dal 31 ottobre 1907 al 15 febbraio 1908	3.850
	N. 55.005
Soci nuovi 1908 iscritti al 31-12-1907	1.067
Soci nuovi 1908 iscritti dal 1 gennaio al 15 febbraio 1908	2.428
Totale soci annuali	N. 58.500
Soci vitalizi al 31 dicembre 1907	N. 1.686
Soci vitalizi dal 1 gennaio al 15 febr. 1908	91
	N. 1.777
	N. 60.367

Ufficio di Redazione:
 Teoring, Via Santa Napoleona, 14.
 Firenze: Ferruccio Globbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
 Via F. Guicciardini, 5.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.
COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo. Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. Fill. Bochatay, prop.
FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno. Prezzi modici - F. Bonazza, proprietario.
FIRENZE — HOTEL MEUBLÉ FENICE - Confort moderno - Affiliato al T. C. I. - Dott. G. Taddol, prop.
FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo Arno - Splendida posizione, Confort moderno. - C. Gobbi, pr.
GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T. C. I. - Raccomandati particolarmente alle famiglie — F.lli GIANELLO, prop.
GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. Nuove.
GENOVA — HOTEL CONTINENTAL — Restaurant.
MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna - Bergamo) Albergo Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici.
MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.
MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE Sul principio del Corso V. Emanuele - G. N. Bianchi.
MILANO - ROME HOTEL. Corso V. E. - C. Krasnig et Co.

MILANO - HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.
MILANO - HOTEL POSTE SUISSE - Proseco Staz. Centrale.
NAPOLI - HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Piazze Medici - Position Central - Prix modérées - Confort moderne - Chauffage central - Item & Cappuccio mêmes propriétaires de l'Hôtel e Chalet SUISSE POMPEI.
NAPOLI — PARKER'S HOTEL (al Corso Vittorio Eman.)
NERVI - CAPOLUNGO — SCHICKERT'S PARC-HOTEL - Casa di 1. ordine.
PORTOFINO — (Stazione ferroviaria di S. Margherita) GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza - Auto-Garage, Deposito di Benzina, Camera oscura - Hôtel di tutto primo ordine - Gran parco, Giardino e Foresta - Entrata libera nel parco di 60000 mq. di superficie - Il solo Hôtel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con medaglia d'Oro e diploma d'onore a Vienna alla Kursale Ausstellung nel 1903 - Medaglia d'argento al II. Congresso Internazionale Psicoterapico a Roma 1907 - Indirizzo telegrafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.
RAPALLO presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.
RAPALLO — KURSAAL CASINO.
REGOLEDO (Lago di Como) fra Varenna e Bellano - 500 metri sul mare. Stabilimento idroterapico e climatico. — GRAND HOTEL FUNICOLARE. Stazione estiva. Posta. Telegrafo. Telefono.
SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

Tutti i possessori di **GRATIS**
ACCUMULATORI TRASPORTABILI
 mandino il loro biglietto da visita
 alla fabbrica di Accumulatori Electr.
Giov. Hensemberger
 — Monza —

Riceveranno gratis un opuscolo di
 istruzioni complete per accumulatori.

FARI - FANALI
GENERATORI
 Brevettati TROUBETZKOY

sono riconosciuti i migliori

Chiedere Cataloghi:

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
 Via Mario Pagano, 42 - MILANO

RIVISTA

MENSILE



TOURING CLUB ITALIANO

Un'escursione a Vetulonia.

Dal diretto dell'Alta Italia scendevo nello scorso gennaio alle sei del mattino alla stazione di Grosseto, e inforcata senz'altro la bicicletta — incolume malgrado i 400 chilometri di bagagliaio — filavo via allegramente per quella Via Emilia che Emilio Scauro costruì nel 109 a. C., 79 anni prima che il quasi suo omonimo Marco Emilio Lepido congiungesse con un'altra Via Emilia Rimini con Piacenza.

Fa bene lo sgranchirsi un po' le gambe così, d'inverno, quando la stagione da qualche mese ci ha sviato dalla bicicletta e la bella macchina ci sembra perciò una buona amica ritrovata.

Il piano grossetano, appena ondulato, mi si stendeva davanti nella bruma lieve, grigio di brine, contornato da una cerchia di colli alti: quelli verso settentrione ancora nel cielo smorto picchiettato dalle ultime stelle, quelli a oriente ritagliati nettamente nella porpora splendente dell'alba avanzata.

La strada era così così: ma che importa? Senza pensieri per un giorno almeno, si diventa un po' *arrotini impazziti*, nella quieta solitudine, senza tintinnio di telefoni, rombo di tramvii, fattorini di banche, giornalai, appuntamenti alle calcagna, sedute a cui si arriva in ritardo e preoccupazioni di affari buoni e cattivi.

Dei ponti scavalcano i canali incassati della sapiente bonifica leopoldina, che volgono le acque lente sotto nebbie dense: si direbbe che gli argini alti contengano uno strato di ovatta cardata. Non vi sono animali al pascolo, tutto è immoto; sulla strada, a lunghi intervalli, incon-

tro qualche misero e brutto, ma cortese contadino, che mi dice sommessamente il buon giorno.

Mezz'ora è passata e c'è più chiaro. Qualche piccola macchia di lecci e di olivastri è ancora scura nel piano; sull'erta dei poggi le boscaglie nere van tingendosi di verde nella luce; sulle creste certi dentelli che parevano rocce si trasformano in torri e in paesi. Il primo raggio di sole percuote, infine, le pendici più alte: qualcuna s'accende a un tratto, nei piccoli vetri casalinghi, di splendenti riflessi dell'astro. Io mi stringo freddoloso nell'aria frizzante alla bicicletta che mi dà caldo, e via, via allegramente! La giornata è bella, voglio godermela.



Le antichità di Vetulonia, secondo gli ultimi scavi.

— Quel paese, che è?

— E' Colonna.

— Non è dunque Vetulonia?

— Noi lo chiamiamo Colonna, signore.

Colonna è il vecchio nome, mutato solo nel 1888 in Vetulonia, dacché il dott. Isidoro Falchi, con molta passione e con tenace lavoro, ricostituì con certezza il fatto che Colonna è costruito proprio dov'era l'arce di Vetulonia, una delle più importanti lucumonie etrusche. Una lapide, in una piazza del paese, consacra il nuovo battesimo, che però non è ancora entrato nell'uso generale (1).

(1) Dice la lapide di Augusto Conti: Umberto 1° Re d'Italia — reso a Colonna l'antico nome di Vetulonia — i cui luoghi ed avanzi il cav. Isidoro Falchi — con dotto indagini diaspelliva — e al Restitutore di così preziose memorie — i nomi Vetulonia posero — il 28 maggio 1888 — questo segno di riconoscenza.

Vetulonia conta oggi 800 abitanti e posa isolata al sommo di un colle, alto 345 metri, che fa parte di un gruppetto di eminenze di una quindicina di chilometri di diametro, sorgente dalla Maremma, tra la pianura di Grosseto e quella di Follonica. Questo piccolo massiccio fa



Le mura dell'arco di Vetulonia, presso la Chiesa di Colonna.

quasi seguito tra l'Appennino e il mare, ai monti dell'Uccellina e al Capo di Piombino. La ferrovia lo contorna alle falde, abbandonando tra Follonica e Grosseto il litorale marino, ov'esso

Mentre accarezzo il bel paesaggio coll'occhio, gli corro incontro. Rasento la macchia irta e impervia del Poggio le Forche, passo sotto Montepescali, la cui torre pare su alta alta (è a 222 metri mentre la strada giace a 20) e in basso di Giuncarico (un altro paese lassù — che offre la curiosa combinazione di essere *frations* del comune di Gavorrano mentre è in pari tempo *mandamento*) abbandono la Via Emilia per imboccare — al 25° chilometro da Grosseto — la *Via Nova* (meglio forse, per un ciclista, *Via Crucis*) la quale con dura pendenza che mi scavalca, sale per 5 chilometri fino alla meta dell'escursione.

Il massiccio di Vetulonia è molto accidentato, valloni profondamente incisi separano costole alquanto ripide, qualcuna anche scoscesa.

Un'idea abbastanza chiara di questo terreno si ha dallo schizzo del *profilo* dei colli visti

da sud (vedi disegno a pag. 149).

Sull'antica Vetulonia degli etruschi, molti fecero studi e pubblicazioni; ma chi può ben dirsi scopritore della maggior parte delle antichità



$\frac{1}{6}$ del vero

$\frac{1}{6}$ del vero

$\frac{1}{6}$ del vero

Sepolcristo primitivo del Poggio alla Guardia. (P nel profilo a pag. 149).

Vasi cinerari di terracotta delle tombe a pozzetto. Delle due anse una veniva rotta dopo aver calata l'urna nel pozzetto, per impedire che venisse tolta poi senza manomettere il pozzetto. Queste sepolture sono le più povere e antiche di Vetulonia; alcune rimontano al X secolo a. C. (Museo Arch. di Firenze).

sporge come propaggine più avanzata, il Capo della Troia (*pardon!*) (1).

(1) Il nome non è pulito, ma che colpa ne ho io! Anzi, c'è di peggio. Di fronte alla punta della Troia c'è l'isola (oh, oh!) della Troiacca e tra le due lo scoglio dei Porchetti. Con un buon cannocchiale si potrebbe poi vederne un altro di scoglio, presso Piombino, che si chiama... lo dico, non lo dico! Insomma è lo Stronzo d'Orlando. Zitto che non sentano i ragazzi!

locali e raccoglitore di tutto il materiale funebre vetuloniese è il Falchi, ispettore governativo degli scavi, che nel 1880 incominciò una serie non ancora interrotta di lavori veramente poderosi.

Una quantità di memorie furono da lui date alla letteratura archeologica e specialmente l'opera capitale *Vetulonia e la sua necropoli antichissima* (Firenze, 1891, Succ. Le Monnier, L. 15) con molte belle tavole, dalle quali, per

concessione del chiaro Autore, sono presi i disegni d'oggetti che illustrano questo articolo (1).

Gli oggetti scavati sono quasi tutti al Museo Archeologico di Firenze, una visita al quale, prima o dopo (meglio prima) dell'escursione a Vetulonia è assolutamente necessaria, per gustare ciò che ancora c'è in posto, rivivificandolo coi ricordi dell'epoca passata, di cui permangono adesso tracce numerose e scientificamente importanti, ma in buona parte poco appariscenti dal punto di vista pittoresco.

Le antiche costruzioni su cui si elevarono le mura medioevali di Colonna occupano la sommità del colle, ove si riunivano nell'acropoli le mura di cinta della città, dopo un lungo giro che comprende l'arce e una grande zona di terreno pianeggiante, abbassantesi verso levante fino al punto segnato *D* nel profilo. Il tipo di costruzione di queste mura si vede bene dalle fotografie (disegni a pag. 146

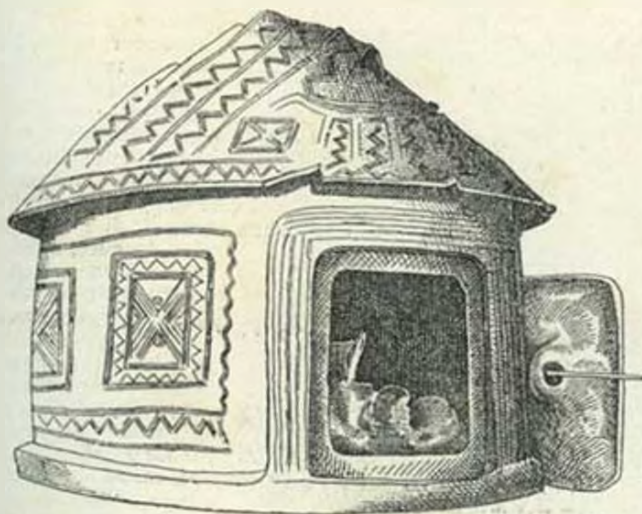
Tutto lo spazio compreso nelle mura, dovunque si esplori il terreno, rivela antiche costruzioni, lavori di fognatura con grande abbondanza di condotti di piombo e pozzi, oggi ripieni di



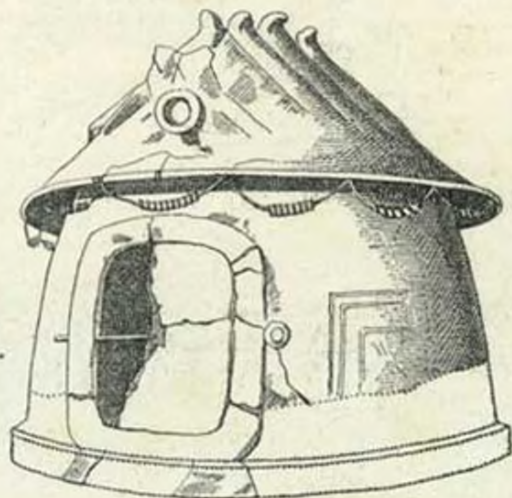
Una piazzetta e una via di Vetulonia odierna.

terra, riconoscibili per lievi avvallamenti circolari.

Esternamente alla linea delle mura, ha principio l'interminabile necropoli: dappertutto, nel



1/1 del vero



1/4 del vero

Tombe a capanna di Poggio alla Guardia. (F nel profilo). Tombe a capanna di Poggio alle Birbe. (L nel profilo)

Le tombe a capanna rappresentano un lusso in confronto delle semplici urne dei pozzetti. Sono in terracotta, munite di uciuolo, talora con stipite, con un chiavistello scorrevole di bronzo, che entra in un anello intorno. Hanno aperture di seraxione nel tetto, ed esternamente festoni di filo di bronzo con numerose campanelle. Le ossa combuate del defunto sono deposte sul fondo con stibule ed altro suppellettili.

(Museo Arch. di Firenze).

e 150) che ne ho fatto dove meglio sono visibili: esse sono di parallelepipedi di vivo piuttosto grossi, rinalzati con pietre minori.

(1) Di Vetulonia si parla oggi in quasi tutto le pubblicazioni archeologiche ma espressamente del più importanti oggetti, diffusamente delle orreficerie è parlato dal Prof. Milani nel suo "Museo Topografico dell'Etruria", dal Coro e dal D. Pernier in "Studi e Materiali di Archeologia e numismatica del 1905 e 1906",...

sottosuolo, vi sono tombe per quanto è vasto ed alto il monte e nelle adiacenze per una zona estesissima.

Sono modeste tombe primitive a pozzetto oppure tombe a cucumelia (ossia a tumulo) di varia mole situate sulle pendici. Le coste meno scoscese, e più specialmente quella che forma il profilo, appaiono le prime occupate e le preferite dagli antichi vetuloni. Però i tumuli si esten-

dono anche nella pianura circostante e fin nei pressi di Giuncarico.

La necropoli vetuloniense ha comuni colle altre etrusche il tipo delle tombe primitive di cremazione con cinerari comuni, ma per la rozzezza e la mancanza costante di ogni prodotto artistico, qui esse attestano un'antichità maggiore che altrove: si fanno risalire a 10 secoli a. C. Inoltre, cosa estremamente curiosa, sparse tra le tombe a pozzetto se ne trovano altre affatto caratteristiche e distinte, di evidente origine straniera, più ricche, dotate di oggetti importati, come se un'aristocrazia di stranieri fosse commista agli abitanti indigeni. La distinzione fra le tombe a pozzetto comuni, che formano l'immensa maggioranza e questi *ripostigli stranieri* è nettissima, senza transizioni, sebbene entrambi i tipi siano contemporanei.

I sepolcri più arcaici, sì ricchi che poveri, propri e non propri della gente locale non hanno, generalmente, segnali esterni, salvo, di rado, qualche rozza stela.

Ben visibili invece per la forma sono le tombe a tumulo, le quali, se piccole, si presentano come escrescenze mamillonari del terreno, se grandi,

indistintamente povere e contemporanee, oppure *sparse*. Queste ultime sono generalmente ricche.

I sepolcreti a tombe riunite finora scoperti sono tre: quello di Poggio alla Guardia, di Poggio alle Birbe e di Colle Baroncio o Dupiane (i primi due sono in *F e L* del *profilo*). Il più antico è il primo, più prossimo alle mura. L'ultimo è il più lontano e meno ben situato: già fin d'allora chi tardi arrivava, male alloggiava.

Per dare un'idea dell'estensione della necropoli dirò che al solo Poggio alla Guardia furono scavati circa 8000 sepolcri a pozzetto vicinissimi: perfino 22 in 18 metri quadrati.

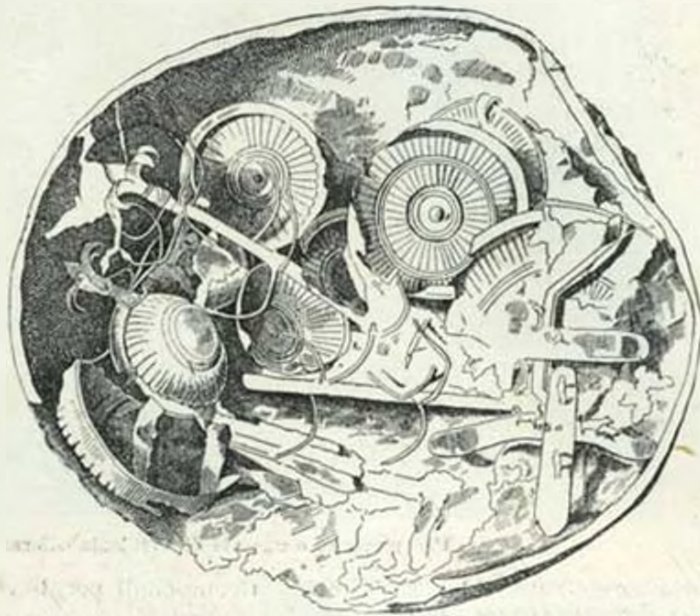
Ma l'esplorazione approssimativa dei confini di questo sepolcreto fece sapere che le tombe vi sono anche più numerose. Al Poggio alle Birbe se ne sono trovate poco più di 40, e circa 600 al Colle Baroncio, per la maggior parte ancora inesplorato.

Le tombe a pozzetto di questi sepolcreti consistono in buche profonde da ottanta centimetri a un metro e mezzo in cui si calavano forse con corde le urne cinerarie a due anse rompendone poi una, cosicchè diventava impossibile ritirare l'urna senza rompere il pozzetto.

Le buche, cilindriche, scavate nel duro terreno vergine, appena grandi da poter dar passo all'urnetta, erano contigue, vicinissime l'una all'altra.

Le tombe isolate e cioè spianate, sono di due specie, senza alcun segno in superficie, e a *cucumella*, cioè con tumulo artificiale. Le prime specialmente si rinvengono attorno al Poggio alla Guardia: esse sono limitate da *circoli*

di pietre, confitte nel terreno vergine, di 10 fino a 34 metri di diametro. Le pietre di piccola dimensione, sono taglianti in alto oppure a tavola, accostate l'una all'altra come il contorno di un marciapiede rialzato. Alcuni di questi circoli vennero in vista da sè, per naturale assottigliamento del terreno soprastante do-



del vero. Tomba del Duo. (I nel profilo).

Bacia di lamina di bronzo battuto di cm. 84x26, con coperchio foderato internamente di sughero. Il bacile contiene due candelabri, dodici patere ben abalzate a spicchi, un tripode, ecc. Questo bacile colle suppellettili fu portato a Firenze col blocco di terra in cui fu scoperto, e venne isolato in presenza dell'allora Principe di Napoli.

(Museo Arch. di Firenze).



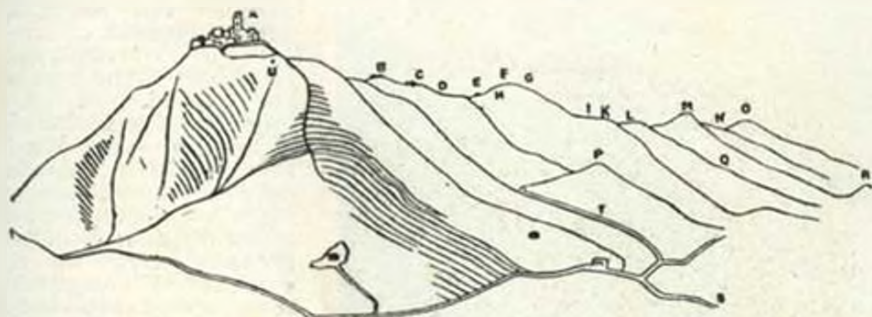
Cucumella (tumulo) della Pietrera. (M nel profilo a pag. 140).

somigliano a poggetti naturali, costantemente situate in posizioni incantevoli, ma ad un livello sempre inferiore alle tombe più arcaiche, appunto perchè queste occuparono prima i terreni elevati più prossimi alle mura.

Le tombe si presentano in due modi principali: riunite in sepolcreti, ove tutte hanno un'u-

vuto alle alluvioni. Altri circondano piccole eminenze, che appaiono allora come tumuli, ma a differenza dei veri tumuli, che sono di costruzione artificiale, il terreno entro tali circoli è

usarono malizie ingegnose, a scoprire le quali si affannano gli archeologi, sviati essi stessi nei loro scavi. Per esempio, sotto un cinerario comune, si trovò nascosta un'urna a capanna con



Profilo dei Colli di Vetulonia, visti da oriente. Le principali antichità sono sparse da questo lato del paese.

vergine e non di riporto. Nel mezzo dei circoli di pietra si scavavano grandi buche, profonde circa 1,80-2 metri, ove si ponevano ricche tombe.

Quanto ai tumuli, ve ne sono di tutte le dimensioni: i più piccoli hanno 4-6 metri di diametro; i massimi fino a 70, con un'altezza di 14 a 16. Sono dunque formati con decine di migliaia di metri cubi di terra che ricopre l'ipogeo nascosto. Più sotto descrivo il tumulo della Pietrera (vedi disegno a pag. 148).

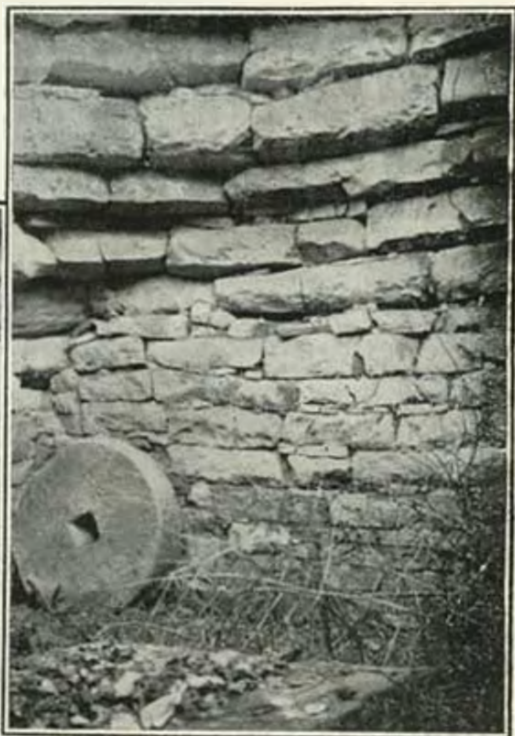
Rispetto alla conservazione delle tombe, si può dire che quelle a pozzetto, tutte povere, furono rispettate, benché a portata di mano, e quelle a circolo di pietra, perchè non visibili, sfuggirono in buona parte alle spogliazioni. Esse però essendo quasi superficiali rimasero molto danneggiate dagli smottamenti di terreno, dalle infiltrazioni d'acqua, dalle radici degli alberi. Quanto ai tumuli, purtroppo ben visibili, furono fino da epoche remote ricercati a fondo.

Però, dicono i dotti, e noi crederemo loro, che i tumulatori etruschi spiegarono molta astuzia nel nascondere ai ladri possibili la suppellettile dei morti. Essi avrebbero tesi dei veri inganni, per deviare le ricerche e rendere l'opera di spogliazione anche così faticosa da scoraggiare i male intenzionati.

La mancanza di segni esteriori, la maggior profondità dei pozzetti, il volume grandissimo delle pietre poste talvolta per coperchio furono le difese più semplici e primitive. Più tardi si

oggetti d'oro; tra pozzetti miserabili si rinvenne senza alcuna difesa un deposito assai ricco: molte buche, con circoli di pietra di apparenza assai promettente, si trovarono affatto prive di ogni deposito sebbene intatte; altre tombe già

A Colonna. - B Banditello. - C Rovina del Convento di S. Bartolomeo. - D Estremo limite delle mura di Vetulonia. - E Casetta di Poggio alla Guardia. - F Poggio alla Guardia. - G Circolo del Moutill. - H Circoli Gemelli. - I Tomba del Duca. - K Circolo del Diavolo. - L Poggio alle Birbe. - M Tumulo della Pietrera. - N Spianata delle Pellicce. - O Tumulo del Diavolino. - P Tumulo di S. Andrea. - Q Acquatrini - Sargona. - R Tumulo di Poggio Pepe. - S Val di Campo. - T Strada Vetulonia-Burlano. - U Campetti.



Interno del sepolcro del tumulo di Poggio Diavolino. — A sinistra l'apertura del lungo cunicolo che attraversando il tumulo immette nella tomba. — A destra l'interno della tomba col principio delle volte, di fronte al cunicolo. — Il tumulo è alto 15 metri, ed ha esternamente una circonferenza di 260. (O del profilo).

profondamente ed inutilmente ricercate rivelarono poi ricchezze nascoste a profondità eccezionali.

L'epoca della spogliazione generale delle tombe non si conosce. Pare che i romani le abbiano

rispettate, ed anche i barbari del medio evo debbono aver avuto un certo ritegno, a giudicare da un decreto di Teodorico (V secolo), che per bisogni urgenti ordinò di frugare le tombe, le quali dunque fino ad allora dovevano essere rimaste almeno parzialmente rispettate.

Ma due altre cause hanno contribuito a distruggere gran parte delle suppellettili deposte nei sepolcri. L'una è l'azione delle radici più profonde delle piante, che smosse il terreno fino al livello delle tombe ed ebbe quasi tre millenni per compirvi un lavoro incessante.

L'altra è lo strano ed incomprensibile costume della *lapidazione*, caratteristico della necropoli di Vetulonia.

Una speciale casta, e in un'epoca determinata, volle che le ricchezze sepolte fossero rese inseribili. La suppellettile era posta nel fondo di una grande buca, con molto ordine e simmetria rigorosa: ripiegate con cura le collane ed altri monili d'oro, deposti i denti del defunto fra le cose più preziose, posati i bronzi sullo strato dei fittili (oggetti d'argilla), raccolto tutto ciò che era avanzato dalla combustione del carro funebre e delle bardature dei cavalli, collocati i cerchioni dei carri sull'orlo della fossa, queste ricchezze, forse dopo una esposizione al pubblico, venivano *lapidate*, e pietre e terra gettavansi confusamente nella buca fino al suo riempimento totale.

Da questo breve riassunto delle cose di Vetulonia, che ho cercato, per essere preciso, di riportare qui il più testualmente possibile dalle notizie datene nelle sue opere dal dott. Falchi

(il quale volle anche avere la cortesia di rivedere questo articolo per le notizie archeologiche che contiene), si comprende qual sottile lavoro di indagine — sul posto, al tavolo e nel silenzio dei musei e delle biblioteche — debbano aver compiuto molti studiosi prima di arrivare alla ricostituzione di un mondo scomparso da 125 secoli. Le scoperte del Falchi procurarono il contributo del Governo e la competente coadiuvazione di scienziati, quali il prof. Milani direttore del Museo Archeologico di Firenze, ove si conserva nelle prime tre sale al piano terreno tanta parte dei ritrovamenti di Vetulonia ed ove nel giardino è, insieme ad altri di Volterra, di Chiusi, di Orvieto, ricostruito un ipogeo vetuloniense col suo tumulo, pittorescamente collocato fra gli alberi ed i fiori.

Ogni anno a primavera si fanno a Vetulonia degli scavi, cui gentilmente si profferse di farmi invitare il nostro capo console per Grosseto architetto Porciatti, capo di quell'Ufficio regionale per la conservazione dei monumenti — scavi che durano due o tre mesi: quanto durano cioè, diciamo così, i mezzi inadeguati forniti dal Governo.

Il terreno è perciò in molti punti smosso e tormentato, ma non molto si rivede oggi. Un ragazzotto mi condusse al tumulo della Pietrera (*M. nel profilo*) per un pittoresco sentiero fra gli ulivi (lasciai la mia bicicletta in una povera osteria ai cascinali di Scala Santa). Il sole invernale ralle-

grava il vasto quadro, nel cui sfondo l'Appennino nevoso circonda la Maremma. Io scendeva a balzi di capriolo (capriolo un po' vecchiotto se si vuole) la china, affrettato dagli stimoli archeologici e da quelli dello stomaco.



Angolo delle mura urbane di Vetulonia scoperto nel 1895 (vedi pianta a pag. 153).



1/2 del vero.

Tomba del Duca. (I nel profilo).

Questo prezioso cimelio è un vaso di bronzo che rappresenta assai bene una barca costruita presso a poco nella stessa forma odierna. È attraversata in gulara di manico dal giogo di due bovi, con un anello che risponda perfettamente al centro di gravità dell'oggetto. Sull'orlo vi sono molti animali tra cui si riconoscono agnelli, buoi, scrofe, topi.

(Museo Arch. di Firenze).

Per tale costume i fittili furono irrimediabilmente ridotti in cocci, i bronzi guasti e spezzati. I soli oggetti d'oro hanno resistito all'azione del tempo, e costituiscono la caratteristica più spiccata della necropoli di Vetulonia.

Soltanto nel 1891 il dott. Falchi esplorò questo tumulo che è il massimo monumento locale, che perciò, insieme a quello di Poggio Diavolino, notai sul 250 000 del Touring (è l'unica Carta d'Italia ove sino ad ora compaiano gli avanzi di Vetulonia). Fatto un primo taglio di 12 metri lo si continuò per altri 32 verso il centro, con 24 lavoranti, per due mesi, fino a trovare la costruzione centrale seppellita nelle sue viscere. Questa venne poi scoperta e completamente vuotata negli anni 1892 e 1893.

Questa costruzione, unica in Europa di stile ciclopico, fatta eccezione delle tombe degli Atridi di Micene cui molto si rassomiglia, con pareti dello spessore di due in tre metri formate di grandi pietre una sull'altra sovrapposte senza cemento, è alta m. 11. È costituita di una camera centrale, di due celle laterali e di una lunga corsia in mezzo, chiusa da doppi uscioli di pietra di un peso enorme in parte conservati. La camera è quadrata alla base, di cinque metri di lato, con copertura a calotta di pietre sporgenti in parte abbattute, forse per opera di chi volle servirsi delle pietre — da ciò sarebbe venuto il nome di Pietrera — ed ora ben restaurata in mattoni. Nel mezzo della camera si alza un pilastro piramidale di 2,90 d'altezza e con 92 centimetri di lato in basso e 75 in alto. Le due celle sono di 3,10 per 1,90, alte 2,40. Una particolarità della camera centrale è che, forse per

nuda terra di trasporto, senza alcuna difesa né laterale né superiore, tuttora vestiti dei loro ricchi abbigliamenti, con superbe collane d'oro decorate a sbalzo sul petto, con braccialetti pure d'oro ai polsi e cinturoni d'argento di squisita fattura.

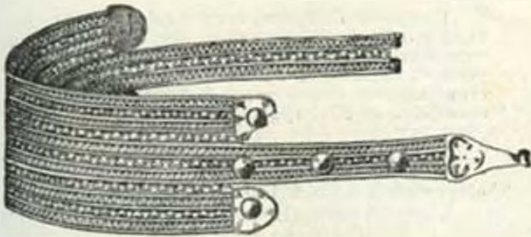
Quattrocento metri più in basso della Pietrera, circa tre chilometri da Vetulonia. (O nel profilo), la mia guida mi condusse ad un altro gran tumulo, quello di Poggio Diavolino. È alto circa 15 metri, del diametro di un'ottantina, coperto da magri ulivi. La sua cima alquanto avvallata, forma un piazzetto, su cui vi è una piccola casa colonica. Una specie di terrazza di pietre connesse in tondo circonda il tumulo e fu in parte messa in luce dagli scavi: sono pietre provenienti, come altre di colossale dimensione dalle cave di Sassoforte poste a una trentina di chilometri da Colonna. Per alcune di queste pietre si è ancor oggi a chiedersi con quale mezzo furono trasportate.

Un cunicolo scavato dal Falchi condusse allo scoprimento della tomba centrale. Questo cunicolo è ora ostruito da frammenti del terreno

circostante, perché anche qui, come altrove a Vetulonia, i lavori compiuti vengono poco mantenuti, apparendo la preoccupazione di impiegare il poco denaro disponibile in nuove scoperte, forse più che nel consolidare le tracce di quelle già fatte. Mi calai per angusta scaletta nella



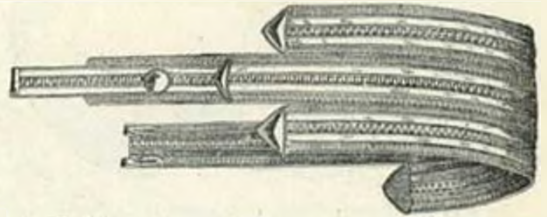
Trasporto da Vetulonia al Museo Archeologico di Firenze di un monolite scoperto nel Circolo delle Pellicce di Vetulonia. (N del profilo). (Il Dott. Falchi a sinistra).



1/2 del vero Circolo del monili. (O del profilo).

Braccialetti d'oro, di lavoro finissimo, i primi posseduti da museo italiano. Ne furono scoperti insieme altri eguali, ma più grandi, da braccio anziché da polso. Sono formati da lamelle d'oro separate e insieme collegate da filo d'oro

(Museo Arch. di Firenze).



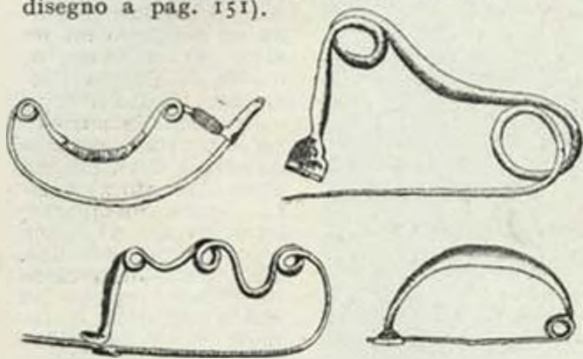
1/2 del vero Circolo di Bes.

la prima volta in monumento di tanta antichità, si trova una volta rotonda, impostata con opportuni pennacchi digradanti su una pianta quadra. Nel suo interno si rinvennero pregevoli avanzi di statue al naturale in sassofetido, con molti altri lavori di ornamentazione, oggi nel Museo Fiorentino. E al di fuori di essa, sotto due o tre metri dalla superficie del tunnel furono ritrovati quattro scheletri deposti sulla

tomba, ove presi due fotografie che qui riporto (vedi pag. 149): l'una dello sbocco del cunicolo, nella camera centrale, che ora è superiormente scoperta — l'altra del lato opposto, con uno di quegli strani sassi dall'apparenza di macine che servivano a ricoprire in certe tombe, e forse a difendere, gli oggetti depositivi.

Taluno di queste pietre, piane da una parte, lenticolari dall'altra; misero a dura prova gli

scarsi mezzi meccanici dell'archeologo. Al Poggio alle Pellicce in una cucumella se ne trovò una del diametro di circa metri 2,20 e dell'altezza di quasi 1,20, di forma presso a poco emisferica: essa pesa dunque da 4 a 5 tonnellate e fa meravigliare il pensare che essa proviene dalle lontane cave di Sassofortino, trasportata in tempi così remoti chissà con quali mezzi. Questa pietra si trova ora al Museo di Firenze (vedi disegno a pag. 151).



Fibule (piccole fibule con ardiglione a molla come le odierne di nutrice). La più in alto a sinistra è di tomba a pozzetto del Poggio alla Birbe, le altre del pozzetto di Poggio alla Guardia. Tutte mostrano la povertà di quei sepolcreti arcaici.

(Museo Arch. di Firenze).

Da Poggio Diavolino errando con lungo giro, tornai a Scala Santa, visitando qua e là alcuni resti, e poi sotto Vetulonia il luogo ove sono raccolti avanzi d'ogni ordine di muraglioni, strade, pozzi, abitazioni, sopra una vasta superficie di terreno che ha una cert'aria pompeiana. (A pag. 153 la piantina della località). Purtroppo all'andata ed al ritorno la posizione del sole mi permise di prendere soltanto una fotografia, che presento qui, coronata dalla amica bicicletta (vedi a pag. 150).

Colonna, o diciamo Vetulonia — è un pacchetto tranquillissimo, sembra quasi librato nell'aria, abbastanza pulito, tutto in pietra, ca-



In alto a sinistra: fibula d'argento della forma cosiddetta a sanguisuga di un ripostiglio straniero di Poggio alla Guardia. Sotto a sinistra: bellissima fibula d'argento rafforzata con filo d'oro alla radice dell'ardiglione, e ornata di perline d'oro con ornatino a raggiata, del Circolo dei Moniti. A destra elegante fibula con bulbosità del Circolo di Bea.

(Museo Arch. di Firenze).

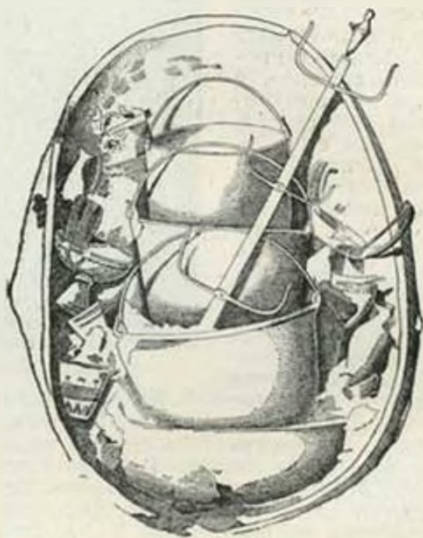
ratteristico per le sue costruzioni, che dopo aver parlato di tante antichità, chiamerò moderne. Eccoli una pittoresca piazzetta (disegno a pag. 147) che anziché su quest'arce potrebbe benissimo trovarsi sull'altro di Alatri, tanto ne ha la fisionomia.

Poi vi è una chiesetta miserrima, senza carattere, costruita nel 1334 con pietre tolte a

monumenti arcaici. Il parroco gentilissimo, don Arturo Palla, colto e studioso, che sta preparando un'opera su Vetulonia etrusca, mi fornì alcune notizie per questo articolo e mi mostrò un prezioso paramento in terza del xiv secolo, un *antependium* di quell'epoca, stupendo, una pianeta magnifica, altre stoffe di seta, compiacendosi di avere lui stesso fatto inventariare tutto ciò al competente Ufficio governativo e di aver provveduto ad opportune custodie.

Il medico, dott. Arganini, non meno gentile, mi conduce dappertutto. Andato lassù 14 anni or sono subito dopo la laurea potrebbe essersi fossilizzato. Ma no: il suo dire è pieno di modernità; come mai? Semplicemente perchè ogni paio d'anni fa un mezzo od un intero giro del mondo, e così oltre Vetulonia, conosce... Yokohama, Buenos Ayres, Nuova York. E si dice che gli italiani di un certo ceto non viaggiano!

Il sindaco, simpatico tipo di gentiluomo di campagna, possiede un magnifico specchio etrusco ad iscrizioni; un altro proprietario mi mo-



1/11 del vero. Tomba del Duca.

Recipiente di bronzo, contenente tre paloli di 25 secoli, identici agli usati oggi, un gran vaso senza manico, una tazza d'argento, coperta di lamina d'oro, altri vasi d'argento, una coppa ad anse elegantissima in terracotta, un candelabro ed altri oggetti.

(Museo Arch. di Firenze).

strò gli avanzi di un buon centinaio di elmi, di cui alcuni perfettamente conservati. pochissimo d'altro rimane però a Vetulonia: qualcosa andò al museo di Grosseto e quasi tutto il resto a quello di Firenze; e, me lo permetteranno gli egregi che a Vetulonia esprimevano il desiderio che nulla fosse andato a Firenze e che lassù dovesse esistere un museo, a me pare assai meglio che questo sia in un gran centro, ove la sua intellettualità può diffondersi assai più largamente che da un villaggio. La soluzione però del contrasto fra i desideri locali e i vantaggi dell'accentramento, potrebbe trovarsi in più vigorosi lavori di scavo, che di sicuro offrirebbero ricco materiale per Firenze come per Vetulonia: soluzione intermedia questa che ha già dei precedenti, per esempio a Chiusi, dove il museo locale è interessantissimo e vi

attira molti forestieri, mentre a Firenze le antichità clausiane sono pure tra le più importanti.

Ma ciò che nessuno toglierà mai a Vetulonia, ciò che potrebbe per essa diventare fonte di ricchezza è, insieme all'aria salubre e ai dintorni pittoreschi, il panorama meraviglioso.

Qua dovrei dare la stura all'entusiasmo concentrato in me nelle quattro ore di rapida escursione sui colli, sempre in cospetto di una mirabile scena.

Dammi, o penna, dovrei scrivere, eloquenza, finezza e sapienza di linguaggio, per narrare l'immensità dello spazio dominato intorno alla

bassura maremmana scintillante d'acque, i cavalloni delle ampie catene montuose, cresta dietro cresta, verdi al primo piano, opaline poi, sfumate come in pulviscolo dorato giù nelle breccie profonde, che le vallate dischiudono verso le lontananze!

Dammi, o penna, dovrei invocare, la tua tavolozza per dipingere questo scenario di tutte le luci che l'occhio può concepire, e dire le voci eterne che vi trasvolano dall'arce, dalle mura, dai sepolcreti, dalle armi, dagli ori scoperti!

Ma la penna, fiacca, non risponderebbe com'io vorrei e dovrei spezzarla per dispetto. Meglio

che ognuno vada lassù, come vi andai io stesso e resti compreso della bellezza plastica del paesaggio e lo adorni col fervore della fantasia e rimanga silenzioso senza pretendere di parlarne. Fredda è la parola, troppo grande la natura.

ginestre. Alle svolte improvvise, nelle piccole trincee, si godono magnifiche vedute impensate. ed anche la strada, poco ciclabile per verità in discesa (alla salita non lo sarebbe affatto), reclama la sua parte di attenzione.

Giunto al piano, al ponte sul primo gran canale (il fiume Bruna) dove si incontra la strada Castiglione-Grosseto, incomincia un rettilineo in argine di 10 chilometri tra il vasto Padule di Raspolino e quello di Castiglione.

Anticamente formavano insieme una insenatura del mare, forse porto di Vetulonia, in cui entravano le navi. I romani, quando prese forma un poco più raccolta, chiamarono queste acque lago *Praelsius*. Separatesi completamente dal mare, rimasero però salse fin verso il 1400; infatti due pergamene del 1386, dell'Archivio dell'Opera di Siena, dichiarano che non si poteva più a quell'epoca convenientemente ricavarne il sale. Nel XIV secolo, un autore avverte che di lago non ve n'è più, ma soltanto rimane una palude. Ed ora la palude è di più ristretti confini; vi emergono sempre più i terreni asciutti da ogni parte; magnifici canali dagli imponenti corpi d'acqua, tra cui il Fosso Collettore e il Primo Canale Diversivo, convogliano la maggior parte degli scoli alla marina di Castiglione. Canneti pittoreschi pieni di volate d'uccelli di palude dalle lunghe code, di folaghe, di albatrì, secondo la stagione, fiancheggiano la strada.

Più in là, i terreni si fanno sodi; non soltanto la bonifica idraulica è completa ma anche quella agricola. Maestosi e densi cipressi alternati a pini, all'uso toscano, fiancheggiano il rettilineo. Vi sono qui intorno, a perdita di vista, le praterie dell'Allevamento Cavalli governativo. Le mandre brade sono sparse entro le staccionate; dei puledri folleggiano a frotte.

Ecco i fabbricati del Deposito, uffici, stalle, luoghi di disinfezione, il giardino con un gran cancello monumentale. Pochi chilometri ancora e sono a Grosseto.

Bel programma, che ognuno può riprendere per sé, escursione fortunata: sono contento ed anche un po' stanco.

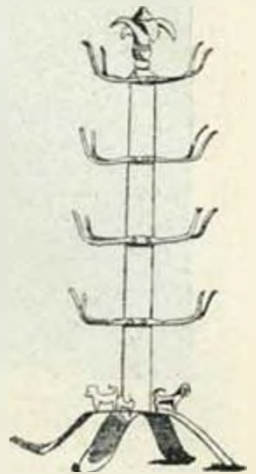
Presto, presto, un canestro col pranzo nel dege-nerante Ristorante Valiani della Stazione: il diretto per Roma

L. V. BERTARELLI

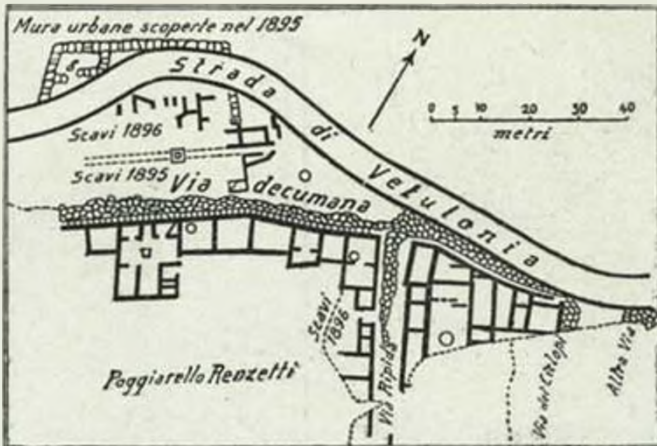


Circa 1/2 del vero. — Circola della Costaccia. Estremità superiore di un candelabro, che forse simboleggia i rapporti del due anni 25 secolli sono. E' l'uomo che guida la donna incatenata, o la donna che si trascina dietro l'uomo in schiavitù!

(Museo Arch. di Firenze).



1/2 del vero Tomba del Duca. Candelabro di bronzo. (Museo Arch. di Firenze).



Scavi del 1895-96 nell'area della Città di Vetulonia. In alto di questa planimetria sono quelle presentate a pag. 150 della Rivista.

Nel tramonto imminente il Giglio sorgeva netto dall'acqua dietro il promontorio dell'Argentario e un'ombra azzurra si levava sul mare luccicante lontano, quasi in direzione della Torre di Castiglione della Pescaia; Montecristo. L'ora del ritorno era assai presto venuta.

Scesi svelto a Scala Santa e lì, invece di rifare la strada del mattino, presi una buona mulattiera (percorso anche dalle carrozzelle leggere) che raggiunge la carrozzabile Buriano-Grosseto.

Bella discesa nell'ultimo sole rosseggiante, tra ulivi e macchioni di ulivastri, di lecci, di grandi

Valiani della Stazione: il diretto per Roma parte alle 18,50...



Il Panorama di Gerusalemme visto da Casa Nuova.

LA PASQUA

LA PASQUA NE' SUOI ASPETTI TURISTICI. — I LUOGHI DELLA PASSIONE NELLA REALTÀ E NELL'ARTE.

Una stagione turistica è eminentemente la primavera. Essa reca alla vecchia terra la perenne giovinezza della germinazione ed al cuore umano i germogli di rinnovate speranze, di ottimismo indistruttibili, di forze e di impeti nuovi che ci spingono a ricercare avidamente le gioie pure ed originarie del moto e della libertà.

Chi può resistere alle seduzioni allettatrici di una limpida mattinata d'aprile? Come non rispondere all'appello nostalgico della bicicletta, dell'automobile, della semplice vettura... o delle umilissime gambe, a cui ci raccomandiamo affinché ci portino lungi dall'angusta prigione cittadina, ove l'inverno condannato dal cielo e dal

calendario, sembra tuttavia indugiarsi pigramente nelle ombre fredde ed umidicce che stagnano nel fondo di certe vie — affinché ci trasportino lontano lontano, senza meta magari, pur di sentirci tuffati nella luce chiara che inonda le grandi strade all'aperto, pur di poter bere a lunghi sorsi l'aria fresca, profumata, inebbrante dei campi?

Non foss'altro che per questo, la Pasqua, la quale in fondo non è altro se non la celebrazione, nel simbolo stesso del rito religioso, di questo periodico rinascimento della natura, ha un notevole contenuto turistico e deve riuscire grata all'animo di ogni turista appassionato.



Entrata di Gesù in Gerusalemme nella Domenica delle Palme. - Rotticini.



Monte degli Ulivi. - Dettaglio: Grotta dell'Agonia.

E tali sono d'altronde l'aspetto ed il sapore dei ricordi a cui questa ricorrenza ci riconduce istintivamente. Le vacanze di Pasqua erano quelle che, noi studenti, si attendevano con maggiore impazienza di desiderio, quelle che prestavano più compiacenti il loro ampio e luminoso scenario di smeraldo, alle imprese del nostro giocondo e folle vagabondaggio rurale.

Ed altresì ci ricorda un costume tuttora vivo in alcune regioni d'Italia e massime in Piemonte: « il giorno della merenda » che cade nel lunedì successivo alla Pasqua, giorno in cui, dalle città, dalle borgate e dai villaggi si compie l'esodo di popolazioni intere verso i campi, dove si recano a famiglie ed a comitive ad imbandire sull'erba il pranzo tradizionale a base d'uova sode, insalatina e vino — oh, molto vino! Precisamente come si usa presso i milanesi nel giorno del Ferragosto.

La solennità pasquale non lascia indifferente alcuno: si tratti di credenti o di scettici, di osservanti o di atei. Tutti la sentono, per l'universalità di quell'elemento psicologico che è la causa ed il principio del turismo: il bisogno di vivere della vitalità stessa che risorge e ne circonda da ogni parte, e da ogni cosa sembra sprigionarsi esuberante in questo periodo.

E' perciò che questa data — sebbene rammemorata nella liturgia e nella fede popolare una fra le più truci e lugubri tragedie — non sa, nè vuole essere triste.

Il venerdì Santo ha le sue gramaglie: — fra i paramenti neri degli altari sanguina il simulacro del Martire e s'accascia il disperato spasimo materno della Vergine; ma ecco, a spezzare il funebre incanto, una freccia di sole scocca dalle alte vetrate e percuote, in uno scintillio di sorriso, le lacrime argentee che frangiano

il bruno di cui sinistramente si drappeggiano volte, colonne e nicchie; ecco, ad ogni aprir di porta, irrompere nell'atmosfera greve e gelida della chiesa, un flutto d'aria tepida e sana, odorante del mite profumo delle viole e vibrante del cinguettio delle prime rondini e del vociare dei ragazzi che ruzzano sulla piazza o nel sagrato.

La Pasqua cristiana è forse l'unica, fra le grandi tragedie scritte e vissute, che abbia lieto fine. La Passione culmina colla Risurrezione. Alle fasi dolorose del Supplizio, al rapido e cupo brivido che minaccia le responsabilità del peccato, succede subito, col trionfo della giustizia umana e divina, un senso gioioso di

liberazione, un bisogno comunicativo d'indulgenza, un impulso comune di letizia che le campane, sciolte il sabato dal loro silenzio di due giorni, bandiscono a tutti gli uomini di buona volontà col loro canto sonoro effuso nei vasti e profondi chiarori dell'azzurro recente.

Ed è pure l'osanna delle campane che stende la sua aurea trama di squille sulla esultanza di bianche processioni e di archi fioriti nella domenica delle Palme a memoria d'una circostanza innegabilmente turistica dell'Evangelo: l'entrata del Redentore in Gerusalemme, di ritorno dalla sua missione divulgatrice attraverso



Gesù nell'Orto dei Ghetsemani.

Ferugino, Firenze, Accademia di Belle Arti.

Pub. Brag



Cristo al Calvario. - Quadro di Bronzino.
Firenze. R. Galleria Uffizi. Fot. Alinari.



La Via Dolorosa. - Punto dell'Ecce Homo.
Fot. Fiorillo.

le terre della Giudea: — entrata compiutasi (e questo sia detto senza intenzioni di profana irriverenza) con un mezzo di trasporto che nel



Arco del Pretorio.

secolo orgoglioso del ciclo, dell'auto e della ferrovia è andato piuttosto in disuso, ma che dura e gode ancora l'estimazione delle genti umili: il somarello.

Nè meno rivestiva un certo significato turistico

la solennità antichissima della Pasqua ebraica che celebrava e celebra oggi, presso i seguaci del rito mosaico, il riscatto del popolo d'Israele dalla cattività dei Faraoni e la conseguente emigrazione dall'Egitto verso la Terra Promessa.

Ma altro è l'argomento principale di questa rassegna e sul quale intendiamo richiamare in modo particolare l'attenzione dei nostri lettori.



Luogo ove il Cireneo portò la croce di Gesù.

sia per la sua stretta affinità colla materia della nostra *Rivista* e sia per l'interesse, diremmo quasi nazionale, che in parte assume ai nostri occhi di italiani.

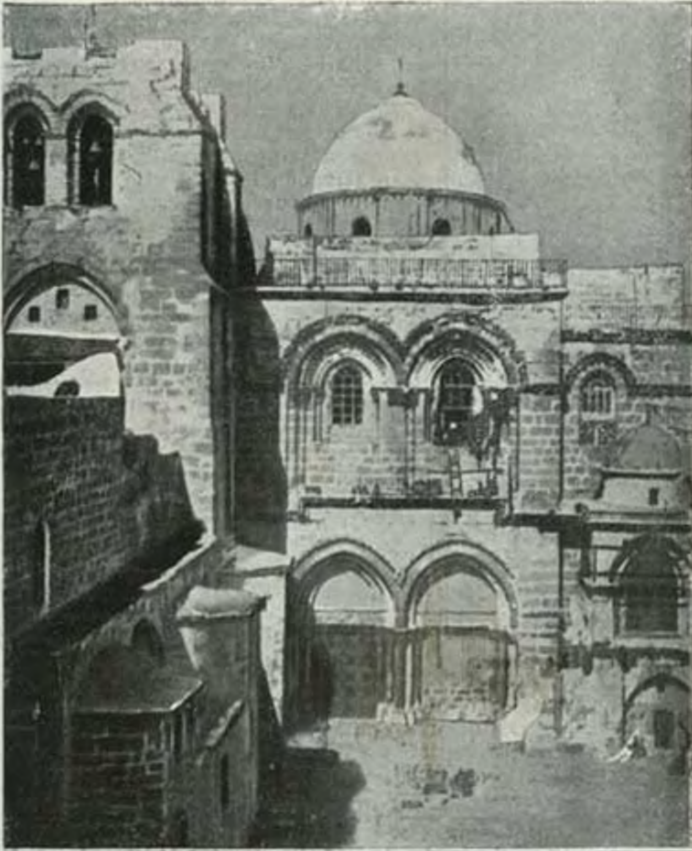
I luoghi della Passione come sono e come li dipinse la fantasia degli artisti.

Se noi riconosciamo (e dobbiamo riconoscerlo) che la forma più antica e più diffusamente popolare di turismo è data dai pellegrinaggi religiosi — è facile persuadersi che nessuna terra al pari della Palestina, nessuna città al pari di Gerusalemme fu la meta di tanti viaggi e l'anelito ardente di tanti viaggiatori. Dall'era di Bisanzio all'epoca delle Crociate, dai duri secoli in cui ai fedeli, per sciogliere l'eroico voto di penitenza, conveniva superare sovrumane difficoltà, sottoporsi a fatiche ed a disagi inenarrabili, affrontare l'alea terribile dei morbi, i rischi del brigantaggio, le prove mortali della persecuzione — fino ai tempi nostri nei quali le Agenzie turistiche, le Compagnie di navigazione e le strade ferrate hanno ridotto codesta impresa d'una volta alle volgari proporzioni d'una gita di piacere.

E forse in nessuna parte del mondo quanto in Italia la topografia della Terra Santa e più particolarmente dei luoghi ove si svolsero gli atti del sublime Drama cristiano — è presente allo spirito ed agli occhi del popolo. Poichè se in noi, per l'eredità del temperamento pagano trasmessoci dai latini e dai greci, non ferisce il misticismo che caratterizza la fede delle genti nordiche — più freschi, più concretamente concepiti permangono gli episodi consacrati nei racconti del Nuovo Testamento.

Per le nostre folle, specie nelle campagne, la Passione non è racconto che si perde nelle dubbiose nebbie di diciannove secoli; ma costituisce un fatto, un fatto storico recente al quale a tutti sembra di avere assistito, quasi partecipato, e la cui attualità si rinnova palpitante nel primissimo tipo di teatro nazionale che la tradizione del medioevo ha serbato intatto alle sagre paesane — le cui linee rappresentative si eternano perennemente giovani, fissate sulle tele, e negli affreschi dei quali sono popolati i nostri templi.

Coloro stessi in cui la cultura moderna ha sviluppato il senso e la facoltà della critica, non possono schermirsi dalla suggestione conquistatrice emanante dalle scene sacre che ispirarono la grande maggioranza dei nostri inarrivabili pittori. Sta il fatto che scrittori sacri e profani, da Mons. Bonomelli a Matilde Serao, descrivendo il loro viaggio in Palestina, sono concordi nell'esprimere la sorpresa che la vista dei Luoghi Santi aveva loro destato, in contrasto all'idea che se n'erano fatta, senza neppure accorgersene, senza volerlo, malgrado loro, proprio come gli animi primitivi delle popolazioni italiche, per cui l'ultima delle tragedie bibliche è divenuta un fatto storico recente della loro vita collettiva e individuale.



La Chiesa del Santo Sepolcro.
Gesù deposto nel Sepolcro. - Beato Angelico,
Firenze, Museo di S. Marco.

Fot. Reggi.



Cristo deposto dalla Croce. - Raffaello. - Roma, Galleria Borghese.

La Gerusalemme che sorge incontro al viaggiatore, al suo giungere d'Occidente colla ferrovia di Giaffa, non è quella dei nostri sogni, quella che ci eravamo immaginata fin dai nostri anni infantili pervasi dallo spirito e dalla poesia solenne e leggiadra dell'arte sacra nazionale. Essa presenta sullo sfondo bruno del Monte Oliveto una vasta distesa di abitazioni di forma cubica, come tanti piccoli dadi bianchi. Ed a cancellare questa marcata impronta d'islamismo non valgono i numerosi edifici europei qua e là sovrastanti, gli alberghi, i monasteri, le basiliche delle varie professioni cristiane. Lo stelo agile di un minareto ergetesi di contro ad essi, basta ad intonare l'ambiente ed a diffondervi la torpida anima musulmana.

Gerusalemme vista da lungioffre l'impressione di quasi tutte le città turche. Il visitatore deluso e disorientato si volge intorno come per ricercare coll'occhio i luoghi che pure gli sembravano famiglia-

ri, i luoghi che si specchiarono nello sguardo chiaro del dolce profeta di Nazareth, quelli stessi dove Egli amò, ammaestrò, sofferse e fu immolato.

Gerusalemme è cinta di mura che formano un quadrilatero irregolare. Le mura attuali sono opera di Solimano II e costruite verso il 1550.

Quale differenza dalle cinterappresentate nei quadri dei nostri quattrocentisti, sia che ostentino le loro torri merlate di preto stile medioevale in faccia alla lieta turba benedicente che accompagna Gesù mentre si dispone ad entrare nella città Santa, sia che sfumino lontano nel raccoglimento del Ghetsemani o che svarino all'orizzonte avvolti nella porpora sanguigna che tinge lo strazio estremo del Golgotha.

Ad immagine rievocatrice dell'antica Gerusalemme dell'epoca erodiana non ci rimane dunque che questa realtà negativa testimoniante il predominio di una gente e di una religione opposte e nemiche a quella che due millenni or sono aveva incominciamento in Palestina — e l'illusione anacronistica dei nostri celebri dipinti.

Le indicazioni vaghe degli Evangelii non bastano a darcene un concetto per quanto approssimativo.

Della metropoli d'allora, tante volte distrutta



La Risurrezione. - Raffaello del Garbo. - Firenze, Accademia di Belle Arti. Fot. Brogl.

dalla furia conquistatrice e dal fanatismo rabbioso degli eserciti poche pietre sopravvanzano.

La profezia lanciata dal Signore piangente sulle colpe di Gerusalemme, si è avverata. Una implacabile maledizione storica l'ha provata ripetutamente. Non solo le opere degli uomini sono andate travolte negli immani cataclismi politici che la rovinarono, ma perfino la configurazione del suolo ne fu mutata: il livello di un'altura venne abbassato, una valle colmata di macerie e sui monti e nei piani circostanti già ridenti di messi e di piantagioni, si stese lo squallore nudo della sterilità come un secolare velo luttuoso.

I destini di questa terra finirono nelle mani di un popolo e di un governo di cui il sonno lento fatalismo le conserva, con una tetra immobilità, la sua veste e la sua fisionomia di desolazione.

Noi ci proviamo inutilmente a rappresentarci la bella, la grande, la potente Sionne.

Quali erano i suoi lineamenti? Ed è poi certo che al tempod'Augusto essa ne avesse? O piuttosto non è più probabile che Gerusalemme allora recasse nei suoi edifici il suggello delle dominazioni subite e che fosse composta d'una discordanza me-

sciolanza di costruzioni d'ogni stile: egizio, babilonese, assiro e romano?

Certo alle nostre interrogazioni, male rispondono i pochi ruderi superstiti. Non i cimeli della vita e della passione di Gesù che ci attestano solo la pietà vandalica dei fedeli ai quali piacque di coprire di chiese cristiane i punti che furono illustri per Lui; non le rovine del glorioso tempio di Salomone che documentano la miseria infinita d'un popolo mille volte e senza tregua percosso, le rovine su cui i pallidi nepoti sfogano, ogni venerdì, il pianto e la nostalgia di tante generazioni esuli e disperse.

Ad ogni modo è certo che noi « ci ritroviamo » maggiormente nei pii quadri della Passione adonta di tutte le loro fantastiche incongruenze, che non per le loro suicide, strette e tortuose strade ove abita e traverso cui passa una popolazione babelica d'ogni razza e d'ogni religione e

le quali, più nulla, causa il loro mutato aspetto, dicono per gli occhi al cuore del pellegrino.

Nei quadri dei nostri quattrocentisti noi ravvisiamo, se non altro, la fedeltà del sentimento che aleggia sui visi e sulle cose raffigurate: esse ci ripetono le profonde parole di bontà e di giustizia che uscirono di bocca al Galileo.

Quando il cicerone vi indica le stazioni della *Via Crucis*, segnate da lapidi lungo una delle solite viuzze, oscura, stretta e fiancheggiata, quasi soffocata, da vecchie case turche qua e là congiunte da frequenti volte

di muratura o di stuoie, quando vi tocca persuadervi che l'atroce cammino su cui ebbe principio l'agonia fisica della vittima incoronata di spine ed oppressa dal peso della croce, dal dolore degli scherni e delle brutalità, consta di soli mille passi che separano il Pretorio di Poncio Pilato dal Calvario, e che quest'ultimo è solo un modesto poggio ai piedi del Monte Garreb — il nostro pensiero ricorre e si rifugia nei bei quadri che suscitavano in noi le prime commozioni di pietà nei quali il Calvario campeggia eretto e gigante, ed il paesaggio aperto ed ampio sembra avere una nota di dolore sulle sofferenze del Grande



Interno della Basilica del Santo Sepolcro.

Martire e sulla ferocia degli uomini.

Che importa se in essi è, meno del ragionevole rispettata la logica storica e la realtà topografica? Che importa se, dai pregiotteschi che riflettevano le magre durezze della scuola bizantina, dai seguaci del Beato Angelico che rivelavano una primitività infantile di procedimenti tecnici, dal Perugino, dal Ghirlandajo, dal Botticelli, dal Sanzio e dagli altri di quell'epoca che regalavano ai loro personaggi i vestiti e le armi del xv secolo, fino alle audacie naturalistiche del Mantegna, all'equilibrata possanza del Buonarroti ed alla morbida fastosità dei Veneti, il Calvario, il Monte degli Ulivi ed altre località della Passione ricordano e ritraggono quasi esattamente dei noti panorami d'Italia? Che fa se la loro Gerusalemme profila sull'azzurro le maestose cupole romane, o fiorisce dei cuspidi, dei campanili, degli archi che noi am-

miriamo ancora a Firenze, a Milano a Venezia?

La verità cara allo spirito del credente, ormai la dicono essi soltanto: i capolavori della nostra arte, testimoni di un'età in cui la fede più che l'esponente di una esterna pratica culturale, era poesia squisitissima dello spirito, intimamente fusa al senso del buono e del bello e glorificata nelle ispirazioni più nobili dell'intelletto.

Del resto i pittori tutti hanno presente nei loro quadri una circostanza che purtroppo appartiene ad un passato molto remoto: essi raffigurano, seguendo la versione della Bibbia in ciò confermata da incontrastabili documenti storici, il Calvario e gran parte della Via Dolorosa fuori di Gerusalemme.

Il Golgotha si trovava infatti ai tempi di Augusto poco lontano dalle mura di Gerusalemme e precisamente dove la cinta eretta dagli Agrippa faceva un angolo rientrante.

La devozione dei primi Cristiani che occuparono la città del Redentore non appena in Roma ed altrove questa dottrina andò conquistando le coscienze — fece sì che tutto il tratto intercedente fra il Pretorio ed il Calvario venisse man mano infittendosi di cappelle e di templi, tanto più che dopo la distruzione di Gerusalemme operata da Tito nel 70 dopo Cristo, le nuove mura si allargarono da quella parte oltre il piede del Gareb.

L'imperatore Costantino e la pia madre di lui, in seguito, raccolsero entro le volte di una grande basilica la zona di terreno ove fu innalzata la croce, ed ove Cristo si vuole fosse stato sepolto e sia resuscitato. L'odierno tempio del Santo Sepolcro conserva appunto, ad onta dei secoli e delle devastazioni, le tracce dell'antico.

Evidentemente però, se il pensiero del monarca convertito si era rivolto alla nuova fede, l'animo suo non si era ancora liberato dalle scorie del paganesimo. Egli non comprese tutto il significato d'umiltà che si racchiudeva nelle formule semplici della dottrina abbracciata, quando si ravvisò di onorare il sacrificio del Dio novello con decoro e pompa imperiali.

Meglio, assai meglio, se avesse lasciato quei luoghi nel loro stato primitivo, meglio sarebbe oggi se il fedele e l'osservatore potessero contemplarli nel fascino eloquente del loro schietto linguaggio.

Solo basterebbe — sulla rupe del Calvario accennante da lungi — come ben disse una nostra nota scrittrice — una grande croce colle braccia ploranti e protettrici aperte sul mondo.

Il biondo e dolce Galileo, mentre spirava pronunciando immortali parole di perdono e di pace, aveva le pupille tese verso gli estremi bagliori del sole che si spegneva.

Forse era un presagio della ventura Storia Cristiana. Il suo verbo esulò poi nelle plaghe d'Occidente. Nel seno alla città dei Cesari esso fruttificò e salì ai più alti fastigi.

Da allora la Pasqua fu nostra; nostra per le dolcezze primaverili dell'aria, del cielo e della terra che fanno gentile cornice al ricorso di tanta pietosa memoria; nostra per la consacrazione che la Pasqua ebbe nelle opere del genio nazionale.

Ed è grato compito confermarlo ai nostri lettori ed a tutti gli italiani che hanno il culto irrequieto del turismo e che traggono dalla sperimentale conoscenza di tanti tesori naturali ed artistici di cui si vanta l'Italia uno stimolo crescente ad amarla ed a farla amare.

Edmondo De Amicis.

Edmondo De Amicis era di tutti, e la morte improvvisa ed immatura dello scrittore che ha avuta una nota profonda per ogni cuore italiano — ci ha colpiti tutti, dolorosamente.

Ma più acerba per noi è stata o deve essere la sua dipartita, poichè in lui era l'anima e l'opera vivificatrice d'un grande turista.

Per chi, come noi, nutre il culto del moto e dell'osservazione, Egli è stato qualche cosa di più di un letterato, Egli fu un maestro ed un amico. Un amico intimo e caro che nelle ore di raccoglimento, colla sua

voce piena di bontà, evocava innanzi alla nostra fantasia mille luoghi lontani illuminati dal magistero della sua arte semplice e sincera, riscaldati dall'alito d'entusiasmo e di poesia che noi sentiamo vibrare inconcepibile entro le nostre fibre.

Nel luttuoso momento di tanta perdita sentiamo il bisogno di ricordare con ammirazione e gratitudine che Edmondo De Amicis ebbe fra gli altri in-

numerevoli, il grandissimo merito di aver creato in Italia una vera letteratura turistica e che i suoi libri in grande maggioranza, da quando Egli descrive le vicende e le impressioni della errante vita d'ufficiale traverso le amate terre d'Italia, agli anni in cui, per conto de' suoi lettori innumerevoli, viaggia i paesi d'Europa, d'Oriente, d'Africa e d'America o perfino nell'ultimo periodo della sua esistenza, allorchè innalza un monumento all'umile *Carrozza di tutti* e glorifica i fascini solenni dell'Alpe — sono un inno a quel sentimento ed a quella pratica che servono di base e di coesione alla nostra colossale famiglia.

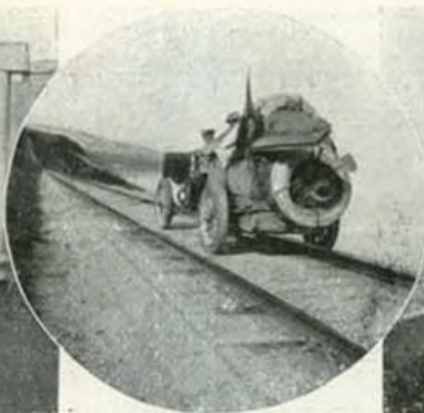
La voce amica che effondeva sugli aspetti delle cose lontane, viate per noi, la simpatia affettuosa ed indulgente che era il fondo del suo nobile e dolce temperamento, la voce buona che ci ha commosso, che ci ha insegnato e ci ha reso caro il turismo — tace ora per sempre.

La sua memoria però non muore. Essa resta in noi, nell'animo degli italiani e di tutti gli uomini di cuore, fintantochè la bellezza e la bontà avranno un significato ed una fede.





Scena di strada a Missowak (Baikal).

Sulla ferrovia Circumbaikaliana.
(Dopo la caduta del ponte).

Strada a Missowak (Baikal).

Il Raid Pechino-Parigi

narrato dal Principe Borghese

(Continuazione e fine, vedi numero precedente).

Forzammo il motore, ma le ruote girarono senza mordere, lanciando in aria ventagli di fango. Fermammo e scendemmo. Intorno il suolo asciutto alla vista, sotto la pressione del piede oscillava come un pezzo di sughero che galleggiasse sull'acqua. Dopo due minuti già il montatoio era entrato nel terreno, le ruote ci stavano fin sopra il mozzo, il cassone posteriore della benzina era incrostato nella mota viscida che lentamente trasudava fuor dalle ferite infitte alla crosta traditrice dalla ruota della vettura. Scaricammo tutto il bagaglio e ci preparammo il *the*; avremmo avuto tutto il tempo per una lauta colazione; ma dov'era andato il bell'appetito che l'aria montanina aveva risvegliato?

Lontano s'intravedevano le palizzate di una piccola lamaseria e poche *jurte* erano sparse nel piano. Da quelle ci venne l'aiuto.

Chiamati dalla novità del caso, i mongoli curiosi e bonari, uno dopo l'altro, a cavallo, ci apparvero usciti come di sotterra. Dalla lamaseria vennero quattro lunghe abetelle, vecchie, sottili e fragili. Oh come rimpiangemmo le forti leve della mattina, tagliate fresche nei boschi di Urga. Scaricammo intanto la carrozzeria, per tentare di sollevare lo *chassis* nudo facendo forza con le travi sotto ai mozzi delle ruote. Le travi si piegarono e si spezzarono nello sforzo; e lo *chassis* lentamente affondava. Allora mutammo tattica. Dietro alla

vettura scavammo nel suolo acquitrinoso una fossa verso il terreno asciutto; la pavimentammo di pezzi di tavole e di schegge di trave; attaccammo alle molle posteriori, con le corde che avevano visto i duri scalini di Ki-mi-ni, quattro buoi poderosi, e mettemmo in moto il motore. Al fragore improvviso, i buoi, folli di terrore, fuggirono e la macchina fu salva.

Quella sera, alla luce delle stelle, mezzo assonnati e stanchi del lavoro aspro del giorno, marciammo ostinatamente alla ricerca dell'Iro, sobbalzando nelle rotaie profonde, anelando su per le salite faticose di sabbioni, mentre nella tenebra notturna vedevamo ombre paurose profilarsi, udiamo l'uggolare lontano di cani, e ci pareva, nel dormiveglia, scorgere fuochi là dove non era che solitudine e silenzio.

Finalmente, vinti dalla stanchezza, accampammo così, senza sapere nè dove nè perchè, senza cena, sull'orlo della strada, e ripartimmo all'alba.

Cominciavano le vere difficoltà del viaggio: quelle ignote, alle quali non si è preparati, che sono attese sempre, e vi sorprendono, che vi mettono addosso la febbre della preoccupazione e la mania di andare, andare a qualunque costo, pur di raggiungere la tappa prefissa.

La prossima era Kiakta, ma c'era di mezzo l'Iro.

Per evitare i monti scoscesi che la strada l'at-



Tipl Burlati.



traversa. Ci era stato consigliato di scendere nella valle dell'Orchon. Molta ne percorremmo a piedi, tastando il terreno infido, tornando sui nostri passi, facendo lunghi giri per evitare le torbiere nascoste, entrando fino al ginocchio nei fiumi per provarne l'altezza e il fondo, finchè una discesa, dove il sabbione era spesso due palmi ci condusse all'Iro che si allarga chiaro, rapido, profondo per un centinaio di metri senza ombra di ponte o di chiatta.

Era inutile esitare: quella era la strada.

Reclutammo nelle *urte* vicine alcuni mongoli e i loro cavalli, e tentammo i guadi.

L'acqua era alta nel filone della corrente quasi un metro; le nostre ruote avevano 93 centimetri e mezzo di diametro. Il magnete sarebbe stato coperto dall'acqua e dovemmo toglierlo. E l'*Itala*, trainata da cinque buoi che i cavalieri incitavano col pungolo e con la voce, iniziò la navigazione.

Al momento del tuffo emise un sibilo soffocato e rauco; era l'acqua che evaporava rapidamente al contatto dei tubi di scappamento incandescenti; e pareva il grido di allarme di quello strano pachiderma che si avventurava nell'elemento ignoto... e che uscì sano e salvo grazie all'aiuto dei mongoli.



Era l'ultimo ch'essi dovevano darci: verso sera, in mezzo a una tempesta di sabbia che accecava e toglieva il respiro, in un paesaggio squallido di dune, scorgemmo i tetti ricurvi di Maimacin, e più in là le cupole imponenti e i tetti verdi di Kiakta.

Una palizzata cinese, dalle porte monumentali e istoriate, una colonnetta di confine, un gendarme russo nella sua candida uniforme estiva e siamo in Siberia.

Kiakta ci fu un riposo delizioso.

Le cure affettuose dei nostri ospiti, ricchissimi negozianti di the, ai quali la navigazione per Odessa prima e la Transiberiana poi, hanno tolto poco a poco l'istrumento dei rapidi guadagni, ci ristorano e ci commuovono.

Kiakta è una città che dorme. La stagione è morta. Molte famiglie erano partite

per la villeggiatura nelle montagne vicine, per i bagni sul Baikal, i più ricchi stanno a Karlsbad e ad Aix-les-bains; i magazzini di deposito del the sono vuoti; silenzioso il mercato, senza movimento le strade, sulle quali le palazzine di legno eleganti e imbiancate chiudono le imposte dai colori vivaci.

Restano i funzionari di dogana e di polizia e i vecchi siberiani nati a Kiakta che hanno vissuto sempre della

vita di questo emporio attivissimo d'onde, anno per anno, sono entrati nell'impero degli Czar intorno a 25 milioni di chilogrammi di *the* per il valore di più che 50 milioni di franchi senza il dazio.

Oggi tutto è cambiato. Quest'anno si può dire non sia passato *the* per Kiakta, e sono anni che la crisi dura e si aggrava.

Questa gente resta qui chiusa in una vita materialmente larga, ma semplice e primitiva, aspettando che la ferrovia di Mongolia riapra le cateratte della facile ricchezza che il *the* distribuisce dove passa, tentando la fortuna nelle miniere vicine, dotando di sempre nuovi tesori, non d'arte, ma di lusso pesante, goffo, la loro cattedrale tutta oro e marmi preziosi.

Molti di questi uomini hanno nelle vene sangue buriata, di quel ramo della famiglia mongolica che, respinto dalle steppe dell'altipiano, si è stabilito definitivamente all'est e al sud del Baikal in territorio russo e va rapidamente abbandonando la vita nomade per quella sedentaria dell'agricoltore e del commerciante.

Socialmente comunisti, religiosamente lamiisti, essi vanno adottando nel contatto con i russi la forma delle loro case, la foggia del vestire, i metodi di coltura della terra; ma conservano immutato il tipo fisico, le credenze sciamaniste, i costumi primitivi.

Il paese che abitano nel bacino della Selenga è un seguito di ondulazioni sabbiose ed argillose che il fiume taglia e nelle quali crescono radi boschi di pino, e nelle bassure le betulle, e intorno ai villaggi fanno macchia i campi di frumento.

La Selenga è la vera via di comunicazione tra Werkne-udiask, nella ferrovia Transiberiana, città industriale, la Manchester della Siberia, e Kiatka.

Una linea regolare di navigazione risale nella buona stagione il fiume fino a Ust-Kiakta, e la strada che non serve al grande traffico è lasciata in abbandono.

Ce ne accorgemmo nelle paludi che la Selenga lascia sulla sua riva sinistra bassa e acquitrinosa prima di urtare nelle alture di Werkne-urinsk e piegare ad ovest in una stretta di carattere quasi alpestre, dove fiume, ferrovia e strada si serrano e si incrociano.

E' del resto così in tutta questa parte della Transbaikalia, dove il terreno è montuoso, poco fertile, e quindi scarsi i villaggi.

L'immigrazione dalla Russia o si è fermata assai prima del lago o è stata spinta molto al di là, lungo l'Amur, dove ragioni politiche consigliavano d'intensificarla.

Qui i centri abitati sono rari e poveri; il cabottaggio stradale insignificante; il grande traffico e il servizio della posta si fa per la ferrovia e, se si eccettuano le cittadine in riva del Baikal, come Missowsk o Tankoi, che traggono la loro vita dal lago, nulla di più squallido si può immaginare dalle poche *stanize* di cosacchi che allineano le *isbe* cadenti lungo la pista fangosa sulla quale le ruote della vettura slittano miseramente, dove la pioggia ci acceca, il fango sotterra a poco a poco, sotto una crosta nera, automobile e passeggeri. Incomincia la lotta corpo a corpo con le difficoltà degli speroni alti che la strada deve sorpassare in un seguito di montagne russe ripidissime e malagevoli; con l'ostacolo dei fiumi gonfi di acque torbide che hanno asportato i ponti una volta, una primavera, nessuno sa quando, e che nessuno si cura di rifare; con il pericolo di ponti vecchi che sui



Un villaggio in Siberia.
Porto in Siberia (dopo Tomsk).
Strada Siberiana.

cavalletti esili traversano i torrentelli di montagna chiusi fra le ripe alte.

A che servirebbero le strade? Non c'è la fer-

rovvia? E le teleghe cosacche passano a guado, dove, quando e come possono.

E noi pure passammo a guado. Fu una riedizione dell'Iro, più stretto, più profondo, più vorticoso.

Con l'acqua fin quasi all'altezza de' sedili, trainati da sei cavalli montati alla postigliona, mentre un giovanotto, a cavallo sul cofano del motore,

li spingeva con la frusta lunga e nodosa, traversammo la corrente, che si frangeva spumosa contro i macigni, contro i tronchi d'albero strappati dalla furia del torrente ai boschi della montagna. Un poco a monte—ironia delle cose—un bel ponte di ferro allungava le sue travate sotto l'occhio vigile di una sentinella. Ancora non avevamo, allora, il permesso di passare sulla linea ferroviaria, e di servirci dei suoi ponti gelosamente custoditi da corpi di guardia contro i colpi di mano di ipotetici nemici esterni e interni.

Ma quando, dopo tre giorni di attesa a Missowsk, lo ottenemmo dalla cortesia del governatore generale di Irkutsk, fu peggio.

A cavallo della rotaia destra, cercando di guidare così che la ruota destra non uscisse dall'estremità della traversa; sobbalzando nelle scosse durissime quando fra una traversa e l'altra il ballastro non riempiva completamente il vano o era smosso nei lavori di riparazione, sospesi sui ponti senza ringhiera, al di sopra di burroni profondi, andavamo, in compagnia di un gendarme che alzava bandiera rossa per fermare, occorrendo, i treni.

Il giuoco era pericoloso; gli orari dei treni laggiù, specialmente dei treni merci, non sono molto attendibili, le macchine vanno su e giù frequentemente e la linea è tutta curve, fuori e dentro i contrafforti sul pendio rapido e boscoso che scende al Baikal.

Ogni scambio era una manovra; ogni uscita dai binari per lasciar passare treni e macchine,

un lavoro di pazienza che non si poteva neppure compiere dappertutto: bisognava che il terreno intorno lo permettesse; ogni traversata di ponte una trattativa diplomatica con il sottufficiale di guardia.

Fummo lietissimi quando al sedicesimo casello d'incrocio, il capostazione ci disse che da

li per parecchi chilometri la strada era buona, i ponti sani.

Ci mettemmo per la strada.

Guizzardi guidava, io gli sedevo vicino, il gendarme stava accoccolato ai miei piedi e Barzini dietro, in mezzo ai bagagli.

Sulla strada non un segno di ruote; l'erba invadeva il piano stradale buono, duro, senza ciottoli.

Mandavamo il gendarme a visitare i ponti. Ne passammo uno, due, tutti leggeri e provvisori. Al terzo, uno scricchiolio di tavole che si spezzavano, un indietreggiare della vettura; il ponte crollava.

In un attimo mi volsi, mi aggrappai alla parte di ponte che rimaneva in piedi, ma non fui in tempo ad arrampicarmi sopra. Qualche cosa

di pesante mi inchiodava il petto, con le gambe a penzoloni contro una grossa trave. Trovai la mano tesa del gendarme, feci uno sforzo e mi liberai. Allora vidi.

Ettore era già in piedi sotto il ponte; Barzini, stretto fra i bagagli e alcune tavole cadute, non poté muoversi che con il nostro aiuto e a stento; la stretta gli aveva cagionato una forte contusione di

cui portò per un pezzo le dolorose conseguenze.

La vettura schiacciava contro il fondo del torrentello, dove correva un rigagnolo d'acqua, i quattro copertoni di scorta sul portagomme posteriore, e si era rovesciata indietro, appoggiando il cofano del motore contro la trave dell'unico cavalletto di sostegno del ponte che fosse rimasto saldo. I copertoni avevano fatto di cuscino e attutito l'urto. Dai serbatoi, riempiti a Missowsk, scorreva l'olio caldo e la benzina; la lamiera di protezione del cambio e del freno era contorta e divelta; torto era uno dei



Irkutsk.



Interno d'una tenda di Kirghisi.

tranti di rinforzo che uniscono la scatola del cambio al differenziale. La pala, l'imbuto e alcuni altri attrezzi erano schiacciati e in frantumi; ma gli organi essenziali parevano illesi; e riacquistammo la calma un momento vinta dalla preoccupazione.

Che si fa? Prima di tutto si fotografa; se no, dopo, nessuno ci crede — questo fu il grido unanime. Poi pensammo ai casi nostri.

I bagagli e tutto quello che si poteva togliere fu tolto alla macchina, e allo stillicidio di olio caldo che non riuscivamo ad arrestare. Eravamo soli: il gendarme era scomparso. Non per molto. Lo vedemmo tornare, e ci annunciò l'arrivo del capostazione e dei suoi uomini. Di lì a mezz'ora accorrevano deviatori, cantonieri, operai della linea, una decina di persone con

bruma nordica, attraverso il velo di una pioggerella sottile ed insistente, che penetrava nelle ossa non ostante le pelliccie.

La nuvolaglia bassa toglieva alle gioaie che lo circondano, la varietà delle cime incoronate di boschi e chiazzate di nero; non si vedeva l'altezza imponente delle pareti a pino, che danno alla sua punta meridionale quasi l'aspetto di un *fiord* norvegese.

Era un paesaggio triste, e le acque chiare dell'Angara, lungo la quale per 60 chilometri corremmo, da Listniwitschnaia a Irkutsk, la strada ottima e ben tenuta, erano quella sera grigie e bagnavano una contrada autunnale, dove gli alti camini delle fabbriche illuminate qua e là nei villaggi, non bastavano a vincere la malinconia della natura.



L'esportazione delle the di Mongolia — I due mezzi di trasporto.

il capostazione e sua moglie, che ci portava il suo sorriso e vettovaglie.

Grazie alle nostre corde, all'abilità degli uomini, all'autorità del capo, il salvataggio fu rapidissimo.

Il resto del ponte distrutto davanti alla macchina e questa calata dolcemente sulle sue ruote; la parte ancora sana del ponte disposta a falso piano dal fondo del torrentello al ciglio della ripa e con grandi precauzioni l'*Itala*, tirata a ritroso da venti braccia robuste, al ritmo di una cantilena siberiana, salì lentamente a ritrovare la sicurezza della strada, e, dopo alcuni minuti la voce del suo motore, regolare e sonora, riempì la solitudine di un inno di trionfo e di allegrezza.

Quella sera, stesi sulla branda, nel teatrino di Tankoi, mentre sotto la tettoia della stazione la nostra vettura riposava tra due sentinelle, decidemmo di abbandonare la strada e ferrovia; e l'indomani, tardi, traversavamo il Baikal in *ferry-boat*.

L'immenso lago, il mare siberiano lungo 700 chilometri e largo 50, all'ovest del quale, tranne i kirghisi all'estremo sud, e i samoiedi all'estremo nord, soltanto gli immigrati russi occupano il suolo — sfumava all'orizzonte, in una

A quanti, a Irkutsk, chiedevamo notizie sulla strada che avremmo dovuto percorrere, ci dicevano: «Oramai siete fuori dai guai. Da qui in poi correrete sul grande *tract* di Siberia, sul *Saivoi-Moshowski-tract*, la «vecchia strada di Mosca».

E vedevamo con l'immaginazione sviata dalle parole, questo gran nastro bianco partirsi da Irkutsk, traversare colline, boschi, steppe, valicare gli Urali, scendere per le campagne grasse e fertili di frumenti, e arrestarsi davanti alle cupole dorate di Mosca.

Interrotto, sì, da fiumi numerosi, da tutti i più grandi fiumi della Russia d'Asia e d'Europa; ma, per passarli, ci sarebbero stati i ponti o i traghetti.

E ci ripetevamo i nomi di tutte le grandi città di qua dagli Urali — Krasnoiarsks, Tomsk, Omsk, Tiumen, Jekaterinburg, città nate ieri, che devono essere felici perchè non hanno storia; che sono giovani, attive, in pieno progresso industriale, agricolo e commerciale; — di tutte quelle al di là degli Urali — Perm, Kazan, Nijni-Nowgorod, Wladimir, che sono i monumenti di tanta parte della storia russa, furono le capitali e gli empori di principati potenti, segnano le tappe della grande marcia del popolo

russo verso l'Oriente. Perché questa traccia, lunga quasi 10 mila chilometri, nella quale ci mettiamo, essa la ha percorsa a ritroso nella sua espansione verso l'Asia.

Da tre secoli questa espansione si prosegue instancabilmente, si potrebbe dire fatalmente. Anche l'opera di Pietro il Grande, che, con il suo sogno della conquista di Costantinopoli davanti ai suoi occhi, tentò deviare verso l'Occidente il pensiero e l'azione politica della Russia, non valse che a rallentarne momentaneamente il moto; quel moto iniziatosi appena l'urto della nazione russa — unificata sotto la pressione della prepotenza tartara — ebbe ricacciati i turchi nelle steppe tra il Caspio e l'Obi, ed ebbe aperto dinanzi all'avventurosa attività degli eroi cosacchi, dinanzi alla pazienza ed all'istinto nomade dei suoi contadini, un paese vergine di sfruttamento, vuoto di abitanti, che presenta, sotto

scola le praterie grasse e le radure saporite dei boschi.

Noi ci accorgevamo, andando, di questo successivo rendersi estranee di zone contigue, abitate da uomini della stessa razza, che parlano la stessa lingua, spesso lo stesso dialetto.

Allontanandoci dalla città, il movimento del carreggio, prima attivo in mezzo alle fangaie che il frequente passaggio dei carri e del bestiame smuovono nella terra nera, si faceva sempre più esile; poi pareva cessare; una larga striscia neutra, dove sembrava non giungesse l'influenza di alcun centro vivo, accoglieva gruppi di *isba* nere più povere, più cadenti, meno allegre di fiori dietro i vetri delle finestre chiuse; e al di là di là la vita della strada lentamente si risvegliava, ma era tutta avviata nella direzione del nuovo centro verso il quale andavamo.

Questo fatto è più sensibile oggi.



Miniera d'oro in Siberia.



La taiga siberiana.

tanti aspetti, condizioni presso che identiche a quelle della loro patria.

I milioni di coloni che la Russia europea ha versato al di là degli Urali, si sono disseminati lungo le grandi arterie naturali, lungo i grandi fiumi che gli affluenti avvicinano in una vastissima rete di comunicazioni acquedotti, si sono allargati nella zona fertile, tra i boschi e i prati, si sono spinti al nord ed al sud, nelle regioni dove le miniere d'oro si nascondano fra i pini folti della *taiga* o si aprono sulle pendici dei monti Altai; si sono allineati lungo la vecchia strada di Mosca a servizio del commercio.

La strada non fu creata per questo: fu creata per i funzionari, per le poste, per l'esportazione dell'oro e l'importazione degli esigiti e dei forzati per conto del Governo; ed ha servito per lo sviluppo del commercio.

E tale sviluppo è più rapido e più evidente che non quello dell'industria e dell'agricoltura.

Le città che attraversammo sono tutte centri commerciali; esse concentrano le merci importate per distribuirle nella regione che le circonda, determinate per lo più dal bacino di un grande fiume, ne assorbono i prodotti e si incaricano di esportarli. Fra una regione e l'altra gli scambi sono scarsi.

Uniformi di clima, di terreno, e, quindi, di prodotti agricoli, bastano a sé stesse; e ai semplici consumi delle loro popolazioni rurali è sufficiente il pane nero che cresce nella terra fertile, il latte e la carne del bestiame che pa-

Un tempo non lontano, in certe stagioni, tutto il lungo nastro — non bianco, ahimè, ma del colore, di tutti i colori che ha la campagna circostante — era vivo di carri o di slitte. I villaggi erano pieni di vita, di agitazione; dall'uno all'altro la breve distanza era percorsa da veicoli, carichi verso occidente, vuoti verso oriente: il *the* creatore di facili ricchezze, transitava sulla grande via siberiana e distribuiva, sul suo passaggio, pane e agiatezza.

La ferrovia ha ucciso la strada per sempre. La nuova linea in costruzione completerà l'opera.

Le grandi case di legno, una volta stazioni di posta, sono chiuse; alcune trasformate in « *zemstkaia* *quartira* » servono di alloggio ai funzionari di viaggio, altre cadono rapidamente in rovina.

I ponti, sui piccoli corsi d'acqua, sono ridotti a metà — cioè una sola metà del ponte è mantenuta in istato di servizio — l'altra è lasciata andare alla malora insieme alla balastra di legno, un tempo dipinta in bianco, rosso e azzurro, e ai pali che di *versta* in *versta* segnano le distanze.

Dei traghetti non ne parliamo.

Eccetto sui grandi fiumi, l'*Jenissej*, il *Tom*, l'*Obi* e l'*Irtich*, dove le piattaforme, capaci di più che dieci *teleche*, passano spinte dalla corrente e guidate da un enorme timone o traversano, mosse da motori a cavalli, che fan girare delle primitive ruote a paletta, sugli altri — barcacce mezzo sconquassate che a stento

sopportano il peso di un *tarantas*, che si raggiungono su pontili provvisori, esili, guadando le parti meno profonde del fiume, furono una delle maggiori difficoltà che incontrammo e sono lì ad indicare l'abbandono della strada.

Le lunghe file di betulle gigantesche che sui due fianchi della strada la segnavano ancora, quando in mezzo alla steppa immensa la neve aveva uguagliato dovunque il suolo vanno lentamente scomparendo, abbattute dalla vecchiaia o dall'accetta del legnaiuolo, che in quelle lande desolate,

senza boschi, è troppo felice di poter fare assegnamento su quel demanio dello Stato che è lì, come altrove e più che altrove, *res nullius*.

I villaggi vanno cambiando aspetto e vita.

Là dove la ferrovia taglia o avvicina la vecchia strada, essi sono cresciuti al rango di piccole città, l'industria e una più larga attività commerciale si sono sostituite al magro traffico di una volta; e sono diventati i centri di rifornimento di tutto il vicinato.

Fabbriche di birra, segherie, negozi di macchine agrarie, non mancano quasi in alcuna di queste minuscole cittadine, nelle quali la stazione è il cuore che pulsa, e non è raro il caso, se essa dista di qualche *versta* dal vecchio abitato, di vederne uno nuovo, e il più vivace, sorgere intorno.

Là invece dove la ferrovia è lontana, il villaggio subisce un regresso. Se il centro era già commerciale, attivo, un piccolo borgo, se esso si trovava, come Kolivan, sopra l'incrocio della grande via con un'arteria navigabile, gran parte della popolazione emigra e va a fondare, all'incrocio della linea fluviale e di quella nuova ferroviaria, la città di Nowo-Nikolajewsk, che,

dalle poche case che contava nel 1900, è salita oggi a più di 20 mila abitanti. Se è un villaggio, o abbandona il luogo e se ne va altrove a cercare nuove sorgenti di agiatezza, o si fa agricoltore.

In complesso, si può dire che, lungo la grande strada di Mosca, la vita si vada diradando.

Le sedi della popolazione continuano a fissarsi in riva ai fiumi, cercano le terre fertili, si avvicinano alla ferrovia e si allontanano dalla vecchia via artificiale che lentamente sta tornando in grembo alla natura dalla quale la mano dell'uomo, abbattendo gli

alberi nella *taiga*, solcando due fossi sui suoi fianchi, gettando ponti sui piccoli rigagnoli, modificando leggermente le pendenze troppo sensibili, l'aveva tratta un giorno. La grande strada è morta, ben morta; né l'automobile varrà a ridestarla.

Se l'apparire del veicolo modernissimo metteva la stupefazione nei villaggi e il terrore nei cavalli dei *tarantas* e delle *teleghe* — quante ne vedemmo rovesciarsi mentre il conduttore continuava, seduto in terra, a contemplare la visione improvvisa — esso nella città era esaminato e discusso come un possibile mezzo di locomozione e di trasporto.

A Krasnoiarsk si trattava di un mezzo di comunicazione rapido con Jenisseisk, nella zona mineraria del nord; a Tomsk si trattava di riunire quella città con Barnaul, il centro della più fiorente regione agricola

di Siberia, e con l'Altai, la preziosa zona mineraria del sud; a Omsk — dove converge tutta la vita della steppa e dove si accentra l'immenso commercio di esportazione del burro — quaranta milioni di rubli all'anno — si pensava alle comunicazioni con Semipalatinsk, nel paese dei *Kirghisi* pastori e allevatori di bestiame.



Tomsk o la sua Università.



Sui monti Urali.

Ma... il tempo non è venuto.

L'automobile non può creare la strada, e soltanto sulla strada buona può correre utilmente l'automobile, che, se è ottimo mezzo di comunicazioni rapide, è per ora troppo costoso mezzo di trasporto.

E le strade si aprono là dove la popolazione densa crea gli scambi frequenti e dove il clima permette di usufruirne in tutte le stagioni. Costruire strade, buone strade per l'automobile, in un paese dove, su 12.400.000 chilometri quadrati, vivono appena 7 milioni di abitanti, sparsi in villaggi lontani, dediti all'agricoltura primitiva, con otto mesi d'inverno, durante i quali la terra è coperta di neve, e con quattro mesi d'estate, durante i quali il disgelo prima e le piogge poi trasformano il suolo in un immenso pantano, così profondo che nelle città stesse non è raro vedere le carrozze affondare non ostante la loro leggerezza e il bestiame affogarsi, è veramente un'utopia.

Noi ci trovammo a pilotare l'automobile a traverso la Siberia proprio durante la stagione delle piogge. E se anche col bel tempo la varietà non è grande, sotto la pioggia nessun paesaggio alla lunga è così monotono come quello siberiano.

Se si viaggia nella taiga, null'altro che boschi di pini e di betulle.

Per centinaia di chilometri due muraglie verdi. Sull'orlo della strada fiori bellissimi prolungano le loro fioriture esuberanti in due grandi fiumane tutte bianche di ombrellifere, gialle di ranuncoli, azzurre di acconiti e di campanule; l'intrico delle felci e dei ronchi fa da piedestallo alle colonnate dei tronchi di pini che levano alta la chioma verde oscura sotto alla quale rosseggiano i rami color di corallo, ai folli di betulle che sul fusto argenteo fanno tremare il fogliame mobilissimo.

E i boschi coprono gli altipiani che si susseguono senza tregua, separati da solchi profondi, nei quali scorrono gli affluenti dell'Angara, dell'Jenissey e dell'Obi.

Ogni solco annunzia un villaggio; una discesa ripida, resa viscida dalla pioggia caduta sull'argilla rossa vi conduce; a volte la strada è pavimentata di tronchi d'albero disposti trasversalmente, e mi sovviene d'una di esse, che poteva avere la pendenza del trenta per cento, e per la quale la vettura scendeva come giù per una scala.

Povera vettura — quante ne vide in quei giorni; in quei lunghissimi giorni che cominciavano alle 3, nel mattino già chiaro, e alle 10 di sera, mentre il sole calava, ci hanno trovato spesso ancora in cammino, testardi, accaniti a raggiungere la tappa fissata, senza prendere riposo, senza fermarci a prendere cibo.

Quella sera il villaggio si chiamava Turentajevo.

Vedendolo a volo d'uccello, dall'alto della

ripa, si capiva che la vita gli veniva dal bosco che l'accerchiava strettamente e nel quale aveva intagliate a gran colpi d'accetta le sue *isbe* nere.

Vi giungemmo tardi, stanchi, dopo aver lavorato due ore a disincagliare la macchina che era affondata in una buca piena di quel fango nero sul quale crescono le betulle e che ci faceva tanta paura.

Quando vedevamo i tronchi bianchi di lontano, sapevamo che il pericolo di affondare ci sovrastava; quando vedevamo i pini, sapevamo che sul terreno rosso e sabbioso dove crescono, ci aspettava lo slittamento, contro il quale gli *antiderapants* non servivano a nulla; bisognava avvolgere le ruote posteriori di catene e di corde e affidarsi all'energia inesauribile del motore.

Quella sera i *mujik* di Turentajevo avevano abbattuti gli alberi a colpi di scure per far le leve forti: la vettura era

scesa giù per la scala di tronchi d'albero sbalzando e gemendo e, stesi per terra sul pavimento della *zemski-kvartira*, sognavamo le delizie dell'albergo di Tomsk che avrebbe dovuto accoglierci quella sera, e che raggiungemmo l'indomani dopo aver arrischiato venti volte la vettura saltando a tutta velocità da una pozzanghera nell'altra per non restarvi impigliati.

Tomsk è la più bella città della Siberia.

Un po' fuori della linea ferroviaria e delle dirette comunicazioni fluviali che per l'Obi risalgono dall'Oceano artico sino a Bijsk nell'Altai: sul limite occidentale della taiga, ma non ancora nella steppa, Tomsk va perdendo della sua importanza commerciale e si trasforma nel

centro intellettuale, nella capitale morale della Siberia.

Materialmente non differisce da Irkutsk, da Krasnojarsk, da Omsk, e neppure sensibilmente dalle città secondarie della Russia europea.

E' sempre lo stesso sfondo di casupole di legno annerite dalle intemperie, allineate sui fianchi delle lunghe strade intersecantisi ad angolo retto. Un nucleo di case a due piani, in legno o in muratura, è il quartiere del Governo, del commercio, dei negozi. Molte chiese bianche, maestose, con le cupole verdi o dorate; grandi caserme e grandissimi edifici scolastici.

Tutte queste città hanno seminari, ginnasi maschili e femminili, scuole primarie e tecniche. Lo Stato fa molto in Siberia per la cultura e per l'istruzione.

L'Università di Tomsk, la sola della Russia asiatica, sta diventando una fra le più importanti dell'impero; e l'opera scolastica si estende anche nei centri rurali e nei villaggi.

Con quanta lentezza si comprende quando si pensi alle distanze, alla mancanza di facili comunicazioni, al clima aspro e all'indole dell'abitante. Che, se ha portato seco quaggiù le sue grandi qualità di mitezza e di pazienza quasi fatalista, la sua anima sognatrice primi-



Pern.

tiva, che sta così bene nel quadro di questi vastissimi pianori asiatici, i suoi costumi e le sue istituzioni di governo locale che ritrovano qui lo stesso ambiente nel quale si sono foggiate — ci è venuto anche con la sua incoercibile indolenza, con il suo scarso spirito d'iniziativa, trasportato lontano dalla patria più dal suo istinto nomade che dalla febbre del guadagno e della ricchezza.

La figura del vagabondo, che la grande arte di Gorki ha resa familiare, è uno degli elementi caratteristici della grande via siberiana.

Con le *isbe* scure, piccole, intagliate nei tronchi della *taiga*; con le capanne della steppa; con i cancelli che precedono e seguono i villaggi, chiudendo nei pascoli collettivi le mandre di cavalli e le belle vacche che scendono dai monti della Svizzera; con le lunghe file di *teleghe* che trasportano donne, fanciulli e masserizie, mentre gli uomini a piedi mettono le macchie rosse dei loro camiciotti sul verde dei boschi o sull'argentarsi infinito del piano; con gli accampamenti di zingari, tutti vivaci di colore e di moto — la figura del vagabondo pare far parte del paesaggio.

Soli o a gruppi, con il vestito a brandelli, gli alti stivali consumati dall'andare, le zazzere lunghe, bionde, corvine o bianche spioventi sulle spalle, lo sguardo incerto e lontano, che ha guizzi improvvisi di avidità e lunghi riposi di sogno — vanno, portando in cima al bastone un fardello di stracci e una cuccuma per il *the*. Vanno — e dappertutto dove si parla russo è la casa loro: un tronco o le ramaglie secche il loro focolare: il ciglio della strada il loro letto alla notte.

Li dicono pericolosi; e può darsi che nelle loro anime primitive la tentazione risvegli a volte l'istinto selvaggio di rapina.

Noi non ne sapremo mai nulla. Passammo lasciandoli attoniti del prodigio, e di loro, come dei loro fratelli i *mujik*, abbiamo conservato una memoria commossa e grata.

Quando la chiedemmo, trovammo sempre l'ospitalità generosa, quella che divide con voi il pane, il latte, la minestra della famiglia, semplicemente e senza domandar compenso; l'aiuto pronto e franco che in tante circostanze significò per noi l'unico elemento di salvezza.

E' vero che avevamo delle buone carte nel nostro giuoco. Un *ukase* del Ministro dell'in-

terno e una lettera del direttore generale della Polizia ci rendevano le autorità benevole e servizievoli, ci ottenevano dagli *starosta*, nei villaggi, considerazione e braccia. La mia qualifica di membro della Duma d'Italia ch'era scritta in quei fogli, mi valse anch'essa la cordialità di molti in quel paese dove l'eliminazione politica ha largamente dispersi gli elementi più avanzati e più civilmente coscienti della Russia europea.

A Omsk la metà del viaggio era fornita. Ci fermammo due giorni per smontare ed esaminare tutte le parti della macchina.

Trovammo motore, telaio, e tutti gli organi di trasmissione in perfetta condizione: nuovi

come quando erano partiti da Pechino, come giunsero un mese dopo a Parigi. Ma le molle, una ruota e un freno avevano sofferto, e questo riscaldava e si incendiava frequentemente; la carrozzeria, poi, era così sconquassata che ci volle l'aiuto dell'officina di un fabbricante di carrozze per riunire più saldamente i serbatoi, il cassone ed i sedili che si dislocavano continuamente.

Nell'organizzazione del nostro tentativo, io avevo cercato di prevedere il

più possibile e provvedere alle necessità del rifornimento.

Il Comitato di Pietroburgo della Pechino-Parigi cortesemente si era assunto l'incarico di fornirmi, per mezzo della Casa Nöbel — la grande Casa di petroli che in quasi tutti i centri della Siberia e della Russia ha magazzini di deposito — la benzina e l'olio.

La Casa Pirelli mi mandava dall'Italia, da Irkutsk in poi, a tappe di circa mille chilometri e in centri di facile accesso per ferrovia o per acqua, pneumatici e grasso.

L'Italia doveva mandarmi a Omsk una ruota, due molle, alcune parti di ricambio e tutto un assortimento di bulloneria.

Le spedizioni Pirelli furono sempre esattissime e sovrabbondanti, perchè, mentre io avevo calcolato il consumo sulle medie alte delle nostre strade, grazie al fango, all'umidità continuata, all'assenza di breccia, alla poca velocità sviluppata, i pneumatici resisterono straordinariamente. Da Pechino a Parigi gittai via sedici copertoni e diciotto camere d'aria, e di questi la metà sulla strada buona e dura, fra Mosca e Parigi, cioè su appena un quarto del-



Nijne-Novgorod nell'epoca della fiora

l'intero percorso. — Anche il servizio di benzina e olio fu perfetto per qualità e precisione. Ogni sera, alle tappe che distavano in media 200 chilometri, trovavo di che riempire i serbatoi capaci per un percorso su strada pessima di circa 800 chilometri. Ero dunque sempre sicuro di non restare a corto di carburante e di lubrificante, se anche alcuno dei depositi fosse venuto a mancare.

Ma la spedizione dell'*Itala* l'attendemmo invano a Omsk: la dogana austriaca l'aveva per errore trattenuta a Vienna e la ritrovammo a Mosca.

E così, quando, la mattina del 17 luglio, ci partimmo da Omsk, che al confluente dell'*Om* e dell'*Irtisch* agita la sua vita febbrile di commerci e di lavoro, carica i treni di burro per l'Europa e le chiatte del fiume di falciatrici e di rastrelli americani per i coloni e per i *Kirghisi* della steppa — 100 milioni di franchi di burro e 15 milioni di macchine agrarie annualmente; — quando, nel silenzio dell'alba, lasciammo dietro a noi i gesti larghi delle ali dei suoi innumerevoli mulini a vento — la vettura non era più per noi l'istrumento sicuro e senza mende che si adopera come si vuole; era l'invalido che si sostiene con le cure e gli espedienti.

L'*Itala* era zoppa della sua ruota sinistra posteriore, e le sue molle non avevano più l'elasticità d'una volta.

Ma la strada era buona sulla steppa asciutta dove splendeva il sole, e l'ospitalità era calda, spontanea, simpatica, dappertutto. A Ischim, in mezzo alle grandi tettoie di quella fiera una volta illustre al pari di quelle di Irbit, Nijni e Nowgorod, oggi uccisa dalla rapidità delle comunicazioni. Nella dimora del ricco industriale, nascosta sulle rive del Tobol fra i pini foltissimi, dove giungemmo più rapidamente che con l'automobile traversando i sabbioni altissimi all'andatura vertiginosa delle *troike* classiche, e dove, al banchetto abbondante e semplice, le donne elegantissime vestivano *toilettes* di Parigi, gli uomini il costume dei contadini siberiani e i ragazzi, nell'abbandono delle vacanze, andavano stracciati e a piedi nudi. A Tiumen, laboriosa e industriale, dove, frammisti ai berretti alla russa spuntano i *kolbak* dei tartari. A Jekaterinburg, dove fanno capo tutte le ricchezze minerarie degli Urali, e dove le donne tartare, attraenti nella loro bellezza orientale, infantili come le persiane, libere come le più allegre donne d'Oc-

cidente, ci fulminavano incontro lo sguardo dolce e filtrante fra le ciglia folte dei loro occhi affascinanti ed obliqui.

Davanti a noi la catena degli Urali levava il suo baluardo fra l'Asia e l'Europa.

Baluardo che nell'immaginazione dell'infanzia abbiamo visto alto, impervio, più ostile delle Alpi, segnare il confine di due continenti, separare uno dall'altro due mondi, due anime, due civiltà — che in realtà è un seguito di colline facili, coperte di boschi meravigliosi, ricche di marmi, di gemme, di oro, di carbone e di ferro, vive d'alti forni e d'officine; che lungo la storia è stato continuamente sorpassato e sommerso dai grandi spostamenti di popoli e di razze; che non segna neppure un confine amministrativo, e dove un obelisco afferma una demarcazione sentimentale che non ha riscontro nella realtà.

Da un mese viaggiavamo nella Siberia, nella *Taiga* e nelle steppe popolate unicamente di slavi, di quelli stessi slavi che sulle rive della Kama, del Volga, del Wolkoff e del Dnieper, hanno vissuto, a Perm come a Nowgorod, a Pskoff come a Mosca e come a Kieff, una vita di lotte epiche contro la preponderanza dell'elemento asiatico, ed hanno vinto, e si sono accolti in nazione. Da un mese vedevamo quotidianamente questi slavi espandersi nell'Asia come sulla terra loro, come in una regione che fosse semplicemente la continuazione della grande patria lontana.

E gli Urali non arrestavano il loro progredire, come non avevano potuto arrestare prima il cammino dell'Oriente verso l'Occidente, di quei tartari che da Perm a Kazan a 1000 chilometri all'ovest degli Urali, fanno anche oggi scintillare, in cima ai minareti, nei loro mille villaggi, la mezzaluna dell'Islam.

Ma se gli Urali non sono un baluardo, non sono un ostacolo, sono, per contro, una miniera inesauribile, un vivaio di ricchezze e la terra degli alberi.

Tutti i gioghi ne sono vestiti come di un manto verde, spesso, uniforme. La strada bellissima è stata tagliata a traverso questo folto di pini e d'abeti, che nessuna mano sacrilega sembra debba riuscire a distruggere. Il bosco ha tale apparenza di forza, che non s'immagina possa essere vinto dall'avidità dell'uomo.

E lentamente le gioiastre si fanno più dolci, si stendono in ondulazioni, sempre meno accentuate; gli alberi si diradano e si ritorna in Siberia.

Tale ci appare il paesaggio di là degli



KAZAN

Urali. Le colline lente, i vasti pianori ora vestiti di vegetazione, come prima di Tomsk; ora nudi, come nella steppa; ma in luogo della steppa, i campi arati e i villaggi più frequenti, più grandi, più poveri anche.

Traversavamo il paese della fame. Da quattro anni i raccolti mancano, e la fame distrugge gli abitanti che non riescono ad emigrare. Dietro le finestre delle *isbe* non ridono, incontro a noi, i fiori come in Siberia; i campi sono qua e là abbandonati, e i contadini raccolti nei villaggi, anche nei giorni di lavoro, cercano nell'ebbrezza della *volcha* l'illusione consolatrice.

Anche le strade erano tornate siberiane, dopo un intermezzo europeo di belle strade inghiaiate, dure e lisce che le lunghe file di carri pesanti percorrono portando il minerale grezzo alle fonderie e le verghe di ferro alle linee ferroviarie.

La pioggia era ri-

del boscaiolo che non conosce la sega e lo scalpello, riuni i gavelli al mozzo con razze nuove, grossolane sì, ma resistenti.

La strada diveniva sempre più siberiana; pareva che, avvicinandosi all'occidente, peggiorasse sempre, invece di migliorare. Gli urti, le scosse, i salti della *taiga*, ci sembravano forse, perchè lontani, un nulla in paragone di questi sobbalzi che ci sbalottavano rudemente e nei quali sentivamo le molle cedere e stemprarsi. Finalmente si ruppero. Noi eravamo lontani da Kazan — forse 40 chilometri ci separavano dalla vecchia città che ha visto le bufere delle invasioni e delle guerre secolari. Gli ultimi 25 chilometri erano su strada nuova, splendida, paragonabile alle migliori d'Europa; e li percorremmo con prudenza

come se portassimo un ferito; ed era il ferito che portava noi. E non le sole molle erano gua-



Mosca — Veduta del Kremlin.

cominciata, e sulle terrenere e rosse, dove crescono le betulle e i pini, era lo stesso, affondare e slittare lo stesso lavoro arduo contro le difficoltà sempre rinascenti della via. E intorno, un paesaggio desolato, villaggi lontani dalle strade, agglomerazioni di case senza cupole verdi e senza minareti bianchi; genti strane nei campi, donne che sembrano vestite di corazza, calzate di panni legati attorno alla gamba, volti da zingari, scuri, impenetrabili, senza nulla di familiare nello sguardo torvo; e la pioggia che cade e avvolge tutto in un denso velo di nebbia e di tristezza.

E alle malinconie del paesaggio si aggiungeva il pensiero per la vettura; l'istrumento non era più quello di una volta; la ruota sinistra, che cigolava da un pezzo e lentamente si dislocava, poco dopo Perm, appena passata la Kama, si sfasciò.

L'estremità delle razze avevano preso giuoco negli alveoli, che si erano allungati, e le razze sfuggivano. Ci fermammo appena in tempo perchè gavelli e cerchione non se ne andassero per conto loro. Con una riparazione sommaria raggiungemmo il villaggio più vicino dove il carradore, latinista autodidatta, in mezza giornata di lavoro intelligente, maneggiando l'ascia

ste. Dopo Perm, anche i buloni che fissano il tamburo del freno all'albero di trasmissione, si erano nodivelti nelle scosse.

L'indomani, compiute le riparazioni necessarie; traversammo la Volga in *ferry-boat* e ci mettemmo per la strada di Nijne-Novgorod.

La Volga a Kazan pare un braccio di mare. Fino alle sue acque scendono le case della città e sulle sue sponde si agita la vita intensa di un porto di mare.

La Volga, la madre Volga, dà vita e comunicazioni facili a tutta la Russia centrale, e fino al Caspio e alla Persia.

Lungo il suo corso levano le loro rovine Itill, Bulgari, e Sarai, le capitali di tre stati potenti; hanno vissuto popoli scomparsi dalla storia: i Kazar, i Bulgari bianchi, i Tartari della Grande Orda; sono nate e si sono spente le razze.

E per la strada che percorrevamo verso l'Occidente, i cavalieri di Ivano il terribile avevano mosso alla conquista di Kazan che leva alto nel cielo le cupole delle sue chiese, i minareti della sua moschea e la torre di Sulimbechi abbellita dalla leggenda.

Pareva che la pioggia, che aveva reso così difficile l'assedio nel secolo XVI, volesse annientare anche noi; certo, aveva ridotte le strade

in uno stato incredibile se si pensi che eravamo nel centro della Russia, fra due delle sue più grandi e popolose città, a poche centinaia di chilometri da Mosca.

Non avevo mai visto tanto fango. Presto ne fummo coperti. Il freddo era intenso; l'umido ci agghiacciava. Verso sera, bagnati, inzacccherati, stanchi, scivolammo in un fosso. Fu l'ultima nostra *panne*.

La prima l'avevamo avuta laggiù, subito dopo Urga, lontano, in un paese che in quel momento ci sembrava leggendario, tanto lungo parevaci il tempo trascorso da allora, tanta distanza avevamo percorsa, e così grave di monotonia era stata la nostra vita.

Là, i Mongoli seri, taciturni ci avevano aiutati e, vistici salvi, si erano dileguati, sui loro piccoli cavalli, nella steppa verde, misteriosamente come erano venuti; qui un mugnaio, che sul vicino ruscello aveva la mola, un povero essere corroso dall'alcoolismo, ci diede aiuto e ospitalità, nell'*isba* fetente, fra i suoi bimbi gracili e miserabili. E tutta notte lui e i compagni del vicino villaggio, pieni del boccione di *voitcha*, nel quale avevano investito il frutto delle loro fatiche, avevano cantato, colla voce rauca e la lingua incerta, le lente, melanconiche canzoni del loro paese.

L'indomani a Nijni-Nowgorod il nastro bianco che l'immaginazione ci aveva fatto intravedere a Irkutzsk e che per migliaia di chilometri avevamo sperato invano, si stendeva questa volta davvero dinanzi agli occhi nostri, ci riannodava alla patria, ci diceva che il lavoro assiduo, insistente, paziente di 45 giorni stava per essere incoronato dal successo.

E ci parve più bella la Volga, che, sotto le alte terrazze della città, brulica di chiatte e di rimorchiatori, di gente venuta da ogni parte dell'Asia per la fiera imminente, ci parvero più venerande le chiese dell'antica Wladimir, e più fraterni i saluti degli automobilisti venuti ad incontrarci fuori di Mosca.

E quando le mille cupole d'oro scintillarono nel sole, quando vedemmo le torri e le porte e le mura del Kremlin, quando dalle officine si precipitarono fuori i lavoratori per acclamarci con la voce consapevole delle folle operose, allora godemmo la prima emozione lieta.

Quel giorno il compito che ci eravamo assunti era esaurito.



Al confine italiano — Il passo del Piccolo S. Bernardo.

Maestà, Signore, Signori,

Pietroburgo, Berlino, Parigi furono le tre ultime tappe del nostro viaggio. Tre tappe che l'accoglienza cortese di quelle tre capitali ha segnato nella nostra memoria per sempre. Tre tappe nelle quali l'entusiasmo popolare, senza artificio, ha fissato inappellabilmente il significato dello sforzo tentato, il valore del successo ottenuto.

Significato e valore che sono, mi pare, tutti qui; nell'affermazione solenne e decisiva di una industria essenzialmente europea, di una industria giovane ma vitale ed attivissima, nella quale è impegnato un cumulo enorme di capitale, di scienza, di intelligenza, di lavoro abile ed evoluto, e che segna un passo avanti sulla via dell'abolizione di ogni motore umano o animale, abolizione che è uno degli indici più sicuri del progresso sociale.

Le nostre persone, in tutto questo entusiasmo, scomparivano; ma se affioravano qua e là, noi accettavamo senza rossore l'omaggio.

Esso ci diceva: attraverso questa fatica sportiva voi avete dimostrato anche una volta che la fibra italiana è agile e salda — là dove una eredità di potenza e di comando accresce l'efficacia dei mezzi e impone più frequenti e rigidi i doveri, come là dove l'individuo nuovo esalta se stesso col lavoro della mente e del braccio.

E ci parve compenso sufficiente ai disagi sopportati il pensiero che, pur con questo nostro atto semplice e modesto, avevamo recato testimonianza della vigoria del popolo italiano, dello sviluppo civile del nostro paese.

SCIPIONE BORGHESE.

Con questa terza puntata noi abbiamo esaurita la pubblicazione, originalmente e riaccomodamente illustrata, della conferenza tenuta dal Principe Borghese sull'impresa automobilistica che tanta ammirazione ed entusiasmo ha suscitato ovunque. Ed abbiamo nel tempo stesso mantenuta la promessa fatta ai lettori di porgere in ciascun numero della *Rivista Mensile* uno scritto di autore celebrato. Per i prossimi numeri ci siamo già occupati della collaborazione di valenti e brillantissime penne, che contribuiranno a conservare alla *Rivista* quell'impronta d'intellettualità che ha riscosso finora le generali simpatie.

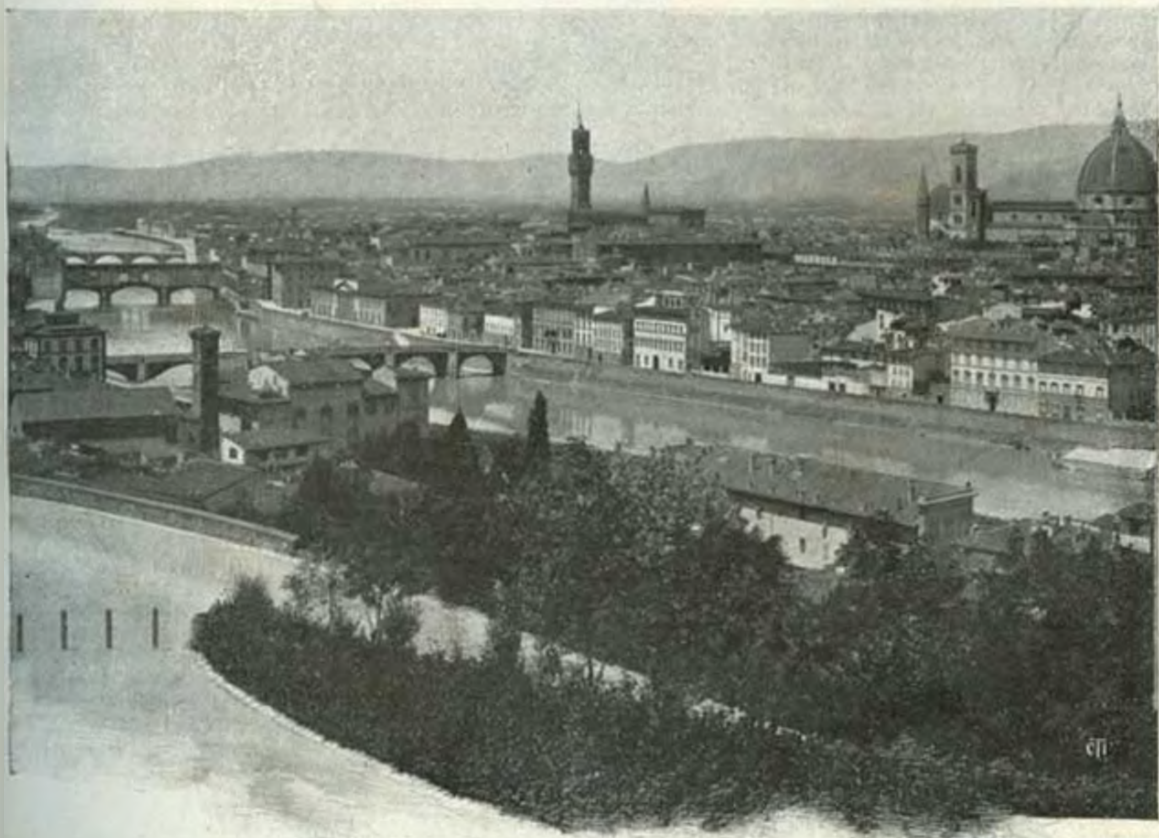
Al nostri soci ora spetta di incoraggiare e rendere più efficace l'opera nostra aumentando la potenza morale e finanziaria del Touring Club. Il che essi potranno fare con una propaganda costante che conquistati alla buona causa ed all'azione del Touring un sempre maggiore e crescente numero di proseliti.

I PROVERBI TOPICI ITALIANI⁽¹⁾

Fra i molti proverbi italiani relativi a località e dei quali, per incarico della Direzione, intraprendo una rassegna, alcuni ve ne sono che hanno il particolare carattere di essere dei giochi di parole basati su equivoci o doppi sensi, di essere insomma, come dicono i nostri vicini di Francia, dei *calembours*.

Si capisce facilmente che, dato l'immenso numero di nomi geografici, taluni anche stranis-

bato è il nome di un fiumicello che scorre presso ad Avellino; e di questi giochi di parole non ha trascurato di giovare anche il teatro comico popolare, e non è a dire le risate che suscitava Petito, nel vecchio teatro di San Carlino a Napoli, quando, sotto la maschera di Pulcinella, udendo di una signora che viaggiando in Toscana era stata a Pisa e poscia a Lucca, esclamava tutto sorpreso: *Chilla è stata appisa*



Panorama di Firenze visto dal Piazzale Michelangelo.

simi, i *calembours* con essi foggiate sono innumerevoli; e non vi ha forse lettore a cui non ne sia noto qualcuno. Giochi di parole che talora balzano fuori spontaneamente per il grottesco o il ridicolo di certi nomi, ma alcune volte sono anche graziosi e bene immaginati, come quello ad esempio, in forma di domanda: — « Qual è la città dove si mangia in venerdì il pesce pescato nel sabato? » — domanda che naturalmente sorprende assai chi non sappia che Sa-

allucca ancoral (è stata impiccata e grida ancora!)

Poiché dunque i giochi di parole hanno sempre deliziato il popolo, non è da meravigliare se anche nei proverbi e nei modi di dire proverbiali che si riferiscono a località ve ne sono parecchi basati esclusivamente su di essi. Il seguente che, adesso credo sia affatto in disuso, era ancora un secolo fa la risposta quasi di rito a un complimento: *Piacenza è lontana da Verona*, col quale proverbio, citato anche dal Clasio nel suo commento alla commedia del Cecchi *Gli Sciamiti* (atto III, scena 6), si intendeva significare che il cercar di *piacere*, e cioè l'adulazione, è lontana dal *vero*, e chi sa quante volte questo proverbio sarà vezzosamente uscito dalle labbra delle belle signore nell'accogliere con la de-

(1) *I Proverbi topici* usano alcuni trattatisti della materia, nel senso di proverbi correnti in un dato luogo, e così: proverbi topici vicentini, messinesi, gargagnini, ecc. A me sembra però che questi possano chiamarsi benissimo *proverbi locali*, e si possa quindi serbare il nome di *proverbi topici* per quelli invece che si riferiscono a località.



Veduta di Mirandola.

bita ritrosia gli omaggi resi alla loro bellezza! Ma i moderni mezzi di locomozione hanno tanto abbreviato le distanze che quell'espressione ha finito col perdere il suo sapore e quindi ogni sua efficacia, cosicchè ritengo sia ormai del tutto dimenticata.

Di questi proverbi calembours ve ne sono altri invece che seguitano a divertire anche le generazioni avvenire, finchè durino le città che ne sono oggetto, o queste non cambino nome, o il loro nome non cambi significato. Così i mirandolesi, per esempio, non rinunceranno probabilmente mai a dichiarare che: *Firenze è bella, ma Mirandola è ancor più bella*; e nessuno potrà mai dare loro torto perchè è incontrastabile che una cosa veramente bella più si ammira e più piace. Così pure gli abitanti di Modena per magnificare la grandiosa veduta che si gode dall'alto della loro Ghirlandina vi giureranno che di lassù, nei giorni di bel tempo, *si vedono Bologna e cento città!* E voi, se salirete sulla bella torre che custodisce ancora la storica secchia, sarete costretti a convenire della verità di quell'asserzione perchè, dopo tutto, Cento, la città natale del Guercino, non è a grande distanza! Ricorderò anzi a questo proposito che quando un ufficiale di guarnigione a Modena va in distacco a Cento, non mancano mai i suoi colleghi di ricantargli il ritornello d'obbligo: — Mandami almeno qualche biglietto... da Cento!

•••

Uno fra i più conosciuti di questi giuochetti toponomastici è il famoso proverbio: *Vedi Napoli e poi mori!*, la cui interpretazione più divulgata è quella appunto che ne fa un giuoco di parole, perchè secondo essa, vi sarebbe vicino a Napoli un paesello di nome *Mori*, cosicchè il viaggiatore che oltrepassa quella città dopo di essa vede *Mori*. Ora questa divulgatissima e ripetutissima interpretazione del noto e antico proverbio è dovuta evidentemente a un equivoco, perchè vicino a Napoli non esiste alcun paese nè paesello, e neppure alcuna località qualsiasi che abbia quel nome, e nessun napoletano l'ha mai saputa indicare; se tuttavia si fa questa obiezione a coloro che si ostinano in quella curiosa interpretazione se la cavano dicendo che si tratta di un villaggio che una volta esisteva.

Siccome però la diffusissima opinione secondo la quale il proverbio in discorso è ritenuto un giuoco di parole nel senso sovra esposto, deve pur avere una causa, può darsi che nel tentare di rinvenirla bene siasi apposto il professor Rodolfo Renier, quando nel *Giornale degli Eru-diti* (anno 1883, pag. 52) ritenne, appunto per

la mancanza di un villaggio *Mori* napoletano, che quel motto dovesse essere originario dell'Alta Italia, dove invece un paese con questo nome esiste realmente, e pensò anzi il Renier che quel proverbio deve aver avuto due momenti nella sua formazione. « Il primo momento, scriveva il chiaro professore, non fa che indicare la meraviglia del forestiero che visita Napoli, il quale dice che dopo quel viaggio non resta nulla di più bello da vedere al mondo, e si può morir contenti. Nel secondo momento entrò la possibilità di un equivoco, che forse rese il motto duraturo. L'equivoco è fra il *mori*, da *morire*, ed il *Mori*, paese ben noto del Trentino, sulla linea ferrata fra Ala e Rovereto. Non è impossibile che lo scherno alimentato dalle ire municipali abbia accresciuto vita alla frase ». E qui col valentissimo Renier non vado più d'accordo, perchè nel caso in questione lo scherno alimentato dalle ire municipali non so vederlo davvero; mentre mi sembra invece assai verosimile che un motto il quale già esisteva come espressione di entusiasmo per il luogo meraviglioso ove sorge Napoli, sia stato dagli abitanti stessi di *Mori* applicato al loro paese, avendo essi voluto asserire, scherzosamente approfittando del doppio senso, che quanto a bellezza di località, dopo quella tanto decantata di Napoli, viene quella della loro terra. Si tratterebbe insomma di un proverbio tipico molto analogo a quello che sopra ho riportato coniato dai mirandolesi.

Nota ancora a proposito di *Vedi Napoli* la seguente variante siciliana registrata dal Pitre ne' suoi *Proverbi siciliani*:

*Vidi Napuli e poi mori,
Vidi Palermu e gori! (godi).*

e quest'altra veneziana che trovo riprodotta in un monologo del comico Antonio Salsilli: *Dixè el proverbio: Vedi Napoli e poi mori, e mi digo che i veda Venezia e i crepa lorì!...*

•••

Un altro proverbio tipico non altrettanto diffuso e noto quanto il precedente, ma di grande valore certo, non fosse altro pel molto inchiestro che ha fatto spargere a vari insigni scrittori e a molti professoroni, è il proverbio, tempo addietro assai usato, *Cercar Maria per Ravenna*, sulle cui erronee interpretazioni i detti valentuomini hanno assai arzigogolato, mentre anch'esso non è altro che un curioso giuoco di parole non fondato però sovra un doppio senso, bensì, come vedremo, sopra un cambiamento di senso avvenuto con l'andar del tempo.

Gli accademici della Crusca, e dietro ad essi il Mannuzzi ed altri, avevano concluso e stabilito che il detto proverbio significa e deve signifi-

ficare « cercar le cose dove non sono » fondando questa loro interpretazione, tra le altre cose sul fatto di un antico bassorilievo marmoreo, murato in una torre di Ravenna, e sul quale è rappresentata una donna, a cui il popolo di quella città ha dato il nome di *Mariola*, e un cavaliere che, secondo lo stesso popolo, la sta cercando da un'altra parte: donde il modo proverbiale romagnolo: *e' cerca Mariola per Ravenna*, per dire di uno che cerca una persona o una cosa dove non è.

Il Fanfani invece ne' suoi *Diporti filologici*, richiamando l'interpretazione che di quel proverbio davano i vecchi lessicografi, quali il Varchi, l'Ercolano, il Menagio, il Morosini, e cioè: « cercare andare incontro al proprio danno », sostiene con sottili argomentazioni che questo è il vero suo significato. In una lunga nota poi, da lui aggiunta in fondo alla citata sua opera, intona un inno di trionfo addirittura, per aver scoperto, a confusione de' suoi avversari, l'origine del proverbio stesso, dichiarata in una novella in terza rima di Luigi Cinzio Fabrizi nella rarissima e quasi introvabile opera che questo autore scrisse sulla origine dei proverbi, e della quale ecco il titolo preciso non riprodotto dal Fanfani: *Il libro della origine delli volgari proverbi di Aloyse Cynthio de gli Fabritii della poderosa et incolta città di Venezia cittadino*. Questo libro è stampato in Venezia stessa nel 1526, e malgrado il titolo pretenzioso non si occupa che di una trentina di proverbi in tutto spiegati in forma di novelle. Quella che riguarda il proverbio *Cercar Maria per Ravenna* è analoga ad altra novella popolare in ottava rima, di poco posteriore, e che parimenti fu conosciuta dal Fanfani. In sostanza l'intruccio di queste due novelle cinquecentesche, ricalcate su per giù ambedue su quella di Pinuccio, che è la sesta della giornata nona del Decamerone, è il seguente. Un giovine è innamorato di una giovine i cui genitori la maritano invece a un vecchio ricco che ne è gelosissimo, e la tiene quasi prigioniera in casa sotto la custodia di un'arcigna cognata. Il giovine per riuscire a penetra-

re là dentro si traveste da donna, prende il nome di Maria, va per le case di Ravenna a prestar servizi, e fa sì buona prova che tutti la vogliono: « Maria qua, Maria là, dice il Fanfani, e la non c'era per i mezzi ». Insomma quando si aveva bisogno di Maria non era facile trovarla, tanto la teneva cara chi l'aveva. Il vecchio deve fare un viaggio e tale è il buon nome e la fama di onestà della creduta ancella che egli per non lasciare la moglie sola con la cognata, va a *Cercar Maria per Ravenna* affinché le faccia buona e onesta compagnia. Il resto è facile immaginare. Quando il vecchio ritorna, i due innamorati ne sono talmente indispettiti che per levarlo di mezzo lo avvelenano, e nella sua novella il Fabrizi conclude: *Hor vada et cerchi Maria per Ravenna che ben trattato l'ha come chel merla, meglio era non tornar giamai da*

] Senna!

..... che fin ai di nostri
si porge a tal bisogno questa offerta
che quando ad Alcun par che

] Alcun si mostri
andar drieto al suo pegio, come

] Amico
che sol per lo suo Amor com-

] balla et giostri,
Così si suole dir chel cerca

] intrico.

Dunque, esclama trionfalmente il Fanfani, *cercar Maria per Ravenna* ha proprio il preciso significato di « cercare il proprio danno », e contro i sostenitori dell'altro significato « cercare le cose dove non sono » infierisce terminando: « Ma che ciarle! Vediamo piuttosto con quanta leggerezza si accettano e si sostengono anche gli errori, quando ci si lascia sopraffare dall'avversione e dalla stizza: e da questo fatto, a cui potrebbero darsene altri molti per compagni, impariamo a non giurare così alla cieca in *verba magistri*, come molti fanno.

Non dico altro: che potrei uscire dal seminato e non voglio ».

Ebbene, il Fanfani che monta in questa guisa sui trampoli per sputare più tondo, sbagliava nè più nè meno de' suoi avversari, e il vero significato e la vera origine del dibattuto proverbio furono invece dimostrati all'evidenza da Prospero Viani nelle sue *Lettere filologiche e cri-*



La Ghirlandina di Modena.

tiche (Bologna, Zanichelli, 1874), e la sua interpretazione fu accolta con plauso dalla critica, fra gli altri dal valente bibliotecario Ludovico Passarini (Pico Luri da Vassano) che le dedicò una erudita dissertazione nella poderosa sua opera *Modi di dire proverbiali* (Roma, 1875).

Ma i lettori saranno ormai curiosi di sapere qual è dunque il vero significato e l'origine di *Cercar Maria per Ravenna*. Ecco qua, in breve. Ravenna anticamente era posta addirittura in mezzo al mare, come lo attestano Strabone, Plinio, Vitruvio, Sidonio Apollinare, ecc., ed alla *aequeora Ravenna* alludono anche i classici come ad esempio, Marziale (IX, 21). Il proverbio *Ravennae maria querere*, cercare i mari a Ravenna, era appunto usato anticamente nel senso di « cercare una cosa che si ha sotto il naso, che cava gli occhi » o come suol dirsi con un altro diffusissimo proverbio « cercare l'asino ed esserci a cavallo »; proprio insomma come se adesso si dicesse: « cercare il mare a Venezia! ». Coll'andare del tempo il mare da Ravenna si è ritirato, ma tale invece è assai spesso la resistenza e la durata delle parole, che il nome latino *maria* (plurale di *mare*) è rimasto; e siccome questo nome dopo tanti secoli non poteva più significare il mare che a Ravenna non c'era più, e d'altra parte l'italiano avendo sostituito il latino, e quel nome in italiano essendo unicamente nome di donna, ha naturalmente finito con l'assumere quest'altro significato che in seguito poi ha fatto immaginare ai novellieri la Maria della cinquecentesca novella.

Un altro proverbio ancora dello stesso genere e non meno del precedente benemerito... delle fabbriche d'inchiostro, tanto anch'esso ne fece spargere è: *Menar l'orso a Modena*; assai usato dagli scrittori, specialmente nelle vecchie commedie, nel senso di « voler fare una cosa di im-

possibile o per lo meno di assai difficile riuscita ». All'opposto però del precedente in cui il giuoco di parola *Maria per mare* non era accettato dai filologi, in quest'altro proverbio gli stessi filologi si erano incapponiti a vedervi un giuoco di parole, pretendendo che con esso si volesse significare « menar l'orso a modo » cioè con garbo, aggraziatamente, cosa in realtà alquanto difficile, data la natura della bestia tutt'altro che graziosa. Ma l'*a modo* non c'entra proprio per nulla; quel proverbio è un ricordo di un fatto rigorosamente storico che riguarda Modena, e viene anzi a costituire per sé stesso un documento storico di qualche valore. Rimando pertanto, la relativa trattazione all'articolo in cui mi occuperò dei proverbi topici italiani derivati dalla storia. Qui, per terminare questo mio primo modestissimo saggio, accennerò ancora a un'opera meravigliosa la quale, sebbene non si riferisca a questo genere di proverbi di cui ho preso a trattare, si riannoda tuttavia alla grande facilità del giuocare coi frequenti doppi sensi dei nomi di luogo, a cui ho accennato cominciando.

Si tratta di un opuscolo di 42 pagine in grande formato, pubblicato due anni or sono a Cagliari dal padre cappuccino Atanasio da Quarto, e intitolato: *Saggio di prosa obbligata composta di soli nomi dei paesi d'Italia a onore e gloria della Santissima Vergine del Rosario*. In esso l'autore ha trattato dei Misteri gaudiosi, dolorosi e gloriosi di Maria Vergine, adoperando, come è detto nel titolo, soltanto i nomi dei vari paesi italiani, e servendosi a tale scopo, con pazienza da vero cappuccino, di un Dizionario Geografico Postale! Egli ha diviso la sua prosa con tante linee verticali che segnano i nomi dei paesi, e sopra ogni nome ha posto un numero di richiamo alla nota marginale in cui sono indicate le provincie a cui quei paesi appartengono. Talora tra due di dette stanghette è posta soltanto una vocale senza alcun numero sopra di richiamo perchè essa è in pari tempo l'ultima del nome



Panorama di Napoli visto dal Vomero

di'un paese e la prima del nome seguente, come ad esempio:

| 41 | 42 | 43 |
| acri mos a valle

dove Acri, Mosa e Avalle sono paesi delle provincie di Cosenza, Torino e Reggio Emilia, che in margine sono segnate coi numeri 41, 42 e 43.

Avverte poi il buon padre in una sua prefazioncella che soltanto gli articoli *il, lo, la* e poche altre particelle non ha potuto molte volte ricavarle dai nomi di cui si è servito; perciò, pure mettendo anch'esse tra due stanghette, le ha stampate in carattere corsivo, e questo, egli dice «forma tutta la modesta licenza che si è preso l'autore». Veramente qualche altra licenza, rarissima è vero, egli si è presa contro la proprietà della lingua, scrivendo, per esempio, *secli* invece di *secoli* per approfittare di Secli, borgata della provincia di Lecce; *piagno* per *piano* per usufruire di Piagno, provincia di Sondrio; *vogia* invece della voce verbale voglia, scrivendo *Dio lo voglia*, per servirsi di Diolo e di Vogia, paesi delle provincie di Piacenza e di Venezia, ma anche queste licenze, pochissime ripeto



Merl (Trentino).

in 42 grandi pagine di stampa, non scemano il pregio di questo suo *tour de force* linguistico assai curioso e originale. Del resto, perchè meglio possano i lettori rendersi conto da sé stessi del merito anche letterario di questo strano e in pari tempo pietoso lavoro ascetico-geografico, riproduco qui sotto la *Salve Regina* con cui il padre Atanasio da Quarto chiude la sua operetta.

PROVINCIE		SALVE REGINA!								PROVINCIE		
Lecce	1	3	4	5	6	7	8			Verona	33	
Novara	2	Madre	di	misericordia,	vita,	dolendo,	e	no	stra	Pavia	34	
Como	3	9	10							Torino	35	
Siena	4	spemza,	salve:							Cagliari	36	
Trapani	5									Napoli	37	
Porto Maurizio	6									Macerata	38	
Brescia	7	11	12	13	14	15	16	17		Genova	30	
Venezia	8	A	Vol,	manella	m	o	vi	ri	o	Belluno	40	
Pavia	9									Modena	41	
Lecce	10									Ferrara	42	
Novara	11	18	19	20	21	22	23	24		Salerno	43	
Salerno	12	tti	gli	e	sull	figliuoli	della	fr	a	gi	l'Eva.	
Bergamo	13									Reggio Calabria	44	
Cagliari	14	24	25	26	27	28	29	30		Caerata	45	
Belluno	15	A	vyoca	ta	no	stra,	il	volta	te	gl	i	ma
Genova	16									Brescia	46	
Brescia	17	31	32	33	34	35	36	37	38	Como	47	
Avellino	18	terni,	ple	testi	occhi	ver	so	di	noi.	Pavia	48	
Torino	19									Novara	49	
Avellino	20	39	40	41	42	43	44			Palermo	50	
Brescia	21	ne	del	to	rrano	banilo,	a	a	noi	Cuneo	51	
Perugia	22									Bergamo	52	
Ascoli P.	23	45	46	47	48	49	50			Ferrara	53	
Novara	24	a	stai	ono	del	benedetto	Omodio	pro	dutto	Brescia	54	
Parma	25									Belluno	55	
Venezia	26	51	52	53	54	55	56	57		Pisa	56	
Como	27	al	mu	terno	vergine	a	eno;	a	fo	nera	o	pla
Piacenza	28									Belluno	57	
Alessandria	29	58	59	60	61	62	63	64		Verona	58	
Avellino	30	o	dolce	luna	cola	ta	Ma	r	la,	Avellino	59	
Perugia	31									Verona	60	
Belluno	32									Udino	61	
										Piacenza	62	
										Novara	63	
										Torino	64	

Come si vede la fatica spesa dal padre Atanasio da Quarto nel comporre siffatta sua «prosa obbligata» non deve esser stata poca, ed anche se ne deve ammirare l'ingegnosità. Tuttavia il suo lavoro acrobatico-religioso mi suggerisce altresì alcune profonde considerazioni filosofiche sulla utilizzazione pratica della pazienza dei cap-

puccini; ma le tralascio per non annoiare i lettori mentre può darsi che col breve saggio da me riportato del detto lavoro li abbia divertiti. La quale cosa spero anch'io che... così la sia!

AMERICO SCARLATTI.

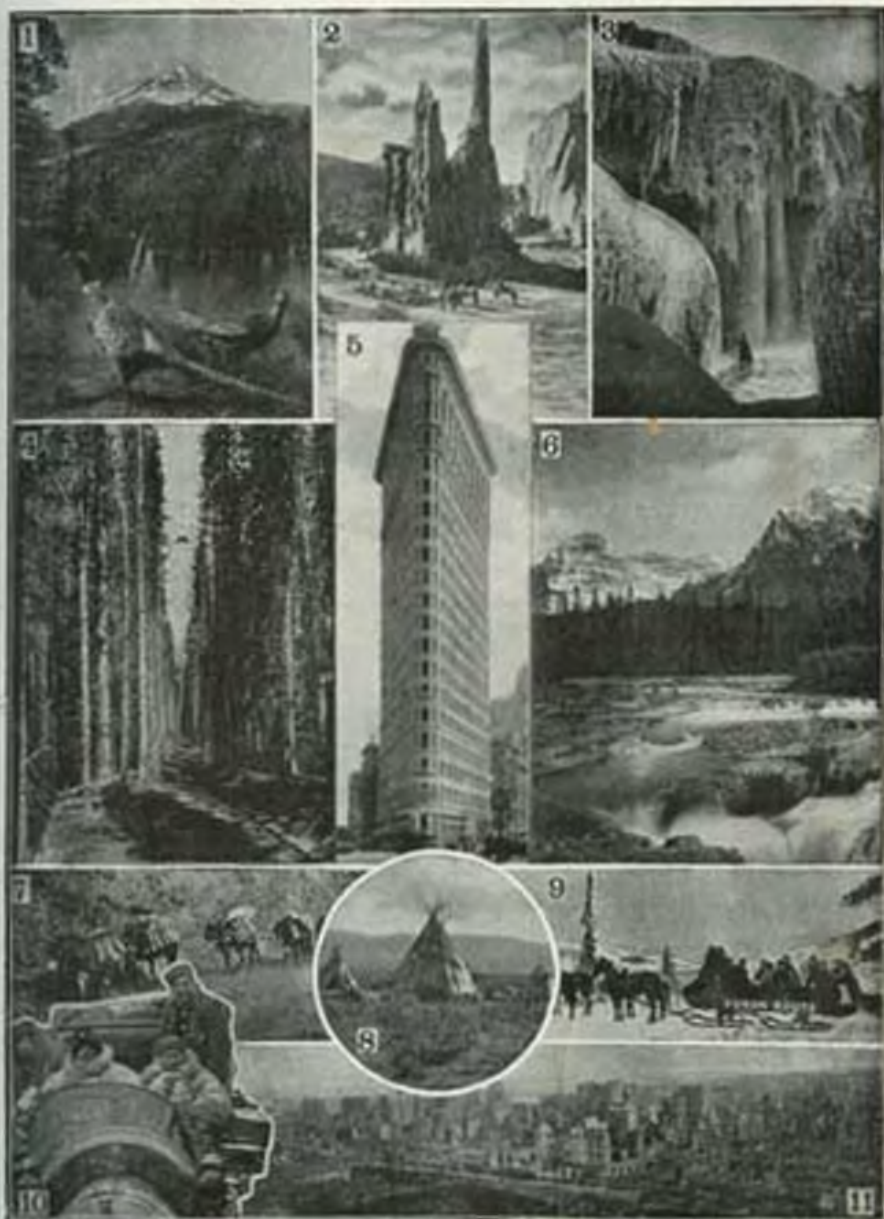
Il Raid New York-Parigi - I concorrenti.



La Thomas prima, la Züst seconda, hanno raggiunto S. Francisco e compiuta la traversata di tutta l'America del Nord seguendo l'itinerario della Ferrovia del Pacifico. Essi si sono imbarcati per Seattle donde proseguiranno ancora per mare sino a Japan per poi proseguire nell'Alaska se non salperanno invece per Wladivostock.

(In alto) La Züst a 200 miglia da Chicago. — (Nel centro) La Züst insegue la Thomas presso Council Bluffs. — (In basso) La Züst in panna nella neve presso Choyonno.

Il Raid New York-Parigi - Paesi e costumi.



1919. 200 sq. Miles. Adams)

1. Nella montagna della Sierra Nevada. — 2. Cathedral Square, Denver (Colorado). — 3. Canale del Niagara gelato. — 4. Le selve sulle montagne Rocci-oo (Wyoming). — 5. Uno sky-scraper di New York. — 6. Il fiume Yucian (Alaska). — 7. Il servizio postale in Alaska. — 8. Tenda di Paul Horn (Nevada). — 9. Le selve ammassate nell'Alaska. — 10. I volontari italiani (ritratto al volante, Scartiglio in alto a destra). — 11. San Francisco.

Le corse nel 1907 e l'industria automobilistica italiana

Con questo titolo il cav. dott. Italo Bonardi console del T. che assistè quale incaricato del Ministero d'A. I. e C. alle corse automobilistiche del Taunus e di Brescia pubblica una monografia assai pregevole per copia di fatti e dati statistici, per serietà di criteri ed acutezza di osservazioni. La monografia del Bonardi inaugura, e degnamente, le serie delle relazioni ufficiali sull'automobilismo in Italia. La *Rivista* se ne compiace e si affretta a darne uno stralcio che per una forzata brevità dovrà limitarsi ai principali dati statistici.

Il Bonardi mostra dapprima che le corse furono e sono tuttavia, sebbene in minor misura, un fattore importante del progresso tecnico e dello sviluppo generale dell'automobilismo, e, notato quanto l'industria italiana si giovasse dei successi sportivi, esamina particolarmente le corse del 1907, tutte vinte da macchine italiane, ed il modo col quale vi figurarono le varie case costruttrici nostre.

Queste, secondo un computo basato sugli elenchi dell' *Annuario dell'Automobilismo* pubblicato dal Touring, erano nel 1907 circa 50 con 55 milioni di capitale; ma altre 35 ve n'erano fabbricanti carrozzerie parti e pezzi staccati ed accessori importanti, con un capitale complessivo di 18 milioni circa. Queste cifre di-

mostrano che l'Italia occupa un posto importante nella produzione automobilistica anche in confronto colle nazioni meccanicamente più progredite, specialmente dal punto di vista del numero dei fabbricanti.

Le automobili in Italia erano 2124 nel 1905 e salirono a 3366 nel 1906. La tassa recentemente introdotta ammontò nei due anni 1906-1907 complessivamente a L. 707 000 circa, rappresentante l'introito per 6080 automobili. Quanto alle importazioni ed esportazioni esse risultano dallo specchio A): si suddividono poi dal punto di vista del paese d'origine e di destinazione e dal peso che è il criterio pel pagamento del dazio d'entrata, come dallo specchio B).

Il dott. Bonardi crede che l'industria automobilistica nel suo complesso, potrà superare favorevolmente la crisi che presentemente la travaglia, specialmente se saprà proficuamente dedicarsi alla costruzione degli automobili per uso pratico e dei carri trasporto.

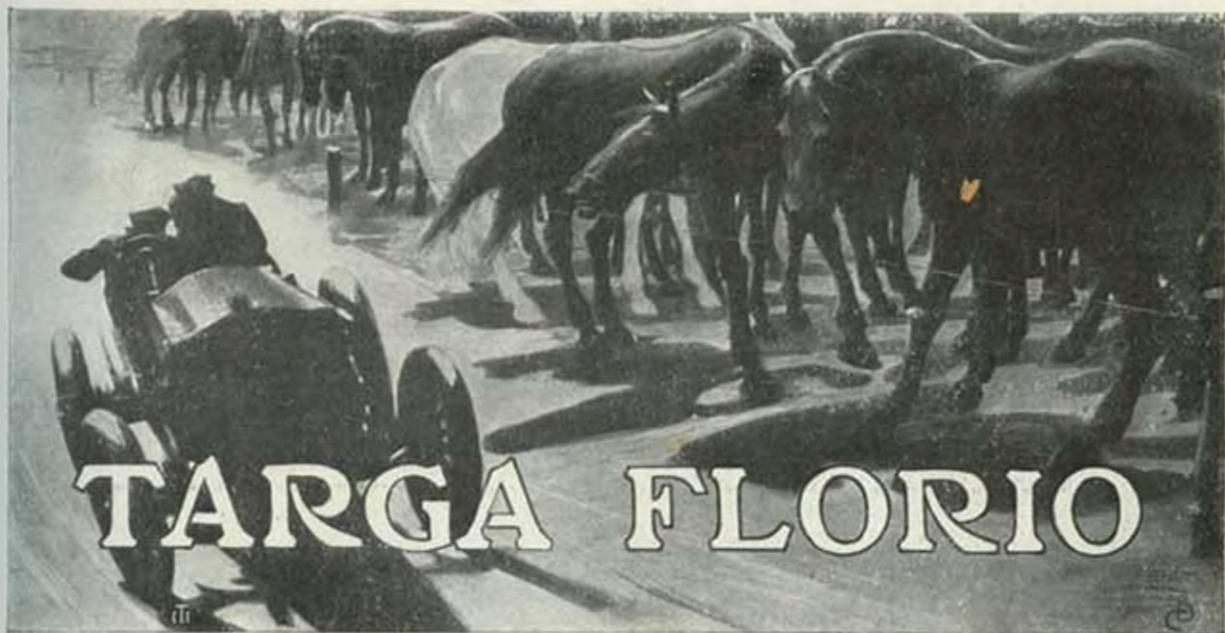
Non c'è dubbio d'altra parte che questo sia l'intendimento e lo scopo dei costruttori e si può ragionevolmente sperare che lo raggiungeranno, specialmente se nel miglioramento delle strade e nel diminuito prezzo di combustibile troveranno il favore dell'ambiente esterno.

Specchietto A.

A N N O	IMPORTAZIONE		ESPORTAZIONE	
	Numero	Valore	Numero	Valore
1905	071	8,536,350	267	3,646,600
1906	030	9,041,271	829	11,847,760
1907	725	8,266,335	1285	20,183,310

Specchietto B.

PAESI di provenienza e di destinazione	VETTURE AUTOMOBILI					
	Importate ed Esportate dal 1° Gennaio al 30 Novembre					
	del peso di 500 Kg. o meno		del peso di più di 500 fino a 1000 Kg.		del peso di più di 1000 Kg.	
	Importate	Esportate	Importate	Esportate	Importate	Esportate
Francia N.	125	21	170	102	134	200
Germania "	26	5	52	123	44	80
Stati Uniti "	51	—	1	1	—	30
Altri Paesi "	12	19	22	255	52	280
Totale . N.	214	45	225	480	250	674
Valore . L.	1 281 070	340 760	2 284 200	7 008 000	4 229 200	11 580 750



Il Circuito delle Madonie

Il *Circuito siciliano* — come è inteso comunemente fuori dell'isola, mentre più propriamente deve intendersi come *Circuito delle Madonie* — appartiene oramai al novero dei grandi avvenimenti e dei maggiori convegni automobilistici internazionali.

Le due corse dei precedenti anni 1906 e 1907 ne hanno assicurato il successo crescente, pieno, incontrastato per l'avvenire.

E massimamente in quest'anno esso accenna ad assurgere ad eccezionale importanza, non solo per i professionisti e gli appassionati dell'automobile, ma anche per tutti coloro che vi ravvisano il punto di partenza di un nuovo e promettente avvenire per l'Italia in genere e per la Sicilia in ispecie.

La corsa per la Targa Florio infatti va scoprendo ogni anno più agli italiani ed agli stranieri una regione che si poteva dire ancora turisticamente inesplorata: quella cioè che è serrata entro la chiostra gigantesca dei Monti Nebrodi.

Ed appunto per questo l'avvenimento assume, oltre all'interesse sportivo, una portata essenzialmente turistica.

La plaga delle Madonie del resto, per le bellezze meravigliose del paesaggio, per i documenti storici ed artistici ovunque sparsi, per la originalità caratteristica della sua composizione geologica, della sua flora e fauna e pel folklore tipico dei suoi primitivi abitanti — merita d'essere veduta, studiata, ammirata.

Il viaggiatore, che — lasciandosi alle spalle l'antica e silenziosa Termini (in cui si mescolano i ricordi dell'età greca colle vestigia della conquistata saracena), ed oltrepassata la linea ferroviaria che, tagliando il lato meridionale dell'isola congiunge due rive del mare Africano (Girgenti) — entra nel perimetro del Circuito si trova innanzi ad una grande distesa di terra calva, aspra e selvaggiamente desolata. Il distacco è assai rapido e senza transizione. L'incantevole sorriso della riviera sembra spegnersi bruscamente.

Nessuna voce od indizio di vita: i giardini e gli uliveti sono cessati ad un tratto. Intorno al fiume Torto è un seguirsì d'altipiani nudi, ed è molto se a lunghi intervalli si profila tristamente qual-



La medaglia modellata dallo scultore Leonardo Bistolfi. (*Allgemeine Automobil Zeitung*).

che castello diruto, od ostenta la sua miseria qualche capanna di mandriano.

Cerda si incontra lungo questo tratto.



Il Castello di Caltavuturo.

Il paese è lontano 9 chilometri dalla stazione ferroviaria: la sua fondazione risale a circa tre secoli or sono. Le strade sono larghe e diritte. Da Cerda il percorso in continui serpeggiamenti sale, passando innanzi alla gola rocciosa d'Ibrijo (Ebreo) sino a Caltavuturo.

E' questo un paese caratteristicamente saraceno. Gli dà il nome l'antico castello costruito dai Saraceni sulla cresta del colle vicino e che in lingua araba chiamavasi Kalat-Abi-Thur (fortezza di Abi-Thur).

Il Circuito passa tra le ultime case dell'abitato e la malinconica valle dell'Ebreo (*vadduni d'u Briu*).

Indi sfilano le grosse fattorie di Xireni, Dona lege, Fra' Zucco e i piccoli borghi di Nocciazzì e Calcarelli. Intantochè non si giunge al sorridente paesello di Castellana ed avviandosi ancora più su, all'industria cittadina di Petralia Sottana, cui non mancano per diventare uno dei più importanti centri di Sicilia che dei mezzi di comunicazione meno disagiati e più rapidi.

A questo punto il paesaggio muta come per incanto. La strada corre per un'immensa valle, rinserrata da montagne altissime — tutte appartenenti alla catena delle Nebrodi — dalle alte cime nereggianti di faggi, i cui bruni riflessi contrastano col verde chiaro delle querce e delle elci e coll'argenteo pallore degli olivi.

La strada si fa sempre

più erta, ma per compenso, la visione panoramica è originalmente e solennemente pittoresca.

Al primo *tourniquet* del tratto stradale che va da Castellana alle Petralie, si scorge Soprana, il più alto paese di Sicilia — a 1240 metri sul livello del mare — le cui bianche torri par che si librino nell'azzurro.

Fra tutti i paesi attraversati dall'itinerario della Targa Florio — è senza dubbio questo uno dei più interessanti. La sua fondazione si crede risalga ad un'epoca antichissima: infatti non è da escludersi si tratti della vecchia *Petra* di cui è cenno in Plinio ed in Tolomeo.

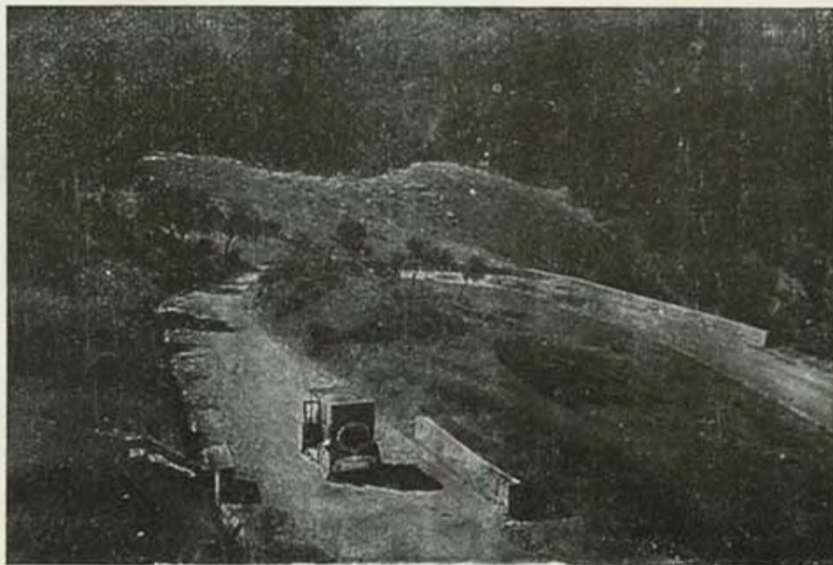
Comunque, esso era centro importante all'epoca della dominazione saracena, essendo sede di un emiro. Dai Saraceni passò ai Normanni, indi Petralia fu aggregata alla contea di Geraci.

Nelle sue chiese ed in un convento si conservano pregevolissime o-

pere d'arte. Petralia Soprana va rinomata nella regione per la bellezza delle sue donne, dalla linea un poco ieratica e dall'espressione languida — bellezza che viene esaltata in una canzone popolare di cui riportiamo i seguenti due versi immaginosi:

*Junta di billizzi è Petralia
la megghiu giuvintù è la suprana.*

Ma ciò che rende tipica la cittaduzza è la sua quasi eccezionale ubicazione. Situata a quella altitudine potrebbe costituire un'invidiabile stazione climatica nei caldi mesi d'estate. Non vi manca la purezza dell'aria imbalsamata dagli



La diacsa nel bosco dei sugheri.



La Curva di Cerla.



Petralla Sottana.

aromi dei boschi circostanti e l'acqua fresca ed abbondante.

Il Circuito sfiora indi le porte di Petralia Sot-



Il latifondo presso Cerda.

tana e prosegue pel bivio Geraci-Ganci. A poca distanza da questo trovasi il Passo del Bifolco che segna la maggiore altimetria del percorso.

Appena s'entra nel territorio di Geraci comincia la discesa.

Una discesa che si compie in mezzo alla vasta sughereta per cui va rinomata quella regione montuosa.

Il bosco finisce mentre ci avviciniamo a Castelbuono, ma il paesaggio non è per questo meno splendido e ridente.

Il percorso che va dall'antico borgo dei marchesi di Geraci ad Isnello è piano ed agevole sebbene poco interessante dal punto di vista estetico.

Ma oltrepassato Isnello — specie quando si giunge al valico di Mangiarrati — si presenta il grande, foltissimo, interminabile bosco di Aspromonte, e, più lontano ancora, quello di Volpignano. E' questa senza dubbio la parte più incantevole del Circuito, di cui il ricordo rimane nell'animo profondo, incancellabile.

Si giunge così a Collesano avvicinandoci alla meta della corsa.

Da Collesano, a circa 14 chilometri dalla stazione ferroviaria di Lascari, uscendo un poco dalla linea del Circuito, troviamo Gratteri, una amena borgata forse d'origine normanna, nota

per le sue ottime sorgenti d'acqua purgativa. Qui la via sale lievemente fino a raggiungere il monte, ove si crede sorgesse l'antichissima

Paropo, la città Sicula ricordata da Polibio e da Plinio, all'epoca della quale è opinione rimontino alcune monete trovate in questa località.

Da Collesano, il percorso, attraversando una maestosa e pingue conca montana scende sempre con tortuosi giri fino a Campofelice di Roccella, solo a 50 metri sul livello del mare e situato a distanza brevissima dalla spiaggia.

Questo abitato è congiunto al traguardo di Bonfornello da un rettilo di 5 chilometri parallelo alla linea ferroviaria, il tratto migliore sotto il riguardo automobilistico.

Siamo pervenuti sui confini delle Madonie, l'presso al ponte sul fiume Grande sorgono le tribune della corsa. Ed è a questo punto che

l'interesse sportivo della manifestazione ci riprende ed assorbe completamente. E' in questo tratto che i conduttori disfrenano, nella gara appassionante, la possa dei motori ed il volo impetuoso delle loro macchine.

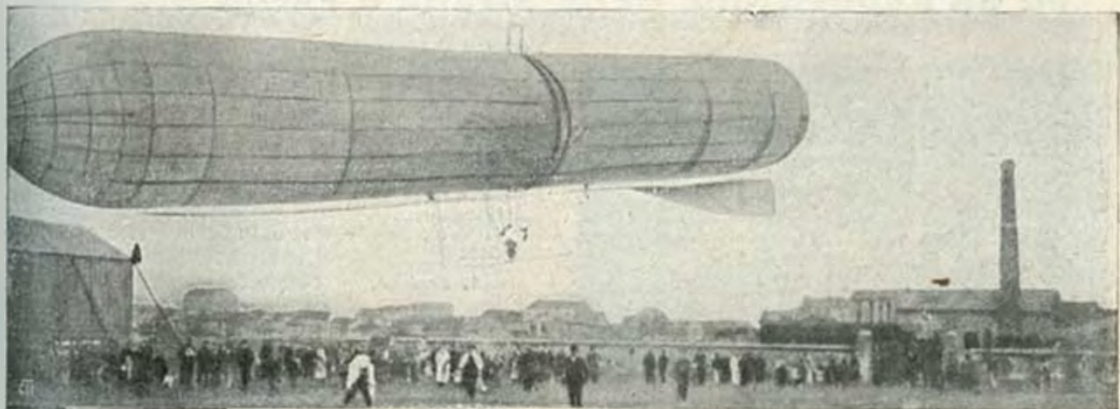
Superato il rettilo si ritrovano sulla strada nazionale Termini-Taormina, donde erano partiti al principio della gara, avendo compiuto interamente il Circuito della Targa Florio.

Circuito, che, per le salite faticose, le rapide discese e le brusche svolte, grande valore pratico conferisce ad una prova automobilistica.



Il rettilo di Bonfornello.

I più recenti progressi dell'aeronautica.



Il nuovo dirigibile Marcay sperimentato il 14 Marzo.



(a sinistra) Santos Dumont col suo nuovo dirigibile accoppiato con aeroplano a due motori.
 (a destra) Farman sul suo nuovo aeroplano N. 1 bis motore Renault 8 cil. col quale ha coperto 2 km. e 300 m. alla velocità di 60 km. l'ora.



Gli aeroplani di Farman (a sinistra) e di Delagrange (a destra) sul campo di Issy il giorno nuovo record di Farman, e del volo dell'aeroplano di Delagrange con a bordo le due persone.

Un Congresso Internazionale ed un'Esposizione della Strada a Parigi nel 1908.



Fac-simile della tessera del Congresso.

Il Governo francese ha autorizzato il Ministro dei Lavori Pubblici Barthou a prendere l'iniziativa di un Congresso Internazionale per trattare le questioni tecniche concernenti la conservazione delle strade ed il loro adattamento ai nuovi mezzi di locomozione.

Più volte abbiamo rilevato il fatto che in seguito allo sviluppo della locomozione meccanica sulle strade, queste vanno subendo deterioramenti gravi, mentre crescono a dismisura le spese per la loro manutenzione. A ciò si aggiunge la grave questione dei mezzi per combattere la polvere, al cui scopo si formò in Francia la Lega contro la polvere e di cui è segretario un italiano assai noto in questo campo, il dottore Guglielminetti.

Questi anzi nelle sue pubblicazioni sull'argomento ritiene che tutto quanto si è fatto finora, compresi anche gli ottimi risultati ottenuti colla catramatura, non è sufficiente quando le strade sono sottoposte ad un grande carreggio complicato con una circolazione automobile intensa.

Il problema quindi si presenta in tutta la sua complessità tecnica, igienica ed economica ed il Governo francese se ne è reso perfettamente conto organizzando questo Congresso.

Con larghezza di vedute e su proposta della Lega contro la polvere, ancorchè lo scopo del Congresso miri specialmente alla costruzione e manutenzione di strade, si è deciso di riunire nel Comitato di organizzazione non soltanto coloro che attendono alle strade ma anche quelli che le usano.

Tale Comitato, presieduto dal Ministro Barthou, comprende le rappresentanze di tutte le grandi Associazioni sportive, quali il Touring Club, l'Automobile Club di Francia, la Lega contro la polvere, i delegati del Ministero dei Lavori Pubblici da cui dipendono i servizi delle strade nazionali, i delegati del Ministero dell'Interno che si occupano delle strade dipartimentali, i rappresentanti della città di Parigi che s'occupano delle pavimentazioni ed organizzazioni urbane.

Il Comitato di organizzazione ha per presidenti onorari il prefetto della Senna, il prefetto di polizia ed il presidente del Consiglio generale della Senna; presidenti effettivi sono l'ing. Lethier, ispettore generale di Ponti e Strade; il barone Zuylen, presidente dell'Automobile Club di Francia o Bailif, presidente del Touring Club di Francia.

Il Comitato tecnico è presieduto dall'ingegnere Hélier, ispettore generale di Ponti e Strade, ed ha fra i suoi membri le più spiccate personalità tecniche in questa materia e cioè gli ingegneri: Monet, Le Govriau, Forestier, Auacher, Brot e parecchi altri.

Nella seduta di inaugurazione, il Ministro ha ricordato le circostanze che consigliarono l'idea del Congresso e ne precisò lo scopo. Si tratta di adottare le strade ai nuovi mezzi di locomozione; le strade di cui il deterioramento finirebbe per essere un danno per la circolazione ed un disastro per lo pubblico finanze; l'igiene compromessa dalla polvere, impone puro dei pronti rimedi.

Il Ministro, ricorda quanto si è fatto in Francia ed all'estero a questo riguardo, affermò essere

giunto il momento di coordinare o comparare tutti questi sforzi in una conferenza internazionale di cui l'opera sarà tanto più seria quanto meglio riuscirà preparata.

Il Comitato ha in seguito iniziato tosto i suoi lavori e sul finire di gennaio il Ministero dei Lavori Pubblici ha diramato la comunicazione ufficiale del Congresso ai Governi esteri, ai Societari sportivi esteri ed a quelle persone che notoriamente si occupano dell'argomento.

Il Congresso è diviso in due sezioni, comprendenti:

1. Sezione. — Costruzione e manutenzione.

1. **Questione.** — *La strada attuale.* Preparazione; scelta del rivestimento; mezzi di esecuzione; dati di costo; esame critico.
2. **Questione.** — *Sistemi generali di manutenzione.* Macadam; massiccato rivestite; massicciate diverse.
3. **Questione.** — *Lotta contro il consumo e la polvere.* Pulizia ed inaffiamento; impiego del catrame; impiego di altri prodotti; risultati tecnici ed economici.
4. **Questione.** — *La strada futura.* Tracciato, profilo longitudinale e profili trasversali; rivestimenti; articoli diversi; piste speciali.

2. Circolazione ed esercizio.

5. **Questione.** — *Effetti della locomozione automobile sulle carreggiate.* Deterioramenti dovuti alla velocità; deterioramenti dovuti al peso; influenza dei pneumatici, dei cerchioni, dei copertoni, degli scappamenti, delle soppressioni, ecc.
6. **Questione.** — *Effetti della massiccata sui veicoli.* Deterioramento degli organi, ecc.
7. **Questione.** — *Segnali nelle strade.* Segnalazioni chilometriche; indicazione di direzione, di distanza o di altitudine; ostacoli, punti pericolosi, ecc.
8. **Questione.** — *La strada ed i servizi di trasporti meccanici.* Trasporti pubblici, trasporti industriali, trainways, ecc.

Il Congresso avrà luogo con tutta probabilità dall'8 al 14 novembre 1908, periodo che coinciderà coll'apertura del Salone dell'Automobile di Parigi.

Ed è appunto nel Salone che troverà luogo l'Esposizione speciale della strada. E' ancora allo studio l'organizzazione di tale mostra, ma fin d'ora possiamo dire che essa si comporrà di tre classi.

La prima classe comprenderà carte, disegni, pubblicazioni, ecc.

La seconda classe si dividerà in due sezioni di cui la prima comprenderà i materiali impiegati nella costruzione e manutenzione delle strade, la seconda sezione comprenderà il macchinario e l'organizzazione generale dei cantieri (compressori, apparecchi per la catramatura, botti d'affiamento, ecc.).

La terza classe si dividerà pure in due sezioni di cui la prima si occuperà della circolazione sulle strade (ruote, cerchioni, copertoni, ecc.), la seconda sezione comprenderà i segnali delle strade (paracarri, cartelli indicatori di direzione, di ostacoli, di pendenze, ecc.).

L'Italia è stata convenientemente ricordata, in quanto oltre al Governo, al Touring ed ai principali Societari italiani, l'invito fu inviato pure a quelle persone che notoriamente si occupano dell'argomento. Chi scrive fu pure invitato a presentare una relazione su qualcuno dei vari quesiti di cui si occuperà il Congresso.

Non dubitiamo che il Governo provvederà perché l'Italia, che ha saputo prendere uno dei primi posti (si potrebbe senza tema dire il primo nell'industria dell'automobilismo, sia convenientemente rappresentata o partecipi ai lavori del Congresso, ciò al duplice scopo di far conoscere quanto si è tentato di fare da noi per la soluzione dei vari quesiti proposti al Congresso e per ammaestrarci di quanto nello stesso campo si è fatto o si intende di fare dalle altre Nazioni. Una pronta intesa in questo senso tra il Governo, il nostro Touring o gli altri grandi Societari sportivi, sarebbe pertanto opportunissima per un lavoro serio, utile ed onorevole per il nostro paese.

Ing. MASSIMO TROFEN

I dodici inconvenienti di un viaggio in diligenza.



7.

Oh, il mio Blitz, io non
morirò forse!



8.

Ecco cosa vuol dire non
avere le carte in regola.



9.

Andiamo, andiamo! è ora
di partire.

I dodici inconvenienti di un viaggio in diligenza.



10.

Il coraggio alla prova.



11.

Gli spassi dei gentili doganieri.



12.

Le dolcezze del ritorno.

Rivista delle Riviste

— Quando il legislatore non aveva ancora pensato con una serie terribile di comminatorie a tutelare il patrimonio artistico nazionale, si può dire... che nessuno, o quasi, pensasse ad esercitare la lucrosa industria dell'esportazione di capolavori.

Da che vennero istituiti degli uffici col compito di esercitare una vigilanza sulla esportazione clandestina delle opere d'arte il contrabbando artistico si è per così dire regolarmente organizzato ed ha compiuto nella evoluzione della propria tecnica dei progressi mirabili.

Il Marzocco esaminando la questione, enumera parecchi esempi dello malizio caratteristiche con cui i contrabbandieri riescono a farla in barba alla legge ed al famoso ufficio il cui compito è di esercitare, ecc., ecc...

Gli automobili non erano ottimi strumenti ancora poco tempo fa, prima che l'arresto scandaloso di Clémont Ferrand suscitasse le diffidenze della polizia e dei doganieri: un onesto ombrello non serve soltanto per ripararsi dalla pioggia, ma può anche recare al confine, sotto il naso dei vigiliatori un quadro d'autore avvolto intorno al proprio fusto.

Ma il contrabbando cosiddetto ufficiale ha altre forme geniali. Tizio ha una tavola del Ghirlandajo e la vuole mandare in America; va da un abile ebantista e gli ordina un tavolo massiccio, stile del trecento; il piano deve essere composto di due strati sovrapposti, ma fra il primo ed il secondo bisogna lasciare un vuoto di tanti centimetri di lunghezza, altezza e larghezza. In quell'incavo si introduce la tavola preziosa, poi su di essa, ben bene preservata, si fa incollare e inchiodare la facella di sotto della tavola. Questo mobile, accuratamente imballato, viene presentato all'Ufficio di esportazione, esaminato e licenziato! E come altrimenti!

— Sull'importanza delle scuole italiane in Egitto parla la *Nazione* in una corrispondenza dal Cairo, nella quale dimostra che « una lingua europea può diffondersi e mettere radici soprattutto fra gli arabi, quella è la lingua italiana. Del resto essa è generalmente compresa tra gli indigeni ».

L'inglese, invece, che pure essendo l'idioma ufficiale, dovrebbe maggiormente essere in uso, riesce ostica all'arabo. Quelle frasi spezzate, quelle esclamazioni ed interiezioni grottesche nelle quali gli inglesi cocollano, non sono esprimibili in arabo, lingua ricca ed immaginosa e dislessissima quindi riesce agli abitanti abituarvi la loro pronuncia ed il loro procedimento mentale. L'italiano invece è da loro lingua preferita per la sua affinità con le lingue orientali.

Oh, se fosse veramente la lingua preferita... anche fra gli italiani!

— La *Nature*, pubblica una statistica interessante, per quanto poco allegra delle vittime fatte ogni anno in Parigi dai diversi veicoli. Nel 1903 si ebbero 134 morti — nel 1904, 127 — nel 1905, 149 — nel 1906, 181 — nel 1907, 223. Ecco la scomposizione per 1907: 2311 tram hanno ucciso 85 persone — 11941 automobili e motociclette fecero 46 morti — 42 443 vetture o omnibus a cavalli 98 — 164,995 biciclette, 5 — 98 autobus 0. Si noti il numero trascurabile di morti causati dalle biciclette; è giusto dire che non si contano al loro attivo i ciclisti uccisi per collisione con altro veicolo. All'incontro gli autobus tengono il record; alla stregua attuale ciascuno di essi è destinato ad ammazzare il suo uomo in 19 anni. Ce ne vorrebbero 30 per un tram, 500 per una vettura a cavalli o 32 999 per una bicicletta. Ogni ciclista può dunque stare senza rimorsi... perché non ha alcuna probabilità di campare abbastanza a lungo per causare un disastro.

— A proposito di uno strano accidente accaduto ora fa poco tempo allo yacht « Wather Hen » che incrociando presso la foce del Shannon fu letteralmente capovolto da una schiera di marsuini lanciati perdutamente all'inseguimento di alcuni salmoni. Le *Chasseurs Français* cita alcuni interessanti casi di naufragi dovuti agli « spiriti belluosi » ed alla gelosia dei mostri marini insopportabili della concorrenza loro fatta sul mare dalle imbarcazioni.

Una sorte consimile toccò nel luglio del 1905 al battello da pesca « Jean Roy » nel Mare del Nord.

Non è raro, checché se ne dica, di vedere delle balene... attaccare dei bastimenti!

Lo schooner danese « Anna » in viaggio fra l'Islanda e la Nuova Brunswick fu « caricato » da un enorme cetaceo lungo circa 35 metri e ne ebbe la prua completamente sfondata. Per fortuna l'equipaggio fu raccolto in tempo dallo steamer « Queramore ».

Nel 1904 lo schooner « Monaghan » affondò la vista di Block-Island in seguito all'abbordaggio di un pesce sega che in un sol colpo sventrò il fianco della nave, aprendovi una falla d'oltre un metro di lunghezza.

Nel 1873 un battello da pesca venne rovesciato da una piovra gigantesca. L'orribile bestia venne uccisa dagli equipaggi d'altri battelli riuniti.

Succede per lo più che questi banditi del mare vengano puniti della loro temerità, massima quando s'attentano di assalire navi di grandi dimensioni.

— Il raid automobilistico New York-Parigi ha servito forse a qualche cosa. A far conoscere agli americani l'orribile condizione... delle strade americane.

Lo stato di viabilità nella grande Repubblica federale non ha fatto molta progresso dal tempo immemorabile in cui la vasta contrada era una colonia dell'Inghilterra.

Del resto, se ben si riflette, in questo particolare è prospettato un po' dell'indole del yankee, curante solo dei propri affari. E per la perpetua fretta di questi, ci sono le ferrovie coi treni direttissimi. Quanto al turismo lo sa San... lo fa in Europa.

Il *Motor Age* di Chicago annunzia ora che al prossimo Congresso delle strade il delegato Currier presenterà un progetto per la sistemazione della viabilità americana coll'intento di farlo in seguito accettare dal Parlamento federale.

L'articolaista non dissimula però la grandissima probabilità che un tal progetto rimanga ancora per molto tempo né più né meno di un progetto e le strade rotabili americane un po' desiderio.

— La genesi dell'arte e della scienza fotografica è ricordata da *Les Annales politiques et littéraires* in un interessante aneddoto.

Un giorno — riferisce la citata Rivista — capitò in casa del celebre chimico P. Dumas una signora che lo scongiurò di interporre la sua autorità per strappare il proprio marito alle aberrazioni ruinosi di uno studio che minacciava di gottare la famiglia nell'estrema miseria.

— Mio marito, ha abbandonato la sua arte di pittore, e si dà a vendere pazzamente tutto ciò che possiamo per comperare ingredienti e costruire apparati...

P. Dumas promise di recarsi presso l'artista, ed il giorno seguente, fattane la conoscenza, dopo una breve conversazione, gli dichiarò, con grande stupore della moglie:

— Proseguita pure nei vostri studi o fate assegnamento sul mio danaro.

Il pittore continuò infatti e grazie al generoso concorso di P. Dumas, poté conseguire il suo scopo.

Quel pittore era Daguerre che riusciva ad applicare uno dei principi essenziali della fotografia.

— Uno strano racconto illustrante come il senso della cavalleria abbia le sue manifestazioni, sia pure selvaggio, presso certi popoli barbari, ce lo narra *Le Tour du monde*, in un articolo sul Touaregs del Sahara.

Una sera apparve un leone in un accampamento di queste genti nomadi. Fu, all'improvviso un coreo di uomini armati.

La bolva ristette un istante sconcertata dal frastuono e dagli urli.

Ma i Touaregs, prima di disporsi a colpire, vollero risolvere a chi spettasse l'onore di scagliare la prima lancia.

Ma la discussione, accalorandosi, si mutò in alterco. Un giovanotto, trasportato dall'ira lanciò un insulto contro il padre di un compagno, che vendé l'offesa uccidendo sul posto l'oltraggiatore.

Una mischia feroce si impegnò nella quale vi furono tre morti e parecchi feriti. Ed intanto il leone, tranquillamente ed indisturbato se ne andava pel fatto suoi.

L'attualità nell' imagine.



Trasporti... carnevaleschi. — Il corso mascherato a Milano.

(Fot. Foti).



Costa somala, presso Merka e gruppo di Himni col quali le nostre truppe al Benadir si trovano in continue ostilità.



Le slitte automobili con le quali gli esploratori Dott. Charcot e capitano Scott, che già hanno raggiunto 82° 15' di latitudine australe nelle regioni antartiche, tenteranno nell'agosto prossimo una nuova spedizione al Polo Sud.

Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I.

15 Marzo 1908

Johnson. Saluta i convenuti, dichiara aperta l'Assemblea, l'invita a nominarsi il presidente. Scorrendo fra i presenti l'ing. comm. Angelo Salmoiraghi, presidente della Camera di Commercio e dell'Unione Nazionale delle Camere di Commercio Italiane, lo addita all'Assemblea. (*E' eletto per acclamazione*).

Salmoiraghi. Si ritiene onoratissimo di presiedere l'Assemblea della grande Associazione la quale contribuirà a rafforzare i vincoli di fratellanza tra tutti gli Italiani; esprime l'augurio vivissimo che essa abbia sempre più a prosperare.

Bianchini. Prima che l'Assemblea cominci i suoi lavori, credo che debba ricordare una grande figura italiana appena ora scomparsa, De Amicis. Propono che il Touring mandi il proprio saluto reverente alla memoria del grande scomparso (*applausi vivissimi*).

Presidente. Si associa. Invita i presenti ad alzarsi in segno di adesione. Comunica che già la Direzione generale interpretò i sentimenti dei soci inviando alla famiglia dell'estinto un telegramma di condoglianza (*approvazione*). Dà la parola al consigliere delegato per la lettura della relazione morale e finanziaria del Consiglio.

Vigliardi-Paravia. Leggo la seguente relazione:

RELAZIONE MORALE ED ECONOMICA della Gestione 1907.

Situazione patrimoniale solida e conveniente all'importanza delle iniziative che l'Istituto va svolgendo, nerbo sociale numericamente accresciuto in modo corrispondente alle più liete previsioni, aumentati il prestigio e la forza morale, ecco il risultato della gestione 1907 che l'On. Collegio dei Sindaci ha potuto chiamare nella sua relazione: economica, regolare e ordinata: col quale viatico noi presentiamo sommarariamente alcuni dati ad illustrazione del bilancio consuntivo.

PATRIMONIO.

Il patrimonio sociale alla fine del 1907 è di L. 423.331, 17 delle quali però L. 171.400 costituite dalle quote dei Soci Vitalizi: l'aumento fu quindi nell'anno di 84.156, 17, aumento dovuto per L. 43.975 all'iscrizione di 427 soci vitalizi e per L. 40.181, 17 al risultato economico dell'amministrazione.

Se questa è la massima cifra assoluta di risparmio finora conseguito, il record è stato però veramente raggiunto nel 1898, con 25.000 lire passate a capitale su 14.960 soci, il che rappresenta una quota per socio di L. 1,67 contro la quota di L. 0,70 del 1907, di L. 1,46 nel 1899, di L. 1,40 nel 1900, di L. 1,22 nel 1901, di L. 0,97 nel 1902.

Ma la quota pur considerevole di quest'anno (L. 0,70 per socio) non rappresenta una diminuzione di servizi per i soci: lo attesta non solo il complesso delle pubblicazioni distribuite gratuitamente in misura che raramente ebbe, crediamo, negli anni addietro riscontro in valore, lo dice altresì il bilancio col suo rendiconto di spese nei quali i Sindaci hanno scorto una limitazione veramente sensibile nelle spese di amministrazione, per quanto, data la congrua dei servizi diretti ai soci e di quelli generali e di propaganda che hanno minore esteriorità, esse rappresentino sempre una cifra rilevante, benché contenuta nel limite dello stretto necessario.

Colla situazione attuale, il patrimonio è giunto a una consistenza ragguardevole nel suo complesso, ma che puro a ragione di soci rappresenta soltanto una quota-parte individuale di L. 4; ed è a sperarsi possa aumentare per l'avvenire, poiché gli impegni di grandi lavori che man mano si presentano al Touring esigono negli amministratori e nei fornitori una tranquillità finanziaria assoluta.

Il bilancio come esposto è di per sé l'indice della serietà della nostra situazione economica patrimoniale.

Compongono il complesso del patrimonio nella maggior parte i valori pubblici garantiti dallo Stato, il denaro, i conti correnti presso le banche, i depositi, in piccola misura il mobilio, le necessarie giacenze di pubblicazioni e

minuterie, ed infine una minor cifra ancora è data dai crediti, già depurata da una quota prudenziale che la possa rendere realizzabile al completo, cifra che mentre ne facciammo relazione, è ormai del tutto realizzata.

Nelle passività giova solamente illustrare che la voce « impegni vari di bilancio » corrisponde ad impegni assunti col soci del 1907, per pubblicazioni da distribuirsi (Monografie, Carta d'Italia) e ad altro spesa di competenza dell'esercizio 1907, per iniziative assunte nell'anno stesso; mentre la somma di L. 35.398, 25 corrisponde ad uno speciale accantonamento giustificato dalle necessità della trasformazione della *Rivista Mensile*, e da quella della situazione dei lavori della Sezione Strade e della Carta d'Italia.

RENDICONTO ECONOMICO.

Le contribuzioni sociali, che formano il nerbo delle nostre rendite, ammontarono alla somma di L. 282.844 corrispondente a 48.600 rinnovi e a 10.891 soci nuovi. Siamo lieti di constatare così anche quest'anno la riprova della perseveranza e dell'assetto dei vecchi soci e della efficacia di propaganda generale dell'opera nostra, sorretta dalla propaganda particolare degli apostoli del Touring.

Nel 1907 abbiamo ancora migliorata la situazione dei rinnovi, giungendo ad una percentuale del 91,79, solo due volte superata in 13 anni, il che vuol dire che in questo uno degli anni migliori di propaganda e di lavoro. Come numero di soci, il 1907 rappresenta, dopo il 1905, il maggior richiamo di nuove forze nello stile già vigoroso del Touring. Nullameno è bene a questo proposito che i soci ricordino che malgrado gli sforzi del Consiglio e del Corpo Consolare, per mantenere intatta la compagine sociale e per ridurre al limite minimo le cause naturali di perdita, abbiamo sempre la necessità di crescere progressivamente ogni anno il numero dei soci nuovi per poter mantenere il numero totale dei soci raggiunto. Che se poi, come è nostra fede, il Touring deve molto progredire numericamente, è indispensabile che ciascuno di noi si faccia o si rinnovi apostolo dell'idea e trovi, nella famiglia e negli amici, modo di sviluppare quella viva propaganda all'opera del Touring, che sola può giungere a costituire in breve tempo il più grande esercito di pace e di studio che la Patria nostra possa contare.

Giova ora illustrare, con figurazione di conti differente da quelli presentati in bilancio, le spese del 1907 in confronto dei soci.

Abbiamo speso nell'anno L. 2,24 per socio, per pubblicazione o guida o carte o per lavori della Sezione Strade; L. 0,46 per l'Annuario, L. 1,53 per la Rivista, che formano la somma di L. 4,23 per socio, sensibilmente superiore alla spesa media dell'ultimo quadriennio, mentre per il servizio di consoliati, affiliamenti, segnalazioni, cartelli indicatori, ecc., si è spesa in ragione di una quota di L. 0,18 per socio o una quota di L. 0,62 e stata erogata per propaganda, spesa costituita dalle esposizioni di Torino e di Parigi, cui il Touring partecipa con molto decoro per la nostra istituzione, e nonchè da misurati concorsi in favore di iniziative locali, per riunioni, convegni, ecc. e da pubblicazioni, medaglie, premi e diplomi di propaganda generale o particolare delle varie nostre iniziative.

Nell'amministrazione abbiamo raggiunto nel 1907 un ordinamento tale da permettere la massima economia nelle spese generali, finora raggiunta con una quota di L. 1,59 per Socio. Così anche il complesso delle altre spese di amministrazione che comprende quelle di corrispondenza e spedizione e le svalutazioni, ammonta soltanto a L. 0,42, ciò che segna un notevole risparmio sull'anno precedente.

Ed ora, dopo tale rapida espansione economica finanziaria, prome a noi di illustrarvi l'opera del Touring, nel suo significato e nella sua portata.

Non ci soffermeremo qui a dirvi in particolare quale fu l'opera nostra per diffondere per ogni dove i rappresentanti della Direzione, i Consoli, che ebbero così grande influenza nella vulgarizzazione del viaggio nell'epoca in cui questo era meno facile per le mancanti cognizioni delle comunicazioni e il nessun conforto di persona amiche sulle nostre strade e nei nostri paesi.

I Consigli hanno seguito mirabilmente l'evoluzione del nostro Istituto. Essi tendono ora a iniziative più generali, al continuo scopo del miglioramento delle condizioni del viaggio, e allontanandosi nella generalità da certe urtliche di diretta azione che un tempo formavano base alla loro attività, quale l'organizzazione di passeggiate, ora divenute abitudine di innumerevoli brigate di amici, si sono la più parte e dove appena torna possibile, volti alla intensa propaganda per il miglioramento della viabilità, degli Alberghi, della circolazione, al collocamento del segnavio, alla propaganda per fare nuovi soci, al fornire alla Direzione quelle informazioni che solo possono permettere certe pubblicazioni nostre, che raccolgono per loro merito la generale estimazione.

Non daremo qui notizia dei convegni generali, che con scopo sempre più determinato di illustrazione pratica delle regioni si vanno, sotto il nome del Touring, tenendo ogni giorno più rari, ma più ordinati e più fruttiferi, di conoscenza della genialità, delle opere e del valore degli uomini della nuova Italia. A rendere questi convegni più consoni a questi intendimenti, il nostro Consiglio fa voti che si abbandonino i premi, fonte di competizioni poco serie.

I Convegni del Touring nel 1907 ebbero a scopo la superba mostra d'arte antica a Perugia, una commemorazione storica a Reggio E., una riunione scientifica a Parma, infine un'affermazione di italianità a Trieste, nel nome di Giosuè Carducci. Ed è intendimento del Consiglio di mantenere limitato il patrocinio del Touring anche per l'avvenire a quelle iniziative che abbiano effettivamente un carattere pratico e abbiano uno scopo che sia all'infuori di quello della riunione in sé stessa, ma trovi fondamento in ragioni locali offerte dalla natura, dall'arte o dalla storia, ed è così che il Touring si prepara nel volgente 1908 a festeggiare degnamente a Piacenza una nuova via vigorosamente, con la pietra e col ferro, gettata dalla forza dell'uomo attraverso la nostra maggior via d'acqua: è così che il Touring si prepara a festeggiare a Trento l'inaugurazione di rifugi italiani su quelle alpi, a mantenervele validamente l'italianità.

Il Touring continua nelle condizioni cordiali di alleanza con 20 associazioni estere che assicurano ai nostri soci viaggianti assistenza e sussidio, e di nuove ne ha strette, come ha sorvegliato perchè fossero estese ad altri Stati le facilitazioni doganali per bicicletta ed automobili, giungendo nel 1907 ad ottenere il regime di favore anche per la Spagna, rimasta sin qui restia ad accordare tale liberalità, ed in tema di alleanze, di dogana e di legislazione, ci è grato di ricordare l'iniziativa che si sta ora svolgendo per una conferenza internazionale di governi e di associazioni turistiche, allo scopo di unificare i regolamenti di automobilismo, rispetto alle licenze, alla circolazione e ai passaggi di frontiera.

Lo sviluppo del movimento automobilistico internazionale ha accresciuta anche l'importanza delle nostre prestazioni. Più di 1500 tritici furono complessivamente emessi e in altra parola, 1500 automobili oltrepassarono le frontiere dei singoli Stati, usufruendo del regime di favore di cui il Touring si è reso concorsionario per la temporanea importazione di automobili con esenzione di deposito.

Ora, mentre da un lato si è sistemata convenientemente la gestione finanziaria dei tritici così da togliere rischi al Touring, e diminuire sempre più casi di infrazioni alle norme che si risolvono nella perdita del deposito, dall'altro lato il funzionamento del tritico facilita grandemente l'affluire in Italia di forestieri ed ha mutato radicalmente prevenzioni ed opinioni sin a provocare le comunicazioni del *Royal Automobile Club* di Londra, di viva soddisfazione per le facilitazioni del viaggio in Italia, attestazione di un Club tra i più importanti del Regno Unito, che contrasta vivamente con le frequenti campagne di denigrazione della stampa inglese verso gli usi ed i costumi del viaggio in Italia.

Anche una benefica influenza ha avuto il Touring nella trattazione della materia legale.

Fra le più salienti meritano di essere segnalate quelle che trattano la responsabilità derivante dall'inosservanza del regolamento di polizia stradale. Quella provenienza misconosciuta cui pareva da prima ispirata la giurisprudenza quando giudicava gli automobilisti, è andata a poco a poco scomparendo, e possiamo dire che in materia di responsabilità e di colpa, il diritto, in questi ultimi tempi, ha corso veloce, e fu stabilito come massima che degli incidenti dannosi che si verificano a causa della circolazione degli automobili, i conduttori dei medesimi non possono essere chiamati a rispondere se non negli stessi casi nei quali rispondono i conduttori di qualsiasi altro veicolo.

In merito poi di circolazione ciclistica, la giurisprudenza ha confermato il principio della libera circolazione in tutto il territorio del Regno senza limitazione di sorta, rendendo nulli i divieti interposti dalle autorità comunali e provinciale a percorrere le banchine fiancheggiatrici le strade, perchè le restrizioni in merito non possono estendersi oltre i limiti tassativamente stabiliti dal Regolamento per la circolazione dei velocipedi.

Nel vi abbiamo sin qui fatto cenno sommario dei nostri atti di ordinaria amministrazione, conservazione e aumento del patrimonio, gestione delle quote sociali e svolgimento ordinario del nostro programma.

Ma ora vorremmo specialmente darvi conto rapido di alcune iniziative che più particolarmente in questo momento sembrano affermare i progressi del Touring e dell'incremento delle più recenti fra esse, che il Consiglio ha creduto di assumere ad aumentare i vantaggi dei soci.

Dobbiamo ricordare che qualcuna di queste iniziative ha importanza quasi di funzione statale e fu lungamente riconosciuto quello del Consiglio di Stato che sanzionò nel Touring il compimento di pubblici servizi. Taluno di questi lavori il Consiglio ha potuto condurre a termine o bandire, giovandosi della ricorrenza che l'Esposizione 1906 ha dato a tutta quanta la vita operosa di Milano e della Nazione e ai suoi Istituti più geniali.

Rivolta la più viva attenzione pertanto anche al Touring, il quale per fortuna di avvenimenti e per benevolenza di programma poté essere considerato uno dei molti fattori di successo di quella grande rassegna delle nostre forze industriali ed economiche fu possibile a noi, di trovare nelle pubbliche Autorità, dallo Stato alle Province, ai Comuni, e nei rappresentanti di ogni ordine di persone, il consentimento allo svolgimento di una nostra impresa più ardua di ogni altra, vogliamo dire alla Carta d'Italia.

Se si riflette che colla distribuzione del fogli di Siena e di Perugia, che sta per cominciare, il Touring ha diffuso la Carta d'Italia per 1/4 del territorio in già più di 1.000.000 di fogli, si può ben comprendere quale valore di divulgazione delle conoscenze geografiche non solo, ma complesso di tutte le forme di cultura, abbia quest'opera notevole, che è tutta dovuta alla forza e alla coesione dei piccoli contributi e della costante concordia dei 65.000 Soci del Touring.

Incominciata con ardore di fede l'anno scorso, quest'opera piena di difficoltà, è oggi nel pieno del proprio svolgersi, sia come avanzamento di lavoro, sia come raggiungimento di un rigore di redazione e di una finezza di esecuzione, e di questa va lode all'Istituto De Agostini, quale noi stessi non pensavamo, pur ideando con le più vitali nostre energie e col più accurati nostri studi l'opera medesima.

Infatti la redazione ha completamente cambiata natura e importanza per il Touring, da quanto erasi prima preventivato.

Si era nei primordi creduto che il 250.000 dovesse essere una trasformazione del 100.000 dell'I. G. M. profonda sì, ma però tale da potersi ancora considerare come la consacrazione sotto altro aspetto dei principali elementi di questo, coll'aggiunta di quelle notazioni speciali (classifica di strade, pendenze, distanze) di particolare interesse turistico.

Invece la pratica dimostrò da una parte l'opportunità di una quantità di aggiunte utili e nuove che occorre ricercare e precisare graficamente, dall'altra rivelò un invecchiamento inatteso e molto maggiore del prevedibile, nella Carta dell'I. G. M. dovuto al vigoroso svolgersi della vita nazionale nell'ultimo decennio, e quindi necessitò un corrispondente assai maggior lavoro di aggiornamento, spesso su documenti difficili a procurarsi. Infine e per la toponomastica, e per la selezione delle notizie e per i concetti di affollamento si dovettero adottare criteri originali e a questi informare ogni parte del lavoro.

La Carta, così come è fatta, è riuscita di tale utilità organica e completa allo studioso e al viaggiatore, qualunque mezzo di locomozione adopere, che abbiamo constatato come sta invalso l'uso di viaggiare ormai anche in ferrovia colla nostra Carta, a scopo di riconoscimento dei territori nel loro complesso e nei loro particolari, con una sostanziale pratica, in parte, perfino delle consuete Guide narrative.

Nel tipo definitivo adottato si è toccato un alto grado di interesse turistico e di praticità, che diverrà man mano più apprezzato, quando la Carta, come ora incomincia, si sarà fusa nell'insieme di parecchi fogli e quando un po' d'uso rivelerà in essa anche i lati meno appariscenti.

E la Direzione ebbe ragione di avere scarsa preoccupazione per le richieste speciali dell'Automobilismo.

Anche gli automobilisti, quando devono essere veramente dei turisti, hanno bisogno di una carta come deve

essere quella di qualsiasi altro turista. Ma l'automobilista, in rapida traslazione sulla strada, ha bisogno di una carta d'orientamento o di direzione. E poiché hanno avuto sinora successo Carte orrende nella fattura e nell'esecuzione, ma rispondenti a questi dati fondamentali e perchè va sempre più crescendo l'importanza della circolazione, così il Touring intende ora di dotare l'automobilismo italiano di una nuova speciale Carta proclama italiana, di una Carta del Touring, insomma, la quale risponda ai particolari desideri dell'automobilista, non lo induca in errori e lo educi al gusto e all'arte, anche nei segni severi della cartografia.

Il nostro Consiglio ha potuto ora dare attuazione ad un altro desiderio da lungo maturato, quello di aprire in parecchi centri importanti degli Uffici di Informazioni per i Soci e non Soci, atti a far la propaganda del turismo nello maniera più pratica e in pari tempo a permettere ai grandi nuclei di soci residenti nei maggiori centri un comodissimo disbrigo dei doveri sociali rispetto al versamento della quota e un più comodo mezzo di avere ritratti, tessere per lo dogane, pubblicazioni.

Però, fedeli al concetto che la natura esclusivamente individuale della qualità di socio del T. esige che di massima tutte le spese siano fatte in pro di tutti i soci e non soltanto a maggior favore di quelli residenti in dati luoghi, così il nostro Consiglio propose che l'Istituzione auspicante degli Uffici per i Soci o per la propaganda dovesse essere studiata in modo da non recare alcun aggravio, neppur leggero, al bilancio del T.

In questa speciale nostra iniziativa noi abbiamo avuto il contributo cordiale di una benemerita Società Nazionale di Trasporti: la Società Gondrand, che ha condotto con una speciale convenzione all'impianto di numerosi uffici, la cui serie andiamo ora completando. Già attualmente funzionano gli uffici di Catania, Firenze, Genova, Milano (Galleria), Napoli, Palermo, Roma, Venezia, mentre altri stanno istituendo a Riva e Trento.

Tali Uffici succursali, nei nostri Soci, o Touring Office, per forestieri, andranno con una sistemazione organica di servizio ad assumere una grande importanza nel movimento turistico ormai riconosciuto come una delle migliori fonti di benessere del Paese.

Sempre allo scopo di migliorare le condizioni del viaggio in Italia, il Consiglio persegue con nuovi mezzi il programma di miglioramento degli Alberghi, ed è oggi entrato in un campo pratico nuovo con concorsi per costruzioni di tipi di Alberghi modello e con l'organizzazione di riunioni di albergatori in tutte le regioni, per additare a ciascuno di questi conduttori di piccoli e medi Alberghi d'Italia, i mezzi così semplici, ma pur così ignorati ancora, per le trasformazioni consigliate dalle esigenze moderne dell'igiene e del buon servizio.

Noi abbiamo piena fede nei risultati di quest'opera, di modesta parvenza ma di portata grandissima, opera che, col risanamento degli alberghi e col loro maggior confort richiamerà dall'estero un largo movimento e moltiplicherà quello dell'interno.

Abbiamo adesso anche la soddisfazione di potervi comunicare che abbiamo condotto a termine un'intesa simpatica e profittevole per i Soci, colla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, che ci è grato ringraziare qui del cortese apprezzamento fatto della nostra proposta. Le Ferrovie e il Touring, con reciproco contributo, addiverranno alla pubblicazione di una serie di Guide Turistiche di varie Regioni d'Italia. Tali Guide compilate con cura, largamente illustrate, stampate dal Touring, verranno distribuite a tutti i Soci del T. e formeranno una serie assai interessante. Nel corrente 1908 due almeno di queste Guide vedranno la luce, l'Umbria e le Puglie. L'Umbria è già in corso di stampa e potrà essere distribuita ai Soci nell'aprile o nel maggio.

E in proposito di pubblicazioni, noi siamo lieti di aver potuto sciogliere la promessa fatta nell'Assemblea dell'anno scorso di una riforma organica di redazione e di veste della Rivista.

I tre numeri usciti nel 1908, che ebbero però amorosa e accurata preparazione nel 1907, sono in possesso dei soci.

Se dobbiamo giudicare dagli incoraggiamenti che ci sono venuti da tutte le parti, noi dovremmo aver raggiunto lo scopo di soddisfare tutte le più svariate esigenze dei Soci.

Certo i Soci vedono che questa trasformazione non si è potuta compiere senza un grave impegno finanziario. Se l'amore all'opera compiuta non o'inganna, la Rivista del T. ha fatto quest'anno un gran passo, ed è certo causa di meraviglia che possa anche essa essere data gratuitamente con tanto pubblicazioni e servizi ai Soci, pur lasciando intangibile la tenuità della quota oggi tanto più palese dato il rialzo del costo della vita in generale.

Ma noi speriamo che la Rivista stessa diventi per noi una forza nuova di propaganda per crescere il numero dei Soci e trovi così in se stessa i mezzi per continuare vigorosa la sua strada.

E, a favorire la più rapida diffusione del mezzo più popolare e più salutare di turismo: la bicicletta, è giunto finalmente il progetto governativo della riduzione della tassa a L. 5. —. La relazione colla quale il Ministro delle Finanze presenta al Consiglio dei Ministri il progetto, fa ragione all'opera insistente e conclusiva sviluppata dal Touring in argomento, opera iniziata col Ministro Masaluni che diede i primi affidamenti, opera proseguita con tenacia, sino ad indurre un referendum fra i deputati, di cui Voi stessi Consoli e Soci, procuraste il miglior successo e che oggi ha il suo coronamento definitivo, per quanto da noi potesse dipendere, col progetto di legge suaccennato, la cui approvazione faciliterà il ciclismo alle classi popolari nell'uso giornaliero ed aprirà al meno abbienti di esse il primo spiraglio del turismo istruttivo.

Così compiuto il dovere nostro nei mezzi popolari di turismo terrestre, il Touring sente nel momento di abbracciare nel proprio programma e nel proprio lavoro il turismo dell'avvenire.

Navigare necesse: e l'Italia è paese così ricco di acqua, e ha così grandi tradizioni marinare che è in vero a stupirsi del decadimento attuale del viaggio marittimo di piacere e della mancanza di iniziative e di capitali italiani a favorirlo; come è inconcepibile la mancanza di qualunque provvidenza, volontà e provvedimento ad approfittare di quello regali vie di acqua che scortano il nostro bel paese, prima fra esse il Po, nelle quali ancora sono nascosti tesori di vie nuove e utili, e pittoresche.

Il T. C. I. intende di occuparsi, nei limiti del proprio programma, anche di questo trascurato turismo nautico e un è buon auspicio la recente iscrizione a socia vitalizia di una delle nostre più belle navi, la "Regina Margherita", come intendo sin d'ora di venire colla sua propaganda anche in soccorso alla auspicata pratica del viaggio aereo, che da oggi non sembra più una utopia.

Larghissimo orizzonte, consoci, ebbe, sembra, il nostro programma. Ma ad ogni momento, tentandone qualche via, ci accorgiamo quali più grandi forze ci occorrerebbero per non rimanere troppo lontani dagli ideali.

Raccogliendo, per sottoporle al vostro giudizio, la notizia del lavoro di un anno, nel quale abbiamo l'ausilio prezioso di varie operose Commissioni e di tutto il personale intelligente e devoto, lasciateci anche far voti, che l'azione vostra individuale valga nell'anno in corso a condurre al Touring tanti nuovi soci che diano all'organizzazione mezzi morali e materiali sempre più adatti alla nobiltà e all'estensione degli scopi.

La relazione, ascoltata con molta attenzione, è salutata infine da approvazioni ed applausi.

Presidente. Apre la discussione sulla relazione.

Fabris. Dirò alcune parole unicamente per ciò che riguarda la Carta d'Italia del T. C. I.

L'opera che il Touring ha intrapreso è certo grandiosa, e le difficoltà che ha dovuto superare sono gravissime; torna quindi a tanto maggior lode del Consiglio l'aver saputo vincere tante difficoltà nel modo più felice e più conveniente.

Ma ora il Consiglio si trova a dover affrontare una nuova difficoltà, e più scabrosa delle altre; quella della toponomastica nelle regioni geograficamente ma non politicamente, italiane.

Tutti i soci avranno letto nella Rivista di febbraio una memoria del Consiglio circa i criteri che esso intende adottare per la toponomastica in tali regioni; alla memoria hanno fatto seguito immediatamente delle proteste molto vivaci da parte di alcuni nostri amici; protesto che io credo necessario esaminare ora l'Assemblea.

Le proteste riguardano, per quanto io so, unicamente la Venezia Giulia, ossia le tre provincie di Gorizia, di Trieste e d'Istria, per le quali il Consiglio del Touring propone di adottare una toponomastica mista: dando alle località il nome italiano, e facendolo seguire in certi casi dal nome in lingua straniera; ed ha dato alcuni esempi, sui quali particolarmente si sono appoggiate le proteste. Ora è bene che l'Assemblea ricordi le circostanze nelle quali si trovano quelle regioni italiane; circostanze che spiegano d'altra parte la vivacità certamente eccessiva delle proteste.

L'oratore espone le condizioni di lotta etnica locale, lotta accanita, senza tregua, poi prosegue:

Si capisce quindi come in queste condizioni gli animi siano sopraeccitati, e questo spiega la vivacità delle proteste per le circolari, per i documenti

ufficiali pubblicati in tedesco nelle regioni italiane. Ma queste proteste, queste manifestazioni, nel caso attuale, hanno preso un tono che mi sembra eccessivo.

Io mi sento di poter parlare liberamente, perché ormai da trent'anni propugno quella causa, che mi pare la più santa che ci sia in Italia; e di questa libertà approfitto per dire che il tono delle proteste è assolutamente ingiusto, perché nessuno potrà negare il carattere altamente patriottico, costantemente patriottico della propaganda e dell'azione del Touring. Ora, non è possibile lanciare l'accusa di dimenticare, di offendere gli italiani, a chi si è sempre mostrato difensore delle popolazioni, della cultura italiana; o non si ha che a pensare a questo per convincersi della piena, della perfetta buona fede del Consiglio del Touring nella presente questione.

È non solo buona fede: ma sentimento nazionale purissimo, per l'opera stessa che il Touring sta compiendo, di diffusione vasta, generale in tutta Italia delle notizie geografiche che riguardano le regioni al di là della frontiera, e di richiamare su di esse l'interessamento degli italiani, che troppo sovente dimostrano di dimenticarsene.

Ora a me pare che quando si scrive nel modo con cui è ostesa la relazione sulla *Rivista*, quando si intercala il testo con illustrazioni che mettono in canzonatura i pangermanisti, — non si può non solo un momento dubitare del patriottismo del Consiglio del Touring.

La vertenza attuale dunque si riduce ad una semplice questione di metodo: e su questa possiamo discutere: possiamo discutere cioè se convenga, nei nomi da dare alle località, mettere la sola dizione italiana, od adottare quella bilingue, aggiungendo la straniera quando essa sia entrata nelle abitudini.

Io mi sono trovato, tre anni fa, per gentile incarico della «Dante Alighieri», in una Commissione presso l'Istituto Lombardo di Scienze e Lettere, per lo studio della toponomastica in quelle regioni; ed allora affermai rocciosamente il mio parere che trattandosi di origine prettamente italiana, i nomi dovessero essere italiani, senza eccezione.

Ma qui siamo di fronte alla Carta d'Italia del Touring: non siamo di fronte ad una carta che debba avere carattere dogmatico, ma ad un lavoro che deve andare nelle mani di persone che vogliono visitare quei paesi. Ora, se voi volete dare qualche cosa a queste persone che le diriga, che giovi loro nel viaggio, dovete dare una carta che sia interpretabile sui luoghi, e non una carta che per non possedere tutti i dati necessari, metta la persona stessa nell'impossibilità di farsi capire.

Ripeto: su alcuni casi, su alcune applicazioni vi potrà essere discussione: del resto, se il Touring non avesse previsto questa possibilità, non avrebbe pubblicato l'articolo sulla *Rivista*, e sarebbe uscito senz'altro col foglio in questione.

Devo quindi credere che la vivacità delle proteste andrà calmandosi, non nel senso di una rinuncia ai nostri diritti nazionali, ma nel senso di non fare colpa al Consiglio del Touring se in una questione esso potrà avere opinione differente da quella dei soci di colà. Il Consiglio del Touring esaminerà le proposte che gli perverranno a tempo opportuno: se saranno buone, le accetterà.

Io mi auguro quindi che la questione non abbia a turbare la concordia nelle forze del nostro Sodalizio, e non dubito che i nostri compagni di Trieste abbiano ad essere persuasi che questo è il miglior consiglio. Noi, a questi fratelli triestini, mandiamo un saluto affettuoso; noi tutti, in questo giorno, riaffermiamo la nostra simpatia per essi e per la causa per cui combattono (*applausi rinfrescati*).

Noi dunque, ci possiamo trovare concordi nella conclusione che io riassumerò nel seguente ordine del giorno:

«L'Assemblea confida che il Consiglio del Touring, ispirandosi alle sue costanti tradizioni patriottiche, saprà conciliare nella toponomastica delle estreme regioni italiane le esigenze nazionali e quelle della pratica interpretazione della nuova Carta d'Italia».

Geldmann. Io avevo chiesto la parola per portare pure il mio elogio all'opera del Touring, ma anche per accennare all'increscioso argomento già sfacciato dal dott. Fabris.

Basta guardare al manipolo d'uomini che siede al banco della presidenza, per comprendere come sarebbe priva di ogni fondamento l'accusa di man-

canza di patriottismo in loro. Ma è appunto perché il Touring Club Italiano ha delle tradizioni antiche di patriottismo, che può parere offesa quanto è apparso sulla *Rivista* di febbraio.

Bisogna conoscere quale sia la lotta di tutti i giorni, di tutte le ore, contro difficoltà, contro ostacoli, contro le avversioni create agli italiani di quelle regioni, per comprendere quanto dolorosa debba essere riuscita la proposta del Touring di intestare con nome slavo delle città interamente, profondamente, esclusivamente italiane!

Il dott. Fabris ha accennato a ragioni geografiche che possono indurre a tale provvedimento, per facilitare il viaggio dei turisti in quelle regioni. Ora io domando: è possibile che una città italiana, come Trieste, possa ricevere l'insulto di venir chiamata Terst?

Per quanto scarsa possa essere l'intelligenza o la cultura di chi si serve della Carta, non credo possa avere difficoltà a comprendere che Terst equivale a Trieste.

Ma non è vero poi che si trovi scritto Terst, perché tutte le tabelle sono bilingue in quelle regioni: cade quindi la necessità sostenuta dal dott. Fabris che occorra sulla Carta del Touring pure la dizione bilingue.

Ed ora io domando a tutti voi, Signori: se il Touring fosse sorto prima del '59, o del '66, ed avesse avuto il coraggio di venir fuori a dire che sulla Carta d'Italia Milano si dovesse scrivere Mailand, o Venezia Venodig, non credete voi che tutta l'Assemblea sarebbe scattata come un sol uomo a scagliare l'anatema contro chi avesse fatto simile proposta?

Rivolga l'Assemblea quindi un caldo invito al Consiglio del Touring, perché voglia recedere dalla determinazione presa, che non è in alcun modo giustificata verso chi per la grande idealità della Patria lotta, soffre, spera! (*applausi*).

Monticelli. Io rivolgo un vivissimo elogio al Consiglio del Touring per la recente istituzione del *Touring-Office*, specialmente ora che è stata annunciata la prossima apertura del consimile Ufficio a Riva e a Trento.

Soltanto mi sembra che sia molto esiguo, molto limitato, il numero dei soci che possono fruire dell'importantissimo servizio, — perciò mi domando come può essere che l'impianto degli Uffici succursali non arrechi impegni al bilancio del Touring?

Quintavalle. È doloroso dover parlare contro quello che già disse l'egregio consocio Goldmann, poiché mentre il sentimento ci spinge ad approvare quello che esso affermò qui, la ragione ci avverte che bisogna portare nella questione altri argomenti che forse possono indurre ad una convinzione differente.

Quando noi parliamo di città, come Trieste ed altre, ci riferiamo a luoghi la cui nazionalità prettamente italiana non può essere posta in dubbio. Ma quando parliamo di piccoli luoghi, noi ci troviamo di fronte talora a località che hanno mutato il loro carattere etnico, perché in caso la popolazione è oggi esclusivamente slava: ed in mezzo ad esse, chi pronuncerà nomi in italiano, non sarà inteso.

Ora è qui appunto che si dimostra necessario un minuzioso controllo per parte dei compilatori della Carta, allo scopo di determinare bene a quali località debba, per il motivo susposto, essere applicata la dizione bilingue, — persuaso dal canto mio che anche in questo il Sodalizio non vorrà meno a quelle tradizioni di patriottismo che ne formano la caratteristica più simpatica.

Ma detto questo incidentalmente, passo ad altro argomento. Io voglio portare nell'Assemblea la parola della scuola; di quelle energie giovanili latenti che nella scuola si sviluppano e da essa si espandono, nei riguardi particolari di quella Carta del Touring che non soltanto ha scopo di istruzione geografica, ma che assume interesse di iniziativa nazionale per l'enorme sua diffusione e per la completezza e la varietà delle notizie di diversa indole che offre a colui che la consulta.

In un paese, come l'Italia, nel quale la geografia è trascurata o relegata, come la Concerentola dell'insegnamento, nelle classi inferiori dei corsi classici — dove essere ragione di compiacimento la Carta del Touring, che permette ai giovani di studiare un nuovo documento che in modo efficace spinge a conoscere, ad amare il proprio paese.

In una Nazione che manda cinquecentomila del

suoi figli all'estero ogni anno, come la nostra, è veramente strano che dal Governo non sia mai partito nessun tentativo di estensione dello studio della geografia; ed è forse per questo che noi abbiamo potuto sentire affermazioni in materia geografica da uomini di Governo le quali non trattarono la questione coloniale. Tanto maggiore è quindi la riconoscenza che noi dobbiamo al Touring, che va dotando il Paese di una Carta che per le sue doti precipue di precisione, di originalità e di completezza, permette al viaggiatore di riconoscere anche nei dettagli le località che nella Carta sono annotate; ciò che contribuirà efficacemente a diffondere nei giovani l'amore al viaggio, che ancor oggi — forse per la deficienza dei mezzi che valgono a facilitare il viaggio stesso — non è ostosa e generale come dovrebbe.

Devo poi complimentarmi vivamente per l'interessamento di cui di recente il Sodalizio ha dato prova, per il turismo sui corsi d'acqua. E poiché nella relazione morale del Consiglio vedo anche annunciata l'iniziativa di una Carta Automobilistica, mi auguro che possa presto seguire l'annuncio di una Carta Idrografica, la quale permetta al commercio, alle industrie, ai turisti, anche, di valersi di un mezzo di comunicazione che in Italia potrebbe assurgere ad importanza eccezionale.

Termina con alcune raccomandazioni di indole pratica che riguardano la Carta.

Blanchini. Discute del prof. Quintavalle sul suo apprezzamento per la bilinguità.

Avv. Barzilai. Io sono triestino e posso quindi parlare con maggior convinzione della condizione in cui là si trovano i nostri compatriotti, e della lotta viva, incessante che essi debbono combattere contro gli slavi che li assalgono da ogni parte: posso quindi farmi un concetto della impressione che l'articolo sulla *Rivista* deve aver prodotto in essi, e questo valga a spiegare la vivacità delle espressioni e delle proteste anche se eccessive nella forma.

Io comprendo i concetti che hanno mosso a proporre la dizione bilingue; ma se tale provvedimento è di natura da arrecare non lieve colpo a quelle popolazioni, chi vorrà mantenerlo?

Data l'importanza dell'argomento, credo opportuno esaminare con attenzione la vertenza; perciò leggo qui l'articolo apparso in proposito sull'*Indipendente* di Trieste: — perchè possa venir valutato lo stato d'animo dei nostri connazionali di là. (*Legge un articolo apparso sull'Indipendente*).

Io non approvo la forma che è un po' violenta; ma essa va posta in relazione alla elevatezza delle cause che hanno spinto alla protesta; sono quindi sicuro che la Direzione vorrà ricordare ciò che si domanda. E che cosa si domanda?

Si domanda che come a Milano non venne aggiunta la parola Malland, così a Trieste non venga aggiunto Trieste, o peggio ancora Terat, così a Trento non venga aggiunta la parola Trent per il motivo che a pochi chilometri di lì si parla tedesco. Ora perchè mantenendo il provvedimento, si vorrebbe dare uno schiaffo morale a quelli che soffrono da tanti anni? Perchè non vorrete, aderendo al desiderio, dimostrare che nutrite uguale affetto non solo per gli italiani che sono qui in Italia, ma anche per quelli che sono fuori d'Italia? (*Applausi*).

Presidente. Fu domandata la chiusura per questo, dopo che i già iscritti avranno parlato, risponderà il Consiglio, poi si passerà alla votazione.

Dott. Coppadoro. Non vorrei che le idee del dott. Fabris fossero dall'Assemblea ritenute come l'espressione dei sentimenti di tutto il gruppo di triestini residenti a Milano.

Ci tengo ad affermare che se dissentiamo dalla forma adottata dagli amici di Trieste, non dissentiamo nella sostanza. La Direzione, affermando quanto ha esposto sulla *Rivista*, in merito alla necessità delle due denominazioni, afferma un sofisma. Quando voi affermerete che, alla stessa stregua, Pisino deve essere chiamato Mitterburg, dite, Signori, non farete forse il giuoco di quel sistema per il quale colà non si accettano telegrammi se non indirizzati a Mitterburg? (*Vivi applausi*).

Se noi ammettiamo tale modo di vedere, dovremmo ammettere che perchè in quelle regioni vi è elemento straniero, quelle regioni non siano più italiane. Mentre, finché là vi sarà sangue e pensiero italiano, quelle regioni saranno solamente italiane!

Foncarl. L'on. prof. Quintavalle ha detto che nell'Italia, in alcuni paesi, se si facesse solo il nome

italiano della località, nessuno comprenderebbe. Ebbene: non c'è nessuno slavo alle porte di Trieste, di Plaiso o di Parenzo, che non conosca l'italiano, perchè tutta l'intellettuale, tutta la coltura di quelle regioni è perfettamente italiana, e non ci sarà nessuno slavo che non sia in grado di comprendere l'italiano.

Vi ricordo: a Pirano, una volta sola si volle fare una notazione bilingue, e ci son volute le balonette austriache perchè in tutta Pirano una sola tabella, negli Uffici governativi, scritta in due lingue, fosse conservata.

Io non ho bisogno di svolgere completamente la questione; il comm. Bertarelli non ne ha bisogno, per la grande conoscenza che ha di quelle regioni. Prego soltanto che anche a scapito della completezza delle indicazioni di indole turistica, si accetti questo sacrificio in nome della buona causa nazionale.

Celoria. (*Segni di attenzione*). Io ho domandato la parola per un sentimento, permettete che lo dica, di generosità. Perchè quando ho sentito il mio amico Bertarelli fatto seguì di tali e tante osservazioni — ed uso la parola temperata — io ho sentito in me stesso il dovere di dire a tutta l'Assemblea che proprio io sono stato uno di quelli che hanno consigliato l'amico Bertarelli ad usare nella toponomastica della Carta, nella Venezia Giulia, le due notazioni.

Signori: lealmente sono qui a dichiarare la parte che io ho in questa vertenza. E poiché ho sentito parlare qui di italianità, Signori, permettete a me, che ho i capelli bianchi, di dire che in tutta la mia vita non ho mai sentito altro orgoglio che quello di essere italiano!

Mi ha fatto dolore vivissimo, profondo, che da Trieste, sia pure per un sentimento nobilissimo, si sia un sol momento dubitato che noi, qui, della *Dante Alighieri*, noi, qui, che abbiamo nel Touring l'espressione della più grande Associazione nazionale, noi, che dal Touring riceviamo ogni giorno aiuto e soccorso in quella lotta disperata che si combatte per l'italianità, contro la prepotenza straniera che si insidia fino alle porte di Verona, fino alle porte di Milano, — si sia un sol momento dubitato, ripeto, noi o il Touring si sia venuti meno ai sentimenti di italianità, affermando che esso ha offeso, ha insultato gli italiani che vivono sotto l'Austria.

E perchè?

Perchè si era permesso di mettere in una Carta geografica, accanto al nome italiano, un nome che nei luoghi è nell'uso comune della popolazione che là vive, — senza pensare che proprio lo stesso Bertarelli era quegli che osava levarsi contro le insidie tese agli italiani in quelle regioni, colle affermazioni rosche di italianità esposte in quello stesso articolo che ha sollevato le proteste!

Ebbene, Signori, lasciatemi dichiararvi che sono perfettamente persuaso che le dichiarazioni che partiranno dalla bocca di Bertarelli, verranno a soddisfare pienamente i vostri sentimenti; ma poiché ho la parola, permettete che vi dica un'altra cosa.

Questa mattina stessa lo ricevetti dal Tirolo Volkshund una Carta del Trentino, tutta scritta in un'unica lingua: voi la conoscete. La Riva è diventata Rof, e Rovereto è diventato Rofroid e Trento è diventato Trient.

Io riposi quella carta e dissi fra me stesso: quanta differenza fra questi uomini e gli italiani! Quanta differenza fra costoro ed il nostro Touring, che sull'atto di fare una Carta d'Italia di regioni italiane, rispetta pure la parola bilingue in quei paesi dove la seconda lingua può però essere utilmente conosciuta. La differenza, Signori, proviene da questo: che noi siamo pur sempre gli uomini dell'antica civiltà: *Civiles Romani sumus*; mentre gli uomini al di là delle Alpi, per quanto divenuti sapienti, sono pur sempre i barbari di Tacito! (*Applausi ricalcitranti, un'orazione generale e prolungata segue la parola dell'oratore*).

Presidente. Dà la parola al comm. Bertarelli, che risponde agli oratori per il Consiglio.

Bertarelli. Che la Carta d'Italia sia un argomento importante per la nostra Associazione, l'abbiamo visto in questa seduta, che certo rimarrà memorabile. Il solo fatto che una seria discussione si è svolta intorno ad un argomento di dettaglio, dimostra il grande interesse che tutti i soci prendono per l'iniziativa del Touring.

Questo grande interessamento, nella sostanza mi conforta, che, se così non fosse, voi potreste ben comprendere quale dovrebbe essere l'animo di chi,

dopo avere per anni perseguito uno scopo di così difficile raggiungimento, si è sentito ad un tratto confutare con tanta acerbità: l'animo di chi, dopo aver richiesto l'avviso dei competenti, e d'accordo coi colleghi, ha pubblicato nella *Rivista* delle direttive toponomastiche che ritene altamente rispondenti agli scopi ed all'indole dell'Associazione, e sente qui leggere brani di un giornale che si è mantenuto nei termini dell'urbanità, ma non può non ricordare che questi termini furono da altri oltrepassati con tutta una furia che solo può derivare da una convinzione rispettabile, sì, ma troppo unilaterale per essere equilibrata.

Ma il fatto, ripeto, dell'interessamento all'opera del Touring, che fa tacere ogni altra considerazione, e siccome nel merito della questione nessuno è entrato per ridurla a quei termini in cui il Consiglio l'ha posta e da cui non doveva uscire, così lo ho fiducia che se non gli applausi che hanno chiuso il discorso magnifico testè pronunciato dall'illustre nostro consocio, Celoria, riuscirà ad ottenere un più equo apprezzamento delle cose anche da coloro che hanno sino a qui nutrito pensiero opposto al nostro.

Vi sono nella questione due ordini di considerazioni perfettamente distinti: quello tecnico e quello di sentimento. Essi non si possono disgiungere sotto pena di fuorviare da conclusioni ragionevoli. Nella questione di sentimento, tutti personalmente e l'Assemblea sono competenti: lo non dubito che in tale questione tutti quanti potremo andare d'accordo. Nella questione tecnica vi sono certo qui dei competentissimi, ma l'Assemblea, collegialmente, permettetemi di affermarlo, è incompetente, come qualsiasi Assemblea, non espressamente costituita per un dato problema tecnico. Soltanto un'accolta di ingegneri può pronunciarsi sulla statica di un edificio, e così di una complicata questione toponomastica può statuire soltanto chi abbia domestichezza con speciali discipline.

La toponomastica sembra un campo a tutti accessibile; invece essa è tanto chiuso, che persino quelli che ne studiano, non riescono sempre a mettersi d'accordo tra loro. E ribadendo nella *Rivista* questo concetto, dissi che all'atto pratico, per la Carta d'Italia, avrei proceduto con sistema informato ad un metodo che esposi, ma applicato con aiuti sperimentali, perché altrimenti non si può fare.

Ora, se dal lato tecnico, possono esservi dissensi, questi non saranno però che di dettaglio, allorché ci si sia tutti messi d'accordo sulla giusta misura delle considerazioni di sentimento, ciò che ci sarà facile.

Ora, io domando: tra i presenti, quelli che hanno applaudito gli oppositori della tesi del Consiglio hanno penetrato veramente l'essenza, lo spirito di queste direttive toponomastiche adottate per la Carta? Non lo credo.

Permettete che vi spieghi la questione in brevi parole:

Queste direttive di toponomastica non furono stabilite per la sola Venezia Giulia, ma per l'intera Carta, nella parte in cui essa comprende territorio italiano situato oltre i confini politici; nessuna differenza vi è tra lo massimo adottato per la Venezia Giulia e quello per la Francia, la Svizzera, il Trentino, l'Alto Adige. Ora tutti comprendono che se in Francia, in Svizzera, nel Trentino, queste direttive non sollevarono obiezioni, deve per la Venezia Giulia essere intervenuto un coefficiente speciale, che noi dobbiamo prendere in considerazione secondo il suo giusto valore, senza dimenticare la formula scientifica per uno solo dei suoi coefficienti.

Il concetto da cui siamo partiti è questo: la Carta è essenzialmente turistica; e quando l'Assemblea del Touring ha sanzionato l'iniziativa, fu in base a tale scopo preciso.

Qualcuno ha detto qui che questa Carta turistica per la sua importanza è anche un vero documento storico, e come tale deve spiegare la sua influenza per indirizzare in un dato senso la nomenclatura delle località. E' vero in una certa misura, ma se è un documento storico lo è appunto perché si riconosce in essa un vero valore turistico: e ciò accade soltanto per i criteri eminentemente pratici, oggettivi e seri con cui essa è redatta.

Che se la Carta dovesse perdere tale carattere in alcune sue parti nascondendo la verità dei fatti geografici, essa rientrerebbe nel numero di quelle che noi presentiamo che hanno scarso interesse, come quella citata dal prof. Celoria, appunto per non aver te-

nuto sufficiente conto dei concetti di praticità che devono ispirare la redazione di una Carta e per essersi invece eccessivamente dedicata a concetti di tendenza.

E' stata fuori di qui equamente apprezzata la questione che ora qui si dibatte? E' stato anche qui bene inteso il limite della bilinguità adottata?

Non mi pare. E permettetemi che mi spieghi.

Gli amici triestini si sono offesi perché è stato accennato al doppio nome di Trieste. Se di questo doppio nome non fosse stato fatto cenno speciale forse non si sarebbero avute le note viraci proteste. Eppure quel nome ha (e fu detto nella *Rivista*) un motivo turistico così precisamente dichiarato che, pur dissentendo, gli oppositori non avevano motivo di parlarne di offesa, e non potevano tralasciare di prendere in considerazione tutte le prudenti riserve che l'articolo contiene, perché la bilinguità affermata dalla *Rivista*, alla quale mi riporto, nulla ha a che fare con quella ben diversa che si è voluto attribuirle.

E' bene sapere questo: è inesatto — permetta il consocio signor Goldmann che lo contraddica — che gli indicatori fuori di Trieste portino tutti la dizione bilingue: si può anche trattare da ignorante chi non sa di primo acchito comprendere che *Trst* corrisponde a Trieste, ma questa ignoranza effettivamente esiste, ed è perciò opportuno far opera per dissiparla. Mi permetto ricordare un fatto accaduto proprio nell'agosto scorso: quattro turisti smarriti coll'automobile in una solitaria strada secondaria tra Adelsberg e San Canziano, alla distanza di circa 12 chilometri da Trieste, si imbatterono in un indicatore in pietra non affatto bilingue e che non si poteva interrogare come un slavo qualunque. L'indicatore recava scritto *Trst*: ed i quattro furono sul principio tanto ignoranti da non comprendere che cosa volesse dire quel raggruppamento di consonanti. Rifflettendovi finirono per comprendere ma, glielo confesso, non senza fatica. I quattro erano il commendatore Johnson, il rag. Moro, il cav. Zaffaroni qui presenti, ed io stesso.

Quando la prova come praticamente una Carta che portasse la doppia indicazione avrebbe avuto un valore effettivo. È notò bene, perché qui lo si è ripetutamente dimenticato mentre la *Rivista* lo dice, che il *Trst* è parlato in luogo ed ha perciò valore geografico, mentre il Trieste, che ha valore solo politico, è assolutamente escluso.

Ma lo faccio notare che noi, pur persuasi dell'opportunità dei due nomi, non appena vedemmo che al Consolato di Trieste tornava ostica l'indicazione slava, quando ci giunse il telegramma col quale la vertenza s'è aperta, immediatamente, senza esitazioni, in omaggio ad un sentimento che comprendiamo nel telegramma di risposta, inserimmo la frase: «Basta un'occhiata alla vignetta dell'articolo per comprendere che Trieste non può essere che Trieste. Evidentemente poco importerebbe sacrificando eventualmente la maggiore utilità turistica che solo ci suggerisce *Trst*, sopprimere la seconda denominazione».

Questo dico per dimostrare come sarebbe stato opportuno, prima di scagliare delle accuse e di generalizzarle estendendole a nomi e città che mai sognammo di raddoppiare, di chiedere informazioni, che noi saremmo stati ben lieti di dare.

Poi aggiungo un'altra cosa: ho sentito da qualcuno qui fare una confusione che mi stupisce profondamente: una confusione che confonde completamente le direttive toponomastiche adottate, attribuendo ad esse interpretazioni contrarie a verità, causando ingiuste illazioni.

Ho sentito considerare cioè il caso di *Trst* alla stessa stregua di quello di Trieste e Trient e persino di Milano e Molland. Bisogna non aver letto l'articolo della *Rivista* per non comprendere la differenza radicale tra i due termini del confronto, e per lanciare in base a ciò delle accuse gratuite.

Chi dice Trient e Trienti? Sono gli austriaci inceduti ora per ragione politica nelle località italiane sono quelli che hanno con sé gli impiegati, le Carte, le tabelle, tutto. Ma della popolazione locale nessuno dice mai Trient o Trienti: questi nomi sono come se in luogo non fossero mai esistiti, nomi fittizi, artificiali. La denominazione tedesca non ha aperto nessuna falla nella compagine dell'italianità né la può aprire perché tutta la popolazione di Trieste e di Trento è italiana. Perciò le nostre direttive esclu-

dono esplicitamente l'uso di questi nomi tedeschi o di tutti quelli che si trovano nelle stesse condizioni.

Ma la denominazione *Trst* non è nelle medesime condizioni.

Se voi salite ad Opicina, alle porte di Trieste, sentirete che là il popolo tutto dice *Torst* o *Trst* e non altro. E non è vero che là parlino l'italiano. Un giorno partendo da Trieste, con alcuni amici mi ero procurato il nome di una dolina che volevo visitare: ma non potei trovarla, e non ci fu mezzo di rintracciarla, anche rivolgendomi a tutti i passanti. Noi parlavamo solo italiano o tedesco, mentre là a pochi chilometri da Trieste tutti parlavano soltanto slavo. E più avanti obi ci diede le indicazioni necessarie: fu un ufficiale austriaco, perchè esso comprendeva l'italiano. Si può dunque dimenticare questo stato di cose là dove il duplice nome di un villaggio o di un monte sulla Carta vuol dire arrivarvi o non arrivarvi?

Ma vado più in là.

Qualcheduno qui ha detto: ci sono dei nomi, che sono stati imposti artificialmente ed ha accennato al nome di Mitterburg e ha mostrato la sicurezza che Mitterburg sarà nella Carta accanto a Pisino. Tutti sappiamo che Mitterburg è un nome inventato, che non ha ragione di esistere. Ma chi ha mai detto che nella Carta noi metteremo Mitterburg? Chi ha detto questo non può aver meditato l'articolo della *Rivista* il quale esclude questa categoria di nomi in modo chiarissimo. Io non posso che protestare contro queste fantasie portate qui e fuori di là, qui come derivazione delle direttive toponomastiche mentre queste le escludono esplicitamente! Sono queste fantasie senza base che hanno causato una polemica ingiusta.

L'articolo dice anche che quando si dovrà procedere alla selezione dei nomi ai quali si dimostrerà opportuno di applicare la dizione bilingue, noi domanderemo notizie alle migliori competenze locali. Ma chi ha detto che noi, sin d'ora, a priori, abbiamo stabilito di mettere un nome piuttosto di un altro? Questo lavoro di indagine minuziosa non fu ancora incominciato e la *Rivista* lo avverte. Noi abbiamo detto soltanto e manteniamo, e tutti comprendono ormai quanto ciò è ragionevole, che là dove sono radicate nella popolazione per ragione etnica locale le dizioni straniere, esse saranno aggiunte al nome italiano: ma che sopprimeremo invece tutti quei nomi stranieri che hanno carattere puramente politico. Questa è la nostra piattaforma e non altra.

La questione della precedenza di una dizione all'altra, è una questione puramente secondaria. La questione di massima è quella della studiata bilinguità intesa come fu da noi esposta, e sopra questo argomento lo non mi trovo solo.

Chi ha letto l'articolo, sa che degli studi preparatori si sono andati facendo in proposito sin da un anno col concorso cortese del dott. De Agostini, del prof. Della Vedova, di Achille Dardano, del professore De Toni, del prof. Crotta Salvatore, del professore Salvioni, del prof. Ricchieri.

Oggi avete udito il parere di una persona di cui nessuno può disconoscere la competenza, il dottore Fabris, che ha qui anche l'autorità che gli viene dall'essere presidente del Circolo degli Istriani Triestini e Goriziani di qui. L'Assemblea ha pure udito la parola di Giovanni Coloria che tra le sue qualità ha anche quella di presidente del Comitato di Milano della « Dante Alighieri », e posso anche portarvi qui, poichè ne sono autorizzato, l'opinione di un altro il quale sta sopra tutti noi poichè qui siamo forse tutti suoi consoci: l'on. Boselli, presidente del Consiglio centrale della « Dante Alighieri ». Quando persone di tanta autorità nel campo tecnico e di così inaspettabile altezza di monte e di cuore aderiscono alle idee da noi adottate, mi sembra che la discussione risulti molto semplificata.

Il Consiglio del Touring non crede di essersi mostrato in contraddizione con quel concetto di italianità ai quali ha informato l'opera sua, tutt'altro che se in questi concetti qualche cosa vi è che possa urtare suscettibilità le quali si sono rivelate qui e fuori di qui, l'Assemblea ha avuto conferma categorica che tutte le aspirazioni saranno nella misura del possibile accontentate.

Il dott. l'Abria ha espresso con molta chiarezza i termini della questione in un ordine del giorno che il Consiglio accetta. Auguro che il largo consenso dell'Assemblea dimostri che i dubbi portati qui sono

stati tutti chiariti e che la questione si è ricollocata nella sua giusta luce.

Al prof. Coloria poi, che in modo così eloquente portò la discussione ad una grande elevatezza di principi e di sentimenti, lo mando il più vivo ringraziamento, nella fiducia che la sua parola equilibrata e autorevole, ispirata al lato più nobile della questione che ora tiene occupata l'Assemblea, possa avere efficacia e rendere concordi gli animi dei soci nel deliberare sull'importante argomento. (*Applausi*).

Goldmann. Debbo rilevare che il comm. Bertarelli mi ha attribuito inesattezze che non ho commesse.

Certo non posso negare il fatto che ci siano stati slavi i quali sopra gli indicatori abbiano scritto *Trst*, ma affermo che le tabelle poste in tutta la provincia, sono tutte nelle due lingue, italiana e tedesca, e che nelle due lingue italiana e tedesca sono tutti i segnali sulle strade ferrate. Quindi non sussiste il fatto che i turisti debbano fermarsi in causa delle scritte in slavo che non comprendono, perchè tutte le tabelle ufficiali hanno due diciture (1).

Non è neppure esatto che gli slavi non sappiano l'italiano, perchè quando gli slavi vengono in città a vendere i loro prodotti, comprendono e parlano benissimo la nostra lingua. Vi è l'odio, invece, che toglie agli slavi la voglia di parlare l'italiano; l'odio che li spinge, quando passano gli automobilisti italiani, a tirar loro dietro dei sassi, anzichè rispondere alle domande che essi rivolgono loro.

Sgombrato così il terreno del fatto personale, vengo alla conclusione.

Le parole di Bertarelli mi sono sembrate eloquenti quando ha accennato alla rinuncia per parte del Consiglio alle dizioni straniere per designare Pisino e Trieste: solo che io vorrei su questo una promessa formale del Consiglio.

Bertarelli. Il Consiglio non ha nulla di nuovo da promettere ora come risultante della discussione: il telegramma che si riferisce a Trieste è stato inviato il giorno dopo che pervenne alla Direzione del Touring il telegramma del Consolato, ed il Consiglio non ha nessuna intenzione di ritornare su quanto ha già espresso. Quanto a Pisino. Le assicuro che le nostre direttive escludono Mitterburg e ciò risulta già dalla *Rivista*. Sono lieto che Ella si associ all'ordine del giorno Fabris, perchè ciò dimostra il raggiungimento di un accordo desideratissimo che d'altra parte non doveva essere difficile di ottenere, e mi congratulo che col chiarimenti dati si sia visto che i nostri punti di vista collimino nella sostanza.

Presidente. Io credo che tutta l'Assemblea, approvando l'ordine del giorno Fabris, debba essere concorde in un moto che suoni plauso unanime all'opera del Consiglio per l'opera preziosa compiuta per la Carta d'Italia.

L'ordine del giorno con prove e controprove è votato all'unanimità e accolto da applausi generali.

Bertarelli. Devo rispondere al signor Monticelli per quel che riguarda gli Uffici succursali del Touring.

Il signor Monticelli ha espresso il timore che il Touring abbia potuto curare l'impianto di tali Uffici senza gravare di onere finanziario il bilancio del Touring, e, se ho ben inteso, si preoccupa di avere per un servizio di cui loda l'utilità ma che esso, in omaggio al concetto di individualità dei soci teme possa costituire una disparità di vantaggi ottenuti coi fondi di tutti. A parte che in quanto gli Uffici funzionano per le informazioni essi saranno preziosi per tutti i soci e non soci ed hanno quindi un vero valore generale di propaganda, posso però assicurarla pienamente anche per la finanza.

La Società nazionale di trasporti Fratelli Gondrand ha nelle differenti città delle Agenzie, le quali si incaricano di servizi di viaggi, soprattutto dell'utilissimo servizio di vendita di biglietti ferroviari che torna tanto comodo, ecc. Ora alla Società nazionale di trasporto interessava di dotare i propri uffici di un servizio che ora, per il grande sviluppo preso dal turismo, si rendeva necessario: il servizio di informazioni per i viaggi, come pure di quei servizi, di esclusività del nostro Sodalizio, che valgono a facilitare le pratiche doganali ai ciellati ed agli au-

(1) Vi fu qui evidentemente un mal inteso di dettaglio che fu chiarito dopo la seduta. Sta quanto afferma il signor Goldmann circa le tabelle ufficiali, ma non è ad esso che si riferisce il Bertarelli, bensì ad indicatori stradali monolingui, quali esistono su molte strade dell'Altipiano.

tomobilisti e a noi tornare opportuno di unire servizi sociali o di propaganda ad Uffici così bene impiantati.

Sopra queste basi ha potuto avere luogo facilmente un'intesa tra il nostro Sodalizio e la Società nazionale di trasporti, nel senso che il vantaggio che il Touring potrebbe ritrarre dalle sue prestazioni di indole speciale, va corrisposto coll'ospitalità che la Società Gondrand gli offre negli Uffici che ha già impiantato o col mettere a disposizione il proprio personale per le operazioni sociali di pagamento quote, di vendita pubblicazioni, ecc.

Monticelli. Si dichiara soddisfatto.

Fortini. Osserva che l'Assemblea si è dimostrata assai deferente all'opera del Consiglio, il quale, giova riconoscerlo, ha fatto qualche cosa di buono.

E' a conoscenza che gli impiegati del Touring hanno fatto una domanda per l'istituzione di un fondo di previdenza: raccomanda al Consiglio di prendere rapidamente in esame la questione.

Propone infine il seguente ordine del giorno:

«I soci del T. C. I. riuniti in Assemblea generale, considerato lo sviluppo dell'Associazione, l'aumento continuo del capitale sociale e l'importanza dell'azione del Touring presente e futura per il bene del turismo, invitano l'on. Consiglio del Touring a seguire l'esempio del Touring Club di Francia ed a compiere nel periodo di sei mesi le pratiche per l'eruzione del Touring in ente morale».

Un socio. Trova non opportuno che l'Assemblea fissi un termine perentorio al Consiglio perché termini i suoi studi per l'eruzione in ente morale del Touring.

Fortini aderisce a ritirare la frase che prescrive il termine di sei mesi contenuta nel suo ordine del giorno.

Presidente. La proposta del socio Fortini, per implicare una grave questione di massima, non può raccogliere un voto dell'Assemblea, essendo a ciò necessario l'inserzione di essa nell'ordine del giorno dell'Assemblea. Il Consiglio può accettare la proposta come raccomandazione, o compiere ugualmente i suoi studi, per presentarne l'alto eventualmente alla ventura assemblea.

Fortini. Aderisce.

Melana. Devo dire due parole perché mi sembra non si possa lasciar passare senza un plauso speciale la riforma della *Rivista Mensile*, riforma che è una nuova prova dell'attività e dello squilibrato senso d'arte col quali il Consiglio esplica il proprio mandato.

Il Consiglio ha visto nella *Rivista Mensile* che ha una così forte tiratura non solo un potente mezzo di propaganda all'istituzione, ma anche un mezzo di diffusione alla coltura, che si presenta con tutte le attrattive e con tutto l'interesse di un'opera d'arte. Propongo quindi che l'Assemblea mandi un vivo voto di plauso al Consiglio per il modo veramente geniale col quale ha saputo accoppiare le esigenze della *Rivista Mensile* col concetto d'arte e di decoro che nella *Rivista* trovano la loro espressione. (*Applausi vivaci*).

Locatelli. Rileva l'opportunità che il Touring continui la pubblicazione delle monografie itinerarie, che tanto favore ebbero presso i soci e che anche oggi sarebbero così vivamente desiderate: non se ne le annunciate monografie ferroviarie saranno destinate a riempire la lacuna: ciò che gli sembra difficile data la natura diversa del lavoro.

Domanda se il personale degli uffici adibito agli sportelli è autorizzato a rispondere ai reclami, non avendo potuto qualche volta avere risposte esaurienti a domande che ebbe a muovere; infine richiama l'opera del Consiglio sulla convenienza che il Touring dia il maggior appoggio all'opera delle segnalazioni in montagna.

Bolognesi. Domanda in base a quali considerazioni il Touring ha potuto sottrarsi alla osservanza della legge sul riposo festivo, avuta considerazione alla convenienza che non siano aumentate le ragioni già numerose di deroga alle disposizioni di legge in proposito.

Foscarl. Richiama l'attenzione dell'Assemblea sull'importanza di qualche iniziativa annunciata per il corrente anno: ad esempio, l'opera del Touring nel campo del turismo nautico, che metterà il nostro Sodalizio in condizione di interessarsi d'un programma così intimamente legato alla prosperità del nostro Paese. Accenna alla recente escursione compiuta sul Po, come preludio all'organizzazione di un grande concorso motonautico sul fiume in occasione dei festeggiamenti di Piacenza per l'apertura del ponte, e propone che l'Assemblea voti il proprio compiacimento per la decisione del Consiglio del Touring, di rivolgersi ad un campo nel quale il Sodalizio potrà esplicare così feconda attività.

Ing. Candiani. Si associa alle parole ed al voto del conte Foscarl, richiamando come sia veramente deplorabile l'abbandono in cui il paese nostro lascia le vie di comunicazione acqua interna, che pur dovrebbero essere mezzo potentissimo al progredire delle industrie e del commercio (*applausi*).

Bertarelli. Rispondendo a quanto ebbe ad osservare il socio Locatelli, deve avvertire che per quanto le monografie itinerarie abbiano ottenuto notevole successo presso i soci, pure oggi è necessario che il Touring si dedichi ad un campo di pubblicazioni di più generale interesse: le monografie ferroviarie del resto rispondono assai bene allo scopo, perché esse guideranno il turista nella visita alle singole regioni, a partire dal punto nel quale è disceso dal treno.

Quanto ai reclami che i soci possono muovere agli Uffici, è in dubbio che il personale degli sportelli è autorizzato a rispondere a tutto le richieste dei soci.

Circa le segnalazioni in montagna, assicura il socio Locatelli che per la recente costituzione del Consorzio per le Segnalazioni in Montagna, presso il T. C. I., formato dai rappresentanti del T. C. I., del C. A. I., della F. P., della S. E. M. e del Reggimento Alpini, il programma delle segnalazioni potrà assumere notevole sviluppo, secondo i desideri della Direzione del Touring.

In evasione a quanto ebbe ad osservare il socio Bolognesi sulla applicazione del riposo festivo agli Uffici del Touring, faccio rilevare che se è vero che gli Uffici rimangono aperti nella mattinata della domenica, è pur vero che il concetto dei turni del personale è applicato su di larga misura, da non arretrare quasi nessun aggravio al personale stesso; sono solo cinque impiegati che si trovano per turno alla domenica alla Sede del Touring, ciò che porta, individualmente, il turno di una volta ogni sette settimane. Ora, messo in confronto il minimo sacrificio che al personale per tale servizio festivo è richiesto, ed il vantaggio che i soci ritraggono dall'aver la Sede aperta anche alla domenica, per il disbrigo delle operazioni sociali, è ovvio che non vi sarebbe motivo per il quale il Touring non dovesse fruire della facoltà che la legge gli lascia.

Presidente. Dichiaro chiusa la seduta.

L'Assemblea è tolta alle ore 18.

Inviarono telegrammi cortesissimi alla Presidenza dell'Assemblea, non potendo intervenire, il Principe Scipione Borghese, il Dott. Casotti, Capo Console di Cagliari ed il signor A. Isenngli, Capo Console di Riva di Trento.

È unita a questo numero della Rivista la scheda di votazione per il bilancio consuntivo 1907 e per la nomina delle cariche sociali.

La scheda deve venire staccata e rinviata alla Sede del Touring entro il 15 giugno 1908.

Lo scrutinio delle schede seguirà, per cura dei Sindaci del Touring, entro il 17 giugno; e dell'esito della votazione la Rivista darà relazione nel suo numero di luglio.



Il Consiglio e la Direzione del Touring, nelle loro ultime sedute hanno preso fra l'altro le seguenti deliberazioni:

CONSOLATO DI NAPOLI. — La Direzione, preso atto della relazione trasmessa dal Consolato di Napoli sull'opera esplicata nell'ultimo triennio, vota un plauso al Capo Console barone ing. Gaetano De Angella.

CONDOGLIANZE AL CAPO CONSOLE DI MILANO. — La Direzione delibera di inviare le proprie condoglianze al Capo Console di Milano cav. avvocato Felice Pizzagalli che ha avuto la sventura di perdere il padre.

RIUNIONE DI BERGAMO. — La Direzione prende atto con compiacimento del lusinghiero successo ottenuto dalla prima riunione della Commissione Miglioramento Alborghi organizzata a Bergamo e vota un plauso al Consolato per l'opera preziosa di propaganda e di organizzazione esplicata alla miglior riuscita della iniziativa.

SCUOLA PER I CONDUCENTI AUTOMOBILI. — La Direzione prende atto dello stato delle pratiche per l'istituzione in Bologna per parte dell'Automobile Club e sotto gli auspici del T. C. I. della Scuola per i conducenti automobili.

REPARTO V. C. A. DI BOLOGNA. — La Direzione dà parere favorevole a che il Consolato di Bologna avochi a sé l'iniziativa della costituzione del Reparto V. C. A. di Bologna.

UFFICI SUCCURSALI DEL TOURING. — Si comunica che in seguito a sopralluogo fatto a Trento è intervenuto un accordo fra la Ditta Gondrand, il T. C. I. e la Banca Cooperativa di Trento per l'assunzione, da parte di questa, dei servizi degli Uffici succursali del Touring in Trento e nelle diverse sedi della Banca Cooperativa, come a Bolzano, ecc., ed in Riva nella succursale della Ditta Gondrand.

NAVIGAZIONE INTERNA. — Si prende atto del plauso votato dal Comitato locale di Milano per la Navigazione Interna all'opera del Touring.

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE. — Si prende atto delle lettere colla quali il ten. gen. Crema annuncia l'abbandono della direzione dell'Istituto Geografico Militare ed il gen. Giamas ne comunica l'assunzione. Si manda a ringraziare e ad assicurare corrispondenza di sentimenti.

CONVEGNO A ZARA. — Si manda a dare il consenso al Veloce Club Zaratino, che domanda il patronato esclusivo del Touring per un Convegno da indarsi in Zara in occasione della gita dei Consoli veneti del Touring, avvertendo che la proposta sarà passata con raccomandazione al conte Foscari.

CONSOLATO DI PERUGIA. — Si approva la ricostituzione del Consolato di Perugia nelle persone dei signori: conte comm. Rodolfo Pucci Bon-

cambi, Capo Console, e dott. Baldelli Bombelli Demetrio, conte cav. Napoleone Faina, dott. Domenico Ferrero, Achille Franceschini, avv. Giulio Majoni, cav. Ciro Mavarelli, conte comm. L. Valentini, Averardo Verdesi, consoli.

CONSOLATO DI S. REMO. — Il Consiglio direttivo approva la nomina a console del rag. Italo Scotto in sostituzione del signor G. B. Rubino che viene esonerato dalla carica.

DISTRIBUZIONE DEL MANUALE DELLO STRADINO. — Si richiama la precedente deliberazione della Direzione, colla quale si stabiliva di prendere disposizioni per distribuire gratuitamente a tutti gli stradini provinciali ed a quelli dipendenti dai principali Uffici Tecnici Comunali, il manuale stesso, con preghiera perchè le amministrazioni competenti volessero contribuire con una somma, equivalente al prezzo dei manuali donati, al fondo cartelli indicatori, da impiantare dal Touring nelle rispettive regioni.

Si riafferma tale deliberazione: si manda a farla statistica degli stradini di tutte le provincie per conoscere il fabbisogno di stampa del manuale stesso, e si provvede intanto ad inviare gratuitamente, a tutti coloro che ne hanno fatto richiesta, il numero di copie necessario, per dotarne tutti gli stradini delle varie amministrazioni, con l'esortazione a versare la somma che sarebbe stata disposta per l'acquisto dei manuali, ad incremento del nostro fondo per i cartelli indicatori.

RUBRICA DI CACCIA SULLA «RIVISTA». — Si risponde al Consolato di Alfedena, che ha fatto proposta dell'istituzione sulla *Rivista del Touring* di una rubrica di caccia, che le rubriche di dettaglio, quale sarebbe quella consigliata, non possono entrare nella competenza della nostra *Rivista*, la quale, come appare, si mantiene estranea dall'aprire rubriche anche di altri sport (sport ginnastici, foot-ball, ecc.) — mentre, d'altra parte, la Direzione provvederà su qualche numero ad illustrare le grandi cacce passate e presenti, le quali rivestono carattere di generale interesse turistico, servendo nel contempo a scopo di propaganda per la caccia in Italia.

CONSOLATO DI FIRENZE. — Si approva la ricostituzione del Consolato di Firenze nelle persone dei Signori Dott. Cav. Gaspero Capel, Capo Console, e Alfredo Brogi, Prof. Luigi Castellani, ingegnere march. Ernesto Corsini, Guglielmo Giardi, Gino Liaci march. Lorenzo, Alessandro Lorenzetti, Gino Marchesini, prof. Giuseppe Picciola e ten. col. cav. Giulio Pizzini, Consoli.

PROPOSTA DI RENDERE BIENNALE LA PUBBLICAZIONE DELL'«ANNUARIO». — Il Consiglio direttivo approva la proposta della Direzione generale di rendere biennale l'*Annuario Generale* a partire dal 1908.

CONGRESSO GEOGRAFICO PERMANENTE. — Si dà comunicazione delle elezioni avvenute a costituire il Comitato del Congresso Geografico Permanente, Comitato del quale il Touring ha avuto partecipazione colla nomina del vice direttore, commendatore Bertarelli.

"MOTO REVE, ITALIANA

SOCIETÀ ANONIMA - Capitale L. 450 000

Sede MILANO - Via Moscova, 10

Il più leggero, più pratico del Bicycletti a motore

2 HP. due cilindri e magneto
Brev. David & Gianoli

Prezzo della Moto Réve completa, con forcella elastica ed accessori L. 875

Prezzo del motore stacc., completo, con magnete, serbatoio, cerchietto, cinghia, comandi, in ordine di marcia L. 575

L'azione successiva dei due cilindri produce una marcia silenziosa e regolare, senza contraccolpi e senza quelle trepidazioni che tanto stancano ed annoiano nel motore ad un cilindro. Infatti chi prova la MOTO REVE — e cioè ricorrono per consenso unanime dei nostri clienti — non può più adattarsi, in seguito, al motore monocilindrico.

CONVENZIONE COLLE FERROVIE DI STATO. — Si prende atto che il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie di Stato ha approvato i termini della convenzione intercorra tra la Direzione delle Ferrovie di Stato e la Direzione del Touring per la pubblicazione delle monografie ferroviarie, come da lettera ufficiale delle Ferrovie di Stato al Touring Club Italiano.

IL MINISTERO DELLA GUERRA E LE SEGNALAZIONI IN MONTAGNA. — Il Consiglio prende atto con compiacimento dell'esito favorevole ottenuto dalle pratiche iniziate dal Consorzio per le segnalazioni in montagna, costituito presso il Touring, tendenti ad ottenere dal Ministero della Guerra la collaborazione dei Reggimenti Alpini all'effettuazione delle segnalazioni, e della risposta di S. E. il Ministro Casana, colla quale si dà, sotto determinate condizioni, la richiesta autorizzazione.

La riunione della Commissione del Touring per il miglioramento degli Alberghi a Bergamo il 28 Febbraio 1908.

La riunione di Bergamo — la prima delle riunioni che la Commissione Miglioramento Alberghi, costituita presso il Touring — d'accordo colla Direzione Generale del Sodalizio — decise di indire nei vari centri per la propaganda alle migliori da introdurre negli alberghi di modesta portata in Italia — ebbe luogo il 23 febbraio 1908.

La riunione venne organizzata col concorso attivo e volonteroso del Consolato del Touring a Bergamo, che provvide nel modo più efficace ad integrare localmente l'opera della Commissione, dando la maggior diffusione all'iniziativa col diramare gli inviti al convegno tra i soci e gli albergatori della regione Bergamasca, e facendo pratiche presso le Autorità cittadine per ottenere appoggio e facilitazioni al miglior esito della interessante iniziativa del Touring.

Alle 14,30 cominciarono ad affluire gli invitati. Erano presenti, oltre ai rappresentanti della Direzione Generale del Touring, del Consiglio, della Commissione Miglioramento Alberghi, del Consolato e della stampa, che già si erano dati convegno all'Hotel Moderne, il prefetto comm. Aphel, l'assessore comunale avv. Preda, il Colonnello comandante il Distretto, il conte Malliani, presidente del Circolo Commerciale, il cav. Tacchi, presidente della Camera di Commercio, il dott. Balp, medico provinciale. La sala era affollata.

Alle 15,30 aprse l'adunanza l'arch. Gallizoli capo console di Bergamo, presentando i delegati del Touring e ringraziando del cortese intervento le Autorità, la stampa, tutti i presenti. Espresse l'augurio che per effetto dell'opera della Commissione e del Touring, avesse tutta la regione bergamasca ad entrare nei concetti della necessità di provvedere ad un impianto di alberghi veramente moderno, veramente razionale, quale è reso oggi necessario dalle mutate condizioni in cui si viaggia.

L'arch Gallizoli vivamente applaudito diede quindi la parola al comm. L. V. Bertarelli, vice direttore generale del Touring; il quale trattò ampiamente l'importante problema facendo rilevare il vantaggio

economico che l'Italia specialmente potrebbe ricavare dalla così detta industria del forestiero (1).

Segui — pure applauditissimo — il signor Luigi Gavirati, presidente della Commissione Miglioramento Alberghi. Tracciò il programma della Commissione da lui presieduta e trattò il problema specialmente dal lato tecnico.

Il signor Gavirati dichiarò poi aperta la discussione, alla quale parteciparono parecchi albergatori e soci del Touring.

Il signor Amalio Amore, albergatore, presentò il seguente ordine del giorno che venne approvato all'unanimità:

«Gli albergatori e proprietari d'alberghi intervenuti alla riunione indetta dal T. C. I. in Bergamo, convinti del bene che può venire a tutta la zona della provincia bergamasca dalla attuazione delle proposte oggi enunciate, mentre ringraziano, fanno voti che d'ora innanzi tutti gli albergatori e proprietari d'alberghi prima di procedere a riordinamenti, ampliamenti e specie a nuove costruzioni d'alberghi, abbiano a rivolgersi alla Commissione tecnica presso il Touring, per quei consigli che particolarmente potessero in linea tecnica occorrere».

Vendita di benzina in domenica.

In seguito alle pratiche operate dalla nostra sezione legale, il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, ha deliberato che a sensi delle norme generali stabilite dalla legge 7 luglio 1907, N. 479 sul riposo settimanale, la vendita della benzina agli automobilisti o motociclisti di passaggio può effettuarsi in qualsiasi ora della domenica. Simile deliberazione era prevedibile; sarebbe stato strano che il mezzo più pratico e moderno di trasporto fosse stato parzialmente paralizzato in domenica in forza di una legge la quale, rendendo obbligatorio il riposo domenicale, favorisce per naturale conseguenza il movimento turistico.

Consulenza legale

Cessione di targhetta.

Non costituisce contravvenzione all'art. 11 della legge 1 dicembre 1905, N. 582 il fatto di cedere una targhetta per velocipedi, al giusto prezzo, ad un titolo, il quale recatosi dapprima in Municipio per farne acquisto e trovato l'Ufficio chiuso, contro versamento di L. 10 ottenne a titolo di favore la targhetta da un suo conoscente (nella fattispecie da un noleggiatore di velocipedi) perchè questi ne acquistasse un'altra più tardi quando cioè fosse stato aperto il Municipio.

Sentenza del Préfere di Sonce in data 21 giugno 1907.

Ritenuto che nel 7 maggio u. s. l'imputato Filippo Sostello si recò al Municipio di S. Bonifacio per fare acquisto di una targhetta per bicicletta, ma avendo trovati chiusi gli Uffici e premendogli di avere la targhetta, andò dal meccanico e noleggiatore

(1) Il discorso Bertarelli come la cronaca integrale e diffusa di questa rivista è unione pubblicata in elegante monografia "La camera d'albergo" che verrà distribuita al prezzo di L. 2,50 per i soci e di L. 5 per i non soci.

AUTOMOBILI

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI

WOLSIÏT

VETTURE DA TURISMO

E INDUSTRIALI

Regolarità ↕ Resistenza ↕ Economia

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIÏT

Anonima Capitale L. 2.000.000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42

GARAGE — S. Cristoforo, 37

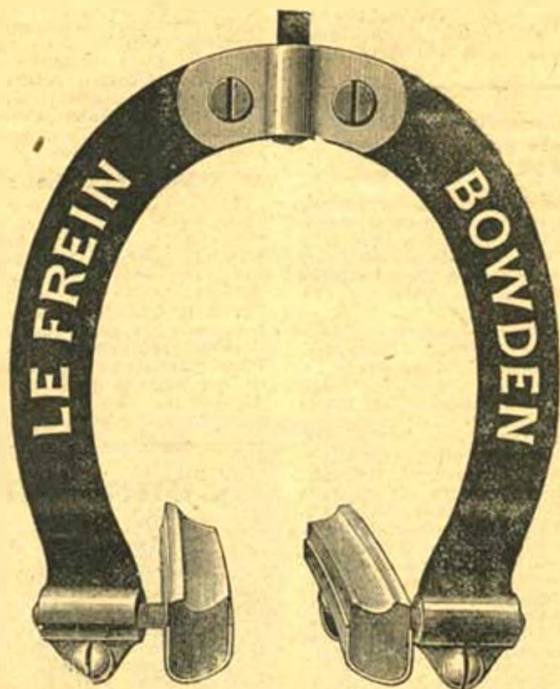
MILANO

GOLD MEDAL



MILAN, 1906.

Adottate
sempre
ed
esclusivamente
il



Fama mondiale
oltre
3.000.000
di Freni
venduti.

Freno BOWDEN



MANOPOLA GIREVOLE

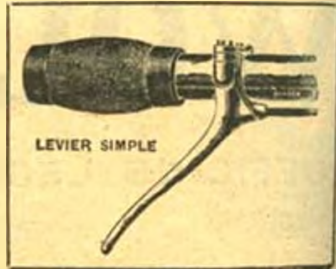


LEVIER RENVERSE

Comptoir Général
des Freins de Cycles Ltd.

Milano

Via Giuseppe Sirtori, 16 bis.



LEVIER SIMPLE

tore di biciclette Tapparelli Aurelio del paese e lo pregò di cedergli una targhetta facendo osservare che ne avrebbe acquistata un'altra più tardi quando fosse stato aperto il Municipio. Gli depositò dieci lire ed in aggiunta anche dieci centesimi per mancia al garzone che sarebbe andato in Municipio a prendere la targhetta. Il Tapparelli dapprima non voleva, ma poscia acconsentì, ricevette il denaro e diede al Filippi una targhetta e poscia mandò a comperarne un'altra in Municipio a mezzo del suo garzone Malchani Luigi.

Ciò ritenuto in linea di fatto non potrà dirsi che il Filippi abbia commessa contravvenzione all'articolo 11 della legge 10 dicembre 1905. Infatti egli si è valso del Tapparelli come di una interposta persona, per avere subito da lui quella targhetta che non aveva potuto acquistare direttamente dal Municipio di S. Bonifacio.

In riguardo alla posizione del Tapparelli si osserva essere risultato al dibattimento come egli non sia uno spacciatore di targhette, provvisto di patente, ma ne tenga soltanto tre o quattro per i bisogni del suo mestiere di noleggiatore di biciclette. Se egli ne cedette una al Filippi per dieci lire, e poco dopo ne acquistò un'altra in Municipio, non si può dire che egli abbia contravvenuto alla legge.

Infatti l'articolo 11 della legge 10 dicembre 1905, che punisce chiunque venda i contrassegni senza licenza del Governo si prefigge il duplice scopo di impedire che si facciano speculazioni a danno dei privati e che si rechi in qualsiasi modo nocimento alle Finanze delle pubbliche Amministrazioni. Ma nei riguardi della targhetta per i velocipedi bisogna mettere la dizione di questo disposto in relazione quella dell'art. 23 del Regolamento, il quale dice che nelle città popolose e nelle frazioni di Comune, i Comuni possono a loro rischio e spese stabilire accordi con i rivenditori di private per effettuare, anche a loro mezzo, la vendita dei contrassegni dandone notizia all'Intendenza di Finanza onde essa possa esercitare sui rivenditori la necessaria vigilanza. I rivenditori medesimi devono essere muniti di apposita patente, ecc., e la vendita deve essere fatta al preciso prezzo integrale fissato dalla legge. Di qui si comprende come il legislatore abbia voluto colpire soltanto chi per mestiere acquista o rivende targhette senza la debita autorizzazione per la possibilità che ne può derivare di lucrose speculazioni a danno dei contribuenti, ed inoltre per altri fini

come quello di impedire una sperequazione dei prezzi nei diversi comuni per la concorrenza nei ribassi. E che tale sia la intenzione del legislatore, cioè di impedire gli indebiti traffici e non anche la rivendita di qualche singola targhetta, lo si può desumere altresì da vari altri motivi: dal fatto che non prescrive al Municipi né ai rivenditori autorizzati di tenere annotazione in appositi registri dei nomi degli acquirenti la targhetta, di modo che manca qualsiasi controllo per sapere da chi i possessori le abbiano comperato. Diversamente invece è stato stabilito per i contrassegni da applicarsi alle automobili come si può vedere dall'esame degli articoli 2-14 legge, 8 del regolamento, per cui riguardo a questi è ammesso il cambio del contrassegno deteriorato (art. 5 legge) mentre non è ammesso il cambio delle targhette deteriorate (art. 25 cap. Reg.). Da ciò si rende evidente la natura della tassa che non riguarda per nulla il possessore della bicicletta, ma soltanto colpisce il veicolo nel momento in cui circola su aree pubbliche.

Lo si può desumere dalla mobilità del contrassegno che può passare non solo dall'una all'altra delle proprie biciclette, ma che si può concedere momentaneamente in uso ad altri purché senza corrispettivo (art. 11 Legge). Date tutte le possibilità che la targhetta passi dalle mani dell'uno a quelle dell'altro, senza lasciar traccia e controllo, il legislatore non poteva neppure pretendere di impedire la rivendita di qualche singola targhetta per la difficoltà in cui si sarebbe posto ad accertare tali fatti, e ciò a differenza delle rivendite le quali hanno carattere di spaccio che meglio attirano l'attenzione dell'autorità. Lo si può desumere infine anche dal quantitativo della pena che va dallo 100 alle 500 lire per cui si deve pensare che il legislatore avesse di mira di punire un reato di una importanza politica piuttosto grave, certo maggiore di quella che può offrire la rivendita di una targhetta senza la debita autorizzazione. Basta considerare che l'articolo 4 della legge punisce con una ammenda corrispondente al doppio della tassa chi circola sulle aree pubbliche con velocipede senza targhetta, o sarebbe un assurdo che volesse punire colla pena che varia dalle 100 alle 500 lire chi vende la propria targhetta o chi la acquista da mano non autorizzata.

Per tali considerazioni, giudica dichiararsi non luogo a procedere in confronto di Filippi Sostento e Tapparelli Aurelio, per inesistenza di reato.

Elenco dei Candidati

soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 29 Febbraio 1908:

Soci Vitalizi. (*)

BADOLATO, Galloili cav. Pasquale — BARLETTA, Pappaliettere cav. nob. Ettore — BIELLA, Oglietti Federico Alb. — BRESCIA, Savio Rizzi Lietta — CARACAS, Serra cav. Filippo — FIRENZE

(*) Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTI- CINQUE se all'Estero.

Voigtländer & Sohn, A. - S.

BRUNSWICK (Germania)

.. MANIFATTURA D'OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE ..

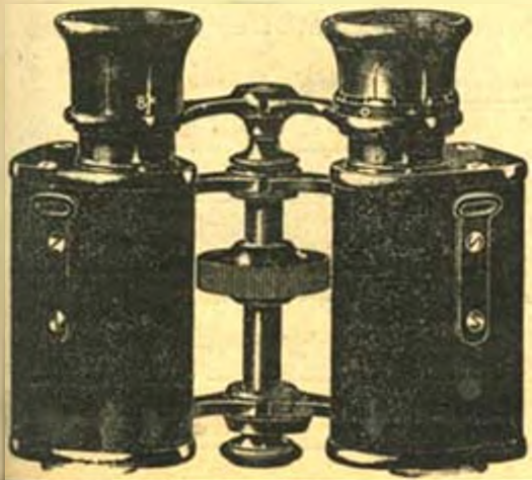
Succursali a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi, Londra, Mosca, Pietroburgo, New-York.

Binocoli Prismatici

per Viaggio, Sport, Caccia, Teatro, o Militari. In uso permanente nell'armata e marina germanica e all'estero.

In vendita presso tutti i negozianti di ottica

DOMANDA...23 PREZZO CORRENTE N. 280



Luder Guido — LAVIS, Armellini Augusto — MAGENTA, Municipio — MILANO, Calabi Attilio; Gazzaniga conte Arnaldo; Marzetti G. Claudio; Paricelli avv. Luigi — MONZA, Cariboldi Luigi — NAPOLI, Di Mejo ing. Franc. Maria — PALERMO, Dall'Arca Antonio — PEGLI, Cavaglia dea Bettimio — PERUGIA, Rossi Amedeo — REGGIO EMILIA, Ferrari Luigi — RHO, Gaglio Edoardo — ROMA, Berghese Felice principe di Rossano; Caldarelli Ferdinando; Maurial dott. Agostino; Nardini Costantino — S. AMBROGIO TORINESE, Novati Fortuné — TORINO, Blasoli cap. Aldo; Chicco Enrico; Malossi dott. Arturo.

Soci Annuali. (*)

- ALESSANDRIA.** — Gatto-Natoli comm. Antonino, Gay Agostino, Goy rag. Ettore.
Acqui. — Battaglino Luigi, Pellizzari Pietro.
Balsola. — Sanelo Luigi.
Casale Monf. — Brenta Giuseppe, Camurati Emilio, Massignani Paolo, Mina Giovanni, Parodi Vincenzo, Passerone Giuseppe, Rabaglio geom. Riccardo, Zago Angelo.
Ferrere. — Accossato dott. Giovanni.
Ovada. — Cereseto avv. Goffredo.
Valfenera d'Assi. — Fassini Domenico, Martinelli Francesco, Sodero Giovanni, Turco Matteo.
Vignale. — Bertiglia Marcello, Bossi dott. Mario, Cabiatì Gigi Antonio.
- ANCONA.** — NARDI MATILDE.
Falconara. — Scagnotti Giuseppe.
Jesi. — Belardinelli dott. Alessandro.
AQUILA. — Astarita Raffaello, Piazzi Raoul.
Avezzano. — Crivellucci Cesare.
Calascio. — Taranta Angelo.
Castel di Sangro. — FIOCCA MARIA.
Cottrellafedena. — Jannucci Giulio.
Giota del Mare. — Jori cav. avv. Clementino.
Poggio Cancelli. — Annibaldi dott. Giovanni.
Sulmona. — De Meis Pasquale.
- AREZZO.** — Altamura. — Ferdinando Duprè cav. Pietro.
Caprese. — Chinalli Geremia.
Folano. — Del Soldato Santo, Magi Selin.
- ASCOLI PICENO.** — Bini Giorgio, Castelli dott. Giuseppe, Nardinocchi Giulio, Prosperì dott. Giuseppe, Scaramucci Emidio.
AVELLINO. — Alagna ing. Ettore, Flauto Giov. Andrea, Garbini Galileo, Madrulli ing. Riego.
- Ariano di Puglia.** — Bevero Michele.
BARI. — Busi Sebastiano, Del Prete prof. Oreste, Fato Antonio, Mancini Guglielmo, Mongelli Andrea, Nuovo Giuseppe, Schettini Nicola.
Altamura. — Giannelli Giuseppe, Petronella Michele, Priore Orazio, Sabini conte Francesco.
Gratino. — D'Agostino Pasquale.
Molfetta. — Capocchiani avv. Bartolomeo, De Candia ing. Matteo.
Monopoli. — Associazione Sportiva « Pro Monopoli ».
Spinassola. — Aglieta Michele, Brunetti Giuseppe, Lanubile Nicola, Lloy Lupia Nicola, Spada Michele Roberto.
Trani. — Angioletta avv. Felice, Plocaluga ing. Ettore, Plantulli avv. Cesare.
BELLUNO. — Jacone Francesco, Luzzatto Emilio.
Asti. — Maddalozza Emilio.
Borca di Cadore. — Coletti Ennio.
Lamon. — Cengia Don Giovanni.
BENEVENTO. — Boffa Caveri Giacomo, Pinza Mauro.
S. Agata dei Goti. — De Marco avv. Guglielmo.
- BERGAMO.** — Astori Mansueto, Benini Giacomo, Ghossi Piero, Grumelli conte Luigi, Pagani dott. Gabriele, Pasetti Eugenio, Poli rag. Renato, Società « Moto Club », Ultoher ing. Guido.
Albino. — Severi Pietro.
Alzano. — Donadoni Guglielmo, Pelandri Domenico.
Antegnate. — Pizzigoni Ferruccio.
Celano. — Corradi prof. Enrico.
Cividale al Piano. — Bonetti Giuseppe, Curti Angelo, Signorelli Battista, Sacconagli Mario, Tagliata Francesco.
Cologno al Serio. — Corna Antonio, Donadoni Stefano, Frigeri Silvio, **LEGRAMANTI CARLOTTA**, Manzoni Paolino, Mi-
- cheletti dott. Vincenzo, **POGLIA-NI ANTONIETTA**, Santini Giuseppe, Tirioni Pietro.
Fara d'Adda. — Waldu Giacomo.
Ghisaia. — Morsenti Emilio.
Molveno. — Bettoni Giovanni, Brignoli Lorenzo, Gazzoli Luigi.
Mornico al Serio. — Montagnoni Clemente.
Oso Sotto. — Colleoni nob. Carlo Felice.
Ponte di Nona. — Bragantini Giuseppe.
Preseco. — Alberghetti Guglielmo, Ghislandi Attilio.
Ranca. — Boeniger Mattia, Vannetti Felice.
Rivolta d'Adda. — Berinzaghi ing. Francesco.
Romano. — Guarneri Giovanni.
Trescorre Balneario. — Foglia Camillo.
Treviglio. — Mariotti Giuseppe.
Zogno. — Torri avv. Aristide.
- BOLOGNA.** — Alberghini Francesco, Albertassi Adolfo, Aldrovandi Francesco, Bagliani avv. Luigi, Berti Angelo, Bianchi ing. Ezio, Borghi Ettore, Borghi Romolo, Bortolotti Alberto, Buldrini Alberto, Campari Alessandro, Cioccarì Attilio, Costa Emilio, Di S. Marzano ten. col. Giuseppe, Fabbì Aleardo, Fantoni Armando, Gamberini Gualtiero, Gherardi Giuseppe, Masti Corrado, Morelli Alfonso, Natali Antonio, Neri dott. Giov. Batt., Rivalta ing. Aniceto, Romagnoli Giorgio, Tassinari avv. Angelo, Tolomelli Aristide, Turchi Mario, Vacchi Francesco, Zoli dott. Adone, Zucchelli Enrico.
Castel S. Pietro. — Martinazzo Sartor Giuseppe.
Orecchio. — Tomeazzi Alessandro.
Imola. — Bortazzini geom. Agostino, Gardi Edgardo, Nanni Giovanni, Selva Giuseppe.

(*) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

"ATRETOS"

Società Anonima - Cap. L. 780000

GOMME IMPERFORABILI

BREVETTATE IN TUTTA L'UNIONE.

ROMA - Via Due Macelli, 66

MILANO - Via Carroccio, 3

AGENZIE

MILANO - Via Giuseppe Verdi, 5 — PADOVA - Piazza Cavour, 4 — PARMA - Via Borgo Scuderia, 11
 FERRARA - Corso Giovecca, 34-36 — ROMA - Via del Pozzetto, 117 — NAPOLI - Piazza Vittoria, 2 bis
 TORINO - Via Gioberati, 12 — FIRENZE - Via Faenza, 2

Sala Bolognese. — Cocchi Gualtiero, Serra Giovanni.

S. Giovanni in Persiceto. — Bordoni Guglielmo, Breveglieri Agostino, Società «Le Vedette».

BRESCIA. — Boschetti Giuseppe, Club Alpino Italiano, RIGANTI GIUDITTA.

Bogliaco. — Patucelli Enrico, Castenedolo. — Bonera Francesco.

Chinari. — Grazioli Gaetano, Cossirano. — Falconi geom. Giuseppe.

Gargnano. — Vetter Gustavo, Gacardo. — Lüthy Ernesto, Schuyder Ernesto.

Ghedè. — Hunz Alberto, Leno. — Bachmann Emilio.

Manerbio. — Foresti Arturo, Palazzolo sull'Oglio. — Cossali dott. Luigi.

Paspardo. — Fantera don Giovanni, Rorato. — Barbieri Bernardo.

Salò. — Scotti Nicola, Società Ciclistica «Salodiana».

Toscolano. — Loda Pillade, CAGLIARI. — Cao nob. Umberto,

Corte Amat Emanuele, Mellis dott. Benvenuto, Ditta Fratelli Vivanet.

Arsana. — Locci Antonio, Bari Sardo. — Frassetta Giov. Benvenuto.

Borore. — Buttafuoco Gavino, Carta Andrea.

Ierru. — Setzu Cherubini Giuseppe, Iglesias. — Puddu Attilio.

Lanusè. — Antoine Henry, Deplano Francesco, Fantino geom. Pietro.

Lunamatrona. — Mellis dott. Giovanni, Macomer. — Marcia Giovanni.

Nebida. — Naitana Pietro, Pilla Giuseppe.

Nuragus. — Carboni cav. Ottorino, Saniuri. — Selis Elio Luigi.

S. Lussurgiu. — Secchi Giovanni Antonio.

Tortolì. — Sbarra Aurelio, CAMPOBASSO. — Macchiarola Michele.

Ferrassano. — Mastrogiovanni dott. Alfonso.

CASERTA. — Capua. — Ramotti rag. Sandro.

Elena. — Ribaudi Edoardo, Maddaloni. — De Roberto Augusto.

S. Maria C. V. — Nigido dott. Vincenzo.

CATANIA. — Armellini cap. Cesare, Feo Filippo, Gullisano Salvatore, Soluto Carmelo, Soluto ing. Salvatore.

Acireale. — Leonardi Platania Francesco, Vetranolng. Giovanni.

Callagrone. — Clivio ten. Giulio Camillo.

Nicosia. — Salomone cav. Guglielmo.

CATANZARO. — Borardi cap. Gustavo, Bonagura Umberto, Sarpi Pasquale.

Radolato. — Di Tullio ing. Nicolino, S. Caterina del Ionio. — Del Pozzo Antonio.

CHIETI. — Giovinò geom. Nicola, Prata geom. Nicola, Sangiorgio geom. Emilio, Sargiacomo geom. Giuseppe.

COMO. — Arnaboldi Antonio, Baragiola Giuseppe, Bardi Raffaello, Dotti Antonio, Regazzoni Innocenzo.

Acquaseria. — Venini Arnaldo, Asso. — Rizzi Vittorio.

Bene Lario. — Capelli Luigi, Fagioli Simon.

Carate Lario. — Colombo Guido, Castello sopra Lecco. — Valetti Tarquinio.

Cernobbio. — Migliavada Mario, Erba Incino. — Veloce Club Eupili.

Ghirla. — Valugani Faustino, Lambrugo. — Repposi Francesco.

Lecco. — Mira Alfredo, Riva Enrico.

Luino. — Danelli Antonio, Girola Clemente.

Marchirolo. — Ossola Virgilio, Mariano Comense. — Ciapetti Giustino Igino, Ventura Benedetto.

Merate. — Mandelli Carlo, Viscardi Battista.

Mozzate. — Borsani Giovanni, Orino. — Moia dott. Francesco.

Osnago. — Melandri Emilio, Termate. — Saporetti Bindo.

Varese. — Furigo Giuseppe, Mainati Luigi, Mellis Giuseppe, Piatti Antonio.

Venezono Inferiore. — Barbatti Isidoro.

Viggiù. — MARCHESI ELISA ved. RIZZI.

COSENZA. — Reudano dott. Michele.

Castrofilari. — Agostini Carlo, Agostini Giuseppe, Pisani Edmondo Rodolfo.

Corigliano. — Attanasio ing. Carlo, CREMONA. — Rametta Francesco.

Cingia. — Piva dott. Giuseppe, Fossa Caprara. — Fornasari Pietro.

Gombito. — Fiori Carlo, Maffezzoni Francesco, Morandi don Pietro.

Manerbio. — Schwabi Goffredo.

L'arma di difesa la più perfetta
e di massima precisione è certamente la

PISTOLA AUTOMATICA sistema BROWNING

creazione della FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE - HERSTAL (Belgio)

Grandezza
metà
del naturale



a
sette colpi,
calibro 6,35.

Tipo "BABY", calibro 6,35 - completamente ossidata nero da guerra - impugnatura in ebanite sicura, automatica - peso dell'arma senza cariche, gr. 350 - funzionamento regolare automatico: l'esplosione della cartuccia, facendo ruotare l'otturatore, espelle il bossolo vuoto, ricaricando contemporaneamente l'arma.

Prezzo della pistola Browning "Baby", in scatola con accessori **L. 45,-**
Aggiungere per spese di imballo, posta ed assicurazione **1,35**

Indirizzare commissioni o domanda del Catalogo
illustrato (gratis) alla Succursale per l'Italia:

A. FUSI & C. - MILANO Piazza
Castello, 16

Trigolo. — Bertoli Pietro, De Pestalozzi nob. Adolfo.
CUNEO. — Bonardelli Giuseppe, Daviso di Charvensod ing. Carlo, **DE MARCHI** prof. EMILIA, Poletti ing. Alfredo, Roberto geom. Paolo.
Alba. — Arnulfo Carlo, Massa Paolo.
Dogliani. — Casarico Giovanni, Gallo Michele, Protto avv. Riccardo.
Fossano. — Balbiano Giuseppe, Giaccone Giuseppe.
Mondovì. — Baudixone ten. Giov., Bertone Giuseppe, Botto Giovanni.
Montà. — Bassino Filippo.
Piasco. — Biglio Aurelio.
Racconigi. — Allaria Biagio, Cavatorta G. B., Maritano rag. Cesare.
Saluso. — Daù Ferdinando.
Savigliano. — Cauda ten. nob. Edoardo, Gasperini Gaspare, Luciano Vincenzo, Moreno ten. Mario, Peracca Italo, Raggi Carlo, Ramella Adolfo, Ramello Giovanni.
Tenda. — Bosio Natale.
FERRARA. — Brondi Arturo, Brunelli Giuseppe, CAMERINI contessina ANGELA, Cappuzzo cap. Vittorio, Nasi Enrico, Pavanelli Pietro, Ponti Bartolomeo, Ravenna Gino, Società Negozianti.
Codigoro. — Borgatti ing. Carlo.
Comacchio. — Ferrari ten. Pilado.
Copparo. — Grondona Candido.
FIRENZE. — Angiolini Aldo, Ascari rag. Giuliano, Basso dott. Gina. L., Berchelli Gino, Ciardi

Oscar, Club Alpino Italiano, Conti Alfredo, Da Rom cap. Pietro, De Felice bar. Giuseppe, Farina Antonio, Francini Anacleto, Gaeta Alessandro, Glincheri Mario, Gorli Giovanni, Guidotti Giuseppe, Malloggi rag. Ugo, Marchi Tomaso, Marri-Salimbeni cav. A., Niori Guido, Plocardi Lodovico, Privitera Francesco, Rigacci Fernando, Rossi Sergio, Salvadori Augusto, Sanguinetti Achille, Treves Giulio, Vitelli Alessandro.
Bagno di Rom. — De Stefano Domenico, Mangani Italo, **MARANGONI GIOVANNA.**
Canigallo. — Pasquinelli Carlo.
Carnignano. — Ricci Riccardo march. Antonio.
Empoli. — Luchetti Azeglio, Mannaroni Inigo, Mazzinghi Giuseppe.
Montalone. — Ciulli Ettore.
Pistoia. — Barbi Ciro, Bartolini Silvio, Brancolini Giulio, Carradori Italo, Colzi cav. Vincenzo, Giannini avv. Giannino, Giraldi Giorgio, Grimaldi Ferruccio, Manfredini Luigi, Masetti Galileo, Paganelli Silvio, Pasquali Ferruccio, Piccinelli Francesco, Ricciarelli Garibaldo, Società Ginnastica «Francesco Ferruccio».
Prato. — Fossi Guido.
FOGGIA. — De Nittis Ettore, Guermani Cosare, Valentini cav. ten. Alberto.
FORLÌ. — Municipio.
Forlìmpopolit. — Samone Francesco.
S. Arcangelo. — Campana dott. Augusto.
GENOVA. — Anfosso Arturo, BA-

DINO NATALIA. Bricchetto Luigi, Bruzzo Nicolò, Cademartori Mario, Caffarena Costantino, Campanella Bartolomeo, Canessa ing. Tito, Caorli ing. Andrea V., Capurro Emanuelo, Carezzi Giacomo, Cataldi avv. Francesco, Collina Alberto, Costa Carlo, De Carnia rag. Renato, Depaoli prof. Ettore, Faraldi Nicola, Ferrari ing. Carlo, Figari avv. Pietro, Fuffi Ferrari del Rivo, Gerli Pericle, Giangrandi Carlo, Guerra ing. Alberto, Guglielmini Fortunato, Lavagnino Guglielmo, Levi ing. Cesare, Manzitti ingegner Camillo, Monti dott. Umberto, Morando Vittorio, Nigro Filippo, Parodi Stefano, Passera Achille, **PEDEMONTE ELISA**, Peragallo avv. Carlo, Pongiglione Goffredo, Raineri rag. Valdemar, Rivera Giuseppe, Rolli Pietro, Ros Antonio, Rossi cap. Vincenzo, Sbertoli E., Società Ligure Lombarda, Tiscornia Emilio, Tosi ing. Michele, Trucco Giuseppe, Veirana rag. Vittorio, Viganego Francesco, Zaglia dott. Carlo, Zanotti Carlo.
Alasio. — Secondo Romolo.
Adissole Mar. — Bigliatti ing. Baldovico, Vivaldi Benedetto.
Bolsano. — Bertorello Salvatore, Scalpellini Arcangelo.
Chiarari. — Ballo Secondo.
Cogoleto. — Masti Gino.
Corntigliano Ligure. — Ferrando Luigi.
Finalmarina. — Compagni Filippo.
Melogno. — Castellini Gillo, Rossi dott. Innocenzo.
Nervi. — Camperi don Pietro.



Se correte in tal modo
 Investite i pedoni!
 Ma che! M'erresto subito,
 Ho il Freno Carloni.

L'uovo di Colombo! (in materia di freni).

Tale si può dire in verità la soluzione trovata dall'ing. CARLONI per la leva articolata del suo tanto rinomato freno "Duplex", (a doppia manovra).

Il principio è infatti quanto di più semplicemente meccanico si possa ideare e, poiché è dalla semplicità che nasce la praticità di un organo, si può ben affermare, che già soltanto in questo dettaglio si può rintracciare la determinante del successo, che accompagna il FRENO CARLONI.



Attraverso una coppia di leve di primo genere armonicamente disposte e congiunte insieme con un piccolo segmento a maglietta la forza esercitata dal ciclista sulla leva ha modo di moltiplicarsi secondo un rapporto così vantaggioso, che l'azione del frenare, tarda e caparbia nei freni a trazione, diventa dolcissima ed immediata col FRENO CARLONI "Duplex..."

Questo per l'azione istantanea. Diremo poi nel prossimo numero del funzionamento graduale del FRENO CARLONI.

Pegli. — Bardola Enrico, Sirlotti Bruno.
Recco. — Piccaro avv. Emanuele L., Piccaro Giulio.
Rivarolo Lig. — Sillico Ing. Ernesto.
Sampierdarena. — Burlando Arturo, Fosnati Erminio, Gais Enrico, Galliani Marco, Gian Luigi, Ivaldi Giovanni, Molino don Nicola, Sorra Ing. Carlo.
S. Benigno Inf. — Circolo Ufficiali I. Artiglieria da Costa.
Sarsana. — Modici Lamberto.
Savona. — Rioci ten. Giovanni.
Sestri Levante. — Craven Ing. Robert H.
Sestri Ponente. — Circolo Ricreativo Musicale e Sportivo, Raimondo G. B.
Sori. — Antola Francesco.
Spesio. — Accamo ten. Enrico, Coda Mario, Culiolo Ernani, Ingolotti Angelo, Manfredi cav. cap. Costanzo, Navone Ottorino, Picozzi Livio, Prinetti Gaetano, Roggeri ten. Guido, Romano ten. Pasquale, Scopesi dott. Giov., Sostero S.^o Ten. Domenico, Uva Eduardo.
Voltri. — Bizio Agostino.
Zuccarello. — D'Ursi Eugenio
GIRGENTI. — Masi cap. Alceste.
Licata. — Di Bella Masseo Giuseppe.
GROSSETO. — Amaducci Paolo, Anderloni Ing. Pietro, Bianchi geom. Enrico, Meneucconi Giuseppe, Pirola Ing. Beniamino, Raggiacchi rag. Roberto.
Follonica. — Di Mario Pietro.
Massa Maritt. — Simoni Ugo.
Petrice. — Vassarri Colombo.

LECCE. — Ardillo geom. Giuseppe, Moschettini geom. Achille, Stefanini Emilio, Vallone geom. Salvatore.
Ragnolo del Salento. — Papaleo avv. Francesco.
Manduria. — Arnò Giuseppe.
LIVORNO. — Bricoli Giuseppe, Campana Darlo, Pollegri dott. Federigo, Trobbi Giulio.
Portoferraio. — Landi Luigi.
LUCCA. — Andreoni Arturo, Giannini Valente, Palagi rag. Enea, Sardelli Guido.
Lammari. — Orsolani dott. Matteo.
Ponte a Moriano. — Pieri Goffredo.
Vinchiana. — Di Giulio dott. Angelo.
MACERATA. — Renzotti Vincenzo, Rossi Giovanni.
Montelupone. — Emiliani dott. Alessandro.
Recanati. — Buratti avv. Giuseppe.
Tolentino. — Bonadduci Scipione, Gesuelli Raffaele, Perconti Renato.
Villa Potenza. — Santini Carlo.
MANTOVA. — Alborini Achille, Cantoni avv. Cesare, Dallamaio dott. Ettore.
Borghetto. — Bonazzi Ernesto.
Castel Dario. — Dall'Orta Francesco.
Castiglione. — Fattori avv. cav. Attilio.
Gazzo di Bigarello. — Restani Marco.
Medole. — Orlandi Angelo.
Ostiglia. — Turola Arturo.
Revere. — Circolo Ciclistico «Riporium».
Sustinate. — Zavanella Ugo.
Suzzara. — Zanetti Emanuele.

Viadana. — Landucci Romeo.
Villagrossa. — Martini Ella.
Villimpenta. — Fioravanti Adolfo.
MASSA. — Guerci Lorenzo, Schiavoni prof. Domenico.
Abiano. — Peroni Alfredo.
Aulla. — Manzella Adolfo, Mattali Ing. M., Rovi rag. Alfredo.
Carrara. — Marchetti Augusto.
Monzone. — Lunini Pietro.
Villafranca Lunigiana. — De Gregorio Attilio, Grégoire Maurice, Orlandi Virgilio, Thieffry André.
MESSINA. — Basile Mallandrino Giuseppe, Fiorentini prof. Pietro, Ionson Guglielmo, Mauro-mati Emilio, Salvatore Attilio, Villari dott. Nicolino.
Lipari. — Conti Francesco, Martines Filippo.
MILANO. — Albini Marco Antonio, Allo Ing. Osoar, Antonini avv. Giuseppe, Anzoletti dott. Augusto, Aureggi avv. Riccardo, Badini Silla, Balsamo Antonio, Barbieri Giovanni, Bassi Lorenzo, BERNSTEIN MARTA, Bianchi Natale, Bianco Giovanni, Bodi Alfredo, Bonola Antonio, Borella rag. Alberto, Boscolo Felice, Bosio Mario, Botterini rag. Giuseppe, Brambilla Cesare, Bresciani Carlo, Brovia Adolfo, Brugmann Oskar, Burzio Giuseppe, Calza Aristide, Caprodi Ing. Angelo, Cavalli Renzo, Celli Umberto, Cerutti Gaetano, Colombo Rodolfo, Confalonieri Emilio, Corti Emilio, Corti Oreste, Crippa Francesco, De Benedetti Ing. Angelo, Della Valle dott. Giorgio, Demozynski Romolo, De Marchi Edmondo,

EDOUARD DUBIED & C^{ie} - Couvet, 22

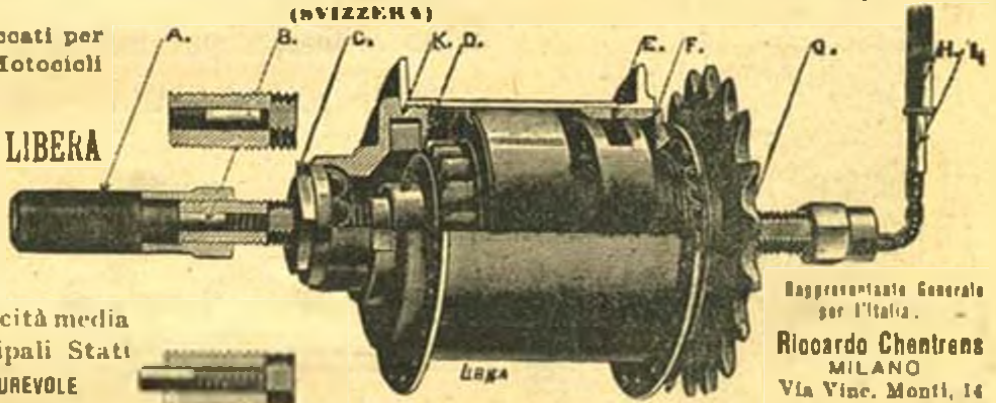
Fabbrica di pezzi staccati per
Velocipedi, Motocicli
e Automobili

MOZZO A RUOTA LIBERA

"EDCO",

TRE VELOCITÀ

Preso diretta per velocità media
Patentato nei principali Stati
SEMPLICE - SOLIDO - DUREVOLE



Rappresentante Generale
per l'Italia.

Riccardo Chentrens
MILANO
Via Vinc. Monti, 14

CENTAUR

È uscito il Catalogo 1908 in italiano dei
VELOCIPEDI "CENTAUR",
della Centaur Cycle Co. Ltd di Coventry

SI SPEDISCE GRATIS

AGENTI PER L'ITALIA CON DEPOSITO:

BONZI & MARCHI - MILANO - VIA S. NICOLA, 1

Cercansi Rappresentanti in tutta Italia.

CENTAUR

Donciani ing. Aurelio, Dressler Ermanno, Ferrandi ing. Giovanni, Ferrari Giuseppe, Fetterappa Giuseppe, Flumi Pietro, Fontana Giuseppe, Formenti Piero, Frigerio avv. Natale, Fria ing. Maurice, Friso dott. Carlo, Gaggi dott. Carlo, Galateri di Genola Marc'Aurelio, Galateri di Genola conte Giuseppe, Galli Ferruccio, Gariboldi Camillo, Gemelli Annibale, Ghezzi Osvaldo, Ghidini Tullio, Gillardoni Valfro, Giunti Guglielmo, Giussani avv. Camillo, Grasselli Cesare, Grassi Graziano, Grasso Pietro, Gualdoni rag. Filippo, Guidobono Lorenzo, Ivaldi Mario, Ivani Cesare, Kuoblanoh Ermanno, Lavatelli Francesco, Maffina Giuseppe, Maggi rag. Carlo Maria, Malano Carlo, Mantegazza Tullio, Mari Gaetano, Marsigli Luigi, Martelli ing. Giulio, Maspes Santo, Molinelli ing. Giuseppe, Monneret de Villard Ugo, Morandini Geremia, Nebuloni Giovanni, Neuschalfer Paolo, Ottuzzi Daniele, Palestini Nicola, Pavia Enoch Luigi Attilio, Pecchini Ermes, Peluzzi Emilio, Plardi Alessandro, Plazzoli Eugenio, Piloti avv. Alfredo, Porrini Remo, Porro Lodi nob. ing. Ercolo, Rasini Gian Angelo, Roncaglia Armando, Ronchetti geom. Baldassare, Rossi Egidio, Rossi Emilio, Sacchi Angelo, Sacchi Battista, Sanguettola ing. Giuseppe, Sciaracini Glauco, Servida Achille, Sormani Ettore, Sormani conte Fernando, Sormani Tomaso, Streuli Gugliel-

mo, TAGLIABUE ANGELINA, Terragni Enrico, Tottamanti Umberto, Ungari Giovanni, Valdrighi Federico, Vontrella Vito, Vicini ten. Emilio, Viganò rag. Antonio, Viganò Giuseppe, Visconti Galeazzo, Vismara Emilio, Vitali Pietro, Zamarani Francesco, Zanoni Arnaldo, Zeggio Baldo.

Abbiategrosso. — Ronchi Angelo.

Arciate. — Marinoni Gioachino.

Bornago. — Moschini dott. Luigi.

Bresso per Brusuglio. — Circolo Vittoria.

Busto Arsizio. — Minaldi Sigillo Ant., Putato Mario, Radice Roberto.

Busto Garolfo. — Mattia Remo.

Carugate. — Società Ciclisti Carugatesi.

Cassano d'Adda. — Lainati Giuseppe.

Castelnuovo. — Bramini don Giuseppe, Marzagalli Santo.

Castiglione d'Adda. — Calloni Eugenio, Magrini Anselmo.

Desio. — Molteni Alessandro.

Gallarate. — Quadrelli Angelo.

Golasca. — Colombo Climaco.

Gorgonzola. — Argenti Club.

Inveruno. — Nosotti Ambrogio.

Legnano. — Zucchi Fridolino.

Lissone. — Fossati Vittorio.

Lodi. — TAVAZZI MARIA.

Lonate Pozzolo. — Moro Angelo.

Malco. — Grisà rag. prof. Achille.

Meda. — Falcini rag. Piero.

Melegnano. — Castelli avv. Giuseppe.

Melegnano. — Balocchi don Giuseppe.

Menzago. — Bassani Luigi.

Monza. — Brambilla Giuseppe.

Hensemberger cav. Giovanni, Pasquini Ernesto, Ronchi Giovanni, Volonterio Gaetano.

Paderno Brianza. — Riboldi Pietro.

Peregallo Brianza. — Cattaneo Guglielmo.

Rivolta d'Adda. — Arienti Marco, Galliani Edoardo.

Rogoredo. — Palvarini Giuseppe.

S. Rocco al Porto. — Pigozzi Angelo.

Santa Maddalena. — Società Pescatori.

Scregnò. — Colombo Guido, Longoni Carlo, Longoni Gaetano.

Sesto Calende. — Boggi Luigi, Svanellini Giuseppe.

Somma Lomb. — Gavi Ezio.

Trenno. — Merighetti Filippo, Porta Fortunato, Rossi Giuseppe.

Tresso d'Adda. — Colombo Carlo, Vigevano ing. Carlo.

Triulsi. — Pagani Felice.

Vaprio d'Adda. — Pirovano Luigi, Rendi Renzo.

Veduggio al Lambro. — Rossi Domenico.

Verrano. — Longoni Luigi.

Vighignola. — Costa rag. Ercolo.

Vimercate. — Morani rag. Annibale.

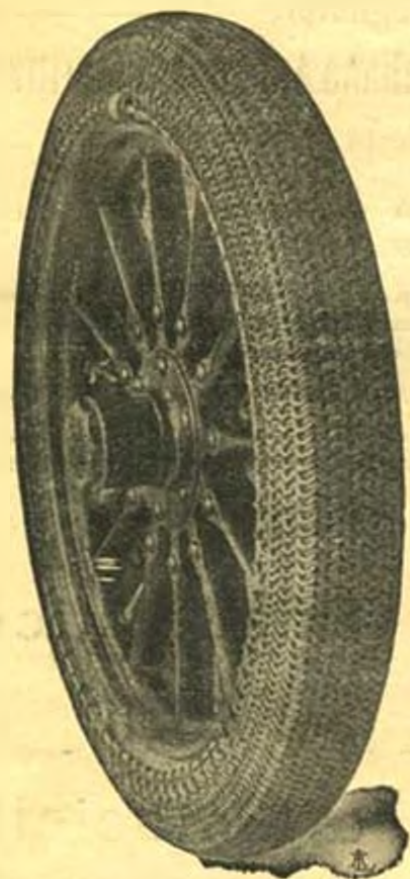
MODENA. — Bonaolmi rag. Decio, Ferris Gianfranco, Gorresio ten. Marco, Negro avv. Vincenzo, Nicolini Alberto, Salimbeni conte cap. Sebastiano.

Carpi. — Maselli Mario, Tua Bonifazio.

Favano. — Caligari Temistocle.

Fiorano. — Ruini dott. Antonio.

Fiumalbo. — Morini don Enrico, Nannetti don Virginio.



G. PARATORE

Fabbrica di

Corazze Salvagomme

Brevetto "Auteri,"

ANTISDRUCCIOLEVOLI.

IMPERFORABILI.

NON RISCALDANO.

NON TOLGONO VELOCITÀ.

CONSERVANO INDEFINITIVAMENTE I COPERTONI.

RESISTONO AD UN PERCORSO

DI PIU' DI DIECIMILA CHILOMETRI.

UN MESE DI GARANZIA.

PALERMO - Via Sammartino, N. 43

Parvilo. — Cuniberti dott. Ercole, Ronchi Efraim.
Vignola. — Ranieri don Carlo, RINALDI ASSUNTA.

NAPOLI. — Bauer Alfonso, Benaventano del Bosco Mario, Carafa d'Andria conte Carlo, Carrelli Giuseppe, Clento Antonio, Cimmino ing. Giovanni, Collegio Ingegneri e Architetti, Colonna dei principi di Stigliano don Fabio, Franceschi dott. Francesco, Jovine ten. Alfredo, Murri Pietro, Oppedisano Vincenzo, Orsini Camillo, Pagliara Francesco, Petrarola ing. Oreste, Purini prof. Edgardo, Radice Arturo, Reynaud ing. Enrico, Scoppa rag. Adolfo, Stoczek Rinaldo, Tocchi Luigi, Viola Pasquale.

Piano di Sorrento. — Lauro Umberto.

Portici. — Piccinini dott. Carlo.
Sorrento. — Gargiulo Adolfo, Nunn Violet.

NOVARA. — Armani Guido, Biella rag. Ernesto, Fottarappa rag. Alceo.

Arona. — Giani Melchiorre.

Bareno. — Balzani Vittorio, Marsorini Giuseppe.

Blandrate. — Bianco Enrico.

Biella. — Torello Vera Ettore.
Borgo Vercelli. — Cao nob. avv. Claudio.

Brunengo. — Mongini Giuseppe.

Cello. — Denicola Lorenzo.

Cassale. — Gallo Emilio, Squindo Giuseppe.

Diruggano. — Balossini Stefano.

Domodossola. — Leone cap. Ferdinando.

Garbagna Novarese. — Pollini ing. Vincenzo.

Ghemme. — Gola geom. Paolo, Segù dott. Carlo.

Ghiffa. — Panizza Luigi.

Gossano. — Pasta Carletto.

Intra. — Ceretti Ireneo, Margarini Alfredo.

Malesco. — Cerutti Pietro, Maffini Bartolomeo, Maffini Gio. Pietro, Melini Enrico.

Omegna. — Oldrini Luigi.

Pallanza. — Benvenuti avv. Mario.

Pellinengo. — Bellia Giuseppe, Musso Giuseppe.

Quarona Sesia. — Verzoletto Quinto.

S. Martino sopra Intra. — Foscati don Romeo, Mortarino don Pietro.

S. Agata sopra Cannobio. — Ratti Eugenio, Tartaini Luigi.

Santhà. — Alemanno Vittorio.

Stresa. — Bolongaro Armando.

Trarego. — Boroni dott. Giuseppe.

Vallemosso. — MOMBELLO U-LIMPIA.

Varro. — Vigo Alessandro.

Vercelli. — Capriolo Giovanni, Merzaggi Cesare.

Villadossola. — Morandi Francesco.

PADOVA. — Battistella Mario Giuseppe, Ciampi ing. Arturo, Corlotto Giuseppe, Ermacora Gustavo, Graziani dott. Aldo.

Abano Bagni. — Pinotti Alessandro.

Campo S. Piero. — Fabris Silvio.

Carmignano di Brenta. — Glavi Angelo.

Cittadella. — Sabadin Marcellino, Socco Pietro.

Montagnana. — Valeri Carlo.

Piave. — Stiovano Giovanni, Tonetto Alcide.

S. Giorgio in Bosco. — Loregian Faustino, Trento Giuseppe.

PALERMO. — Badaluceo Pietro, Batolo cap. Stanislao, Corsi Antonio, De Agostini ing. Gio. di Palma Goffredo, Gianferrara rag. Fr. Paolo, Guacci ten. Alfredo, Lentini Mario, Lugaro Pietro, Mangione Carella avv. Giuseppe, Perret Lipari Francesco, Pettini cap. Giovanni, Quarararo Pietro, Scavo G. B., Simoncini Pietro.

Bagheria. — Lo Monaco ing. Salvatore.

Giaci Siculo. — Selaino ing. Paolo.

Lercara. — Dimidri ing. Costantino.

PARMA. — Lara Alberto, Maghenzani Afro, Rondina Augusto, Rota Alfredo, Saracco Eugenio, Sforni Guido, Vacca Pietro.

Colorno. — Bilzi Girolamo.

Monchio. — Mariotti Italo, Vescovi Vittorio, Vicini Riccardo.

PAYIA. — Bongiovanni ten. Carlo, Forneri dott. Uberto, Griggi ing. Francesco, Mantegazza dott. Carlo, Molinari geom. Mario.

Garlasco. — De Agostini Natale.

Godiasco. — Barbieri Giuseppe.

Pescarone. — Sacchi Egidio.

S. Zenone Po. — Fagnani Pietro.

Spessa. — Pollegri Giuseppe.

Villanteria. — Cervio Giuseppe.

Zurattarello. — Chiesa Angelo.

PERUGIA. — Balducci Francesco, Carattoli prof. Giovanni, Carboneschi ten. Italo, Ellere Giovanni, Galenti cap. Lazzaro.

SOCIETÀ INFIAMMABILI

(Accomandita)

G. Arnoldi & C. - Milano

Telefono 34-50 — Via Paolo Canobbio, 37

PREZZI PER GROSSISTI

BENZINE, PETROLI, LUBRIFICANTI

BENZOL MOTEURS N. 250

Benzina speciale leggerissima preferita nelle gare di velocità a litraggio fisso, pel massimo rendimento

Stereo-Binocoli a Prismi KRAUSS

A RILIEVO RIALZATO

Riconosciuti i migliori in tutti gli Stati Maggiori

più di

10 000

binocoli venduti

durante la Guerra

Russo-Giapponese

Indispensabili

agli Ufficiali

di tutte le armi

ai Turisti

e Sportsmen

GRAN CAMPO - CHIAREZZA - IMMAGINE NETTA

Catalogo N. 83 gratis e franco E. KRAUSS Ottica e Meccanica di Precisione 21, rue Albouy . PARIS Fornitore del Ministero della Marina e della Guerra

« Il peso, ecco il nemico.

« Il 5⁰ di peso in più porta il 14⁰ di aumento di spesa. »

Bibendum

Consultate il Catalogo 1908
delle automobili leggere

“LANCIA,”

che sono realmente
le più economiche!

Lancia & C. - Torino

Via Ormea, 89 91

Lo Vecchio Munti cap. Nicola, Pucci Boncambi Rodolfo, Robusti Giotto, Sacchetti Srto, Sala Convegno Ufficiali 51 Fanteria.

Astef. — Circolo Subarbo, Francalancia dott. Ezio, Zotti cav. rag. Pasquale.

Balano. — Poggini dott. Francesco.

Bastia. — Carlini Giuseppe.

Pastignano. — Baldoni Balilla, Vignoli ing. Erpartero.

Todi. — Mioni rag. prof. Pietro, Montani conte Angelo, Perani Luigi.

Villa di Sobrano. — Palmucci Giuseppe.

PESARO. — *Mercatino Conca.* — Bianchini Massimo Tommaso.

PIACENZA. — Agostini Novello cap. Domenico, Della Colla avv. Annibale, De' Peretti Ricasoli Leopoldo, Fadda ten. Eraldo, Faustini ing. Domenico, Garavelli ten. Mario, Golzio cap. Alberto, Ottavio Salè rag. Pietro, Parmegiani Remido.

Carpaneto. — Pancini Alessandro.

Sarmato. — Bachelet Maurizio.

PISA. — Macchia Emilio, Ronzoni Odoardo, Rovini Arturo, Sordi Gino.

Campiglia Maritt. — Pierattelli Adolfo, Salvi Attilio.

Castellina M. — De Falkner dott. Orazio.

Migliarino. — Salvati Giacomo.

Peccioli. — Marmugi Adelo, Mazzetti Leopoldo.

Sassetta. — Modesti Paolo.

Volterra. — Verdiani dott. Luigi.

PORTO MAURIZIO. — Antolini Carlo, Ascheri Maurizio.

Doleaccqua. — Siamondini Luigi, Tornatore Agostino.

Oneglia. — Peirano Attilio, Rossi prof. Duilio.

S. Remo. — Billi Olimpio, Calvert ing. H. N., Comparati Andrea, **DAWSON ANNIE HARRIETTE**, Gastaldi Giovanni, Hermann Franz, **HAUFFMANN ANGELICA B.**, Laudraud Paolino, Omarini Arturo, Portusio cav. Francesco, Pini Teobaldo, Senigla Gerolamo.

POTENZA. — Carminati ing. Ettore, Cavuotti geom. Rocco, Giovanelli Renzo, Luparia geom. Cesare, Macchi Aldo, Masolino geom. Gennaro, Nola geom. Nicola, Paolini geom. Eugenio, Poggiali geom. Ciro, Sbatino geom. Gaetano, Spalla geom. Domenico, Viola geom. Giovanni.

Ferrandina. — Schiavone dott. Mario.

Lagonegro. — Robotti ten. Mario.

Matera. — Toselli Gaudioso.

Melfi. — Albani geom. Vincenzo, Basile Angelo, Di Vito geom. Luigi, Garrone geom. Vincenzo, Santi geom. Umberto.

RAVENNA. — Baldini Oreste, Carboni ten. Gino.

Casola Valserio. — Samorini Giuseppe, Zambelli dott. Giuseppe.

Fusignano. — Gotti dott. Giuseppe, Lolli Guido.

REGGIO CALABRIA. — Curatola Bruno, Nosi Francesco Saverio, Spanò Bolani Antonino, Zerbi Genove Paolo.

Cinquefrondi. — Manferoce dott. Antonio.

Gerace Marina. — Circolo di Riu-

nione, Dorla avv. Luigi, Nedito Delrio Costantino, Scaglione avv. Enrico.

Grotteria. — Campana Salvatore, Caruso Domenico, Ferraro Vincenzo, Panetta Giorgio, Saul Pasquale.

REGGIO EMILIA. — Bergonzi rag. Edmondo, Chamard Alfredo, Generali Sergio, Grasselli Felice, Margini dott. Dante, Molinari Ugo, Quarta Cosare, Sallci rag. Giuseppe, Siliprandi Otello, Strozzi avv. Giuseppe, Trabucchi ing. Pietro.

Baiso. — Bagnoli don Contardo, Ovi Giacomo, **TONDELLI AMELIA.**

Cadelbosco sopra. — Stefani Luigi.

Casina. — Casotti Michele, Franchini Ercola.

Guastalla. — De Carli Giuseppe, Mora Aldo.

Levissano di Baiso. — Canovi don Ostilio.

Novellara. — Manfredi Romeo.

Rubiera. — Cavalleri rag. Enea.

S. Maurizio. — Carradini Amilcare.

S. Stato di Porciglio. — Masseroni Emilio.

Scandiano. — Curti Giuseppe.

Visignolo di Baiso. — Pasquini don Robaamo.

ROMA. — Amadasi Amello, Andreucci ing. Carlo, Anguelli ing. Andrea, Angrisoni tenente Ugo, Associazione Archeologica Romana, Barbaro ten. Guido, Basevi cav. Gustavo, Belloc ing. comm. Luigi, Bianchi dott. Ettore, Bodio Luigi, Bouavia dott. Luigi, Bottoni Alberto, Caffarelli Carlo, Caponi cap.

AUTOCRÈME
 PASTA MIRACOLOSA
 PER PULIRE LE MANI
TERSIVA
 Vendesi nei migliori negozi di accessori
 Produttori:
OFFICINA CHIMICA PICCININI, SANT'ILARIO D'ENZA

La mancanza di appetito, la cattiva digestione ed i bruciori di stomaco, sono disturbi che rendono le persone malinconiche ed inquiete.

La Tintura
acquosa di Assenzio Mantovani di Venezia
 fabbricata fino dal 1858, guarisce mirabilmente tali disturbi.
Quasi tre secoli di successo.
GIROLAMO MANTOVANI, Venezia - Far. al Redentore

PNEUMATICI
MICHELIN
 I MIGLIORI PER
AUTOMOBILI
MOTOCICLI
BICICLETTE
 AGENZIA ITALIANA
MILANO
 VIA FORO,
 N. 14

TAYLOR, TAYLOR & JOUBOIN - Leicester
QUATTRO SERIE
DI OBIETTIVI
COOKE
 per lavori in GALLERIA ed al AERTO
PROCESS LENS obbiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)
 APPARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO **COOKE FOCUSING**
 Agenti Generali per l'Italia:
LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO
FOCUSING COOKE LENS
 Series III f/a.8



Giuseppe, Carlotti ing. Umberto, Chiararella Enrico, Chiesi Giovanni, Comando del Corpo di Stato Maggiore: Riparto Operazioni, Comando del Corpo di Stato Maggiore Scacchiere Orientale, D'Alessandri ing. Alessandro, DE CHAMBERAY marchesa HÉLÈNE, Della Rocca Carlo, Della Rocca Giov. Maria, Faucello dott. Francesco, Franchi Camillo, Garaguso avv. Giuseppe, Globbe avv. Enrico, Guzzoni Cesare, Malgeri avv. Antonio, Mannuoli Ezio, Manara ing. Francesco, Marchisani Aristide, Marzocchi Arnaldo, Meschini dott. Walter, Moglio dott. avv. Giulio, Musso cap. Carlo, Ouroussov principe Serge, Pabis dott. Guido, Pediconi Ignazio, Pleviani Ernesto, Pleviani Oreste, Polastri avv. Luigi, Procacini sotto ten. Alberto, Sarrocchi Pubblio, Sebastiani Vincenzo, Tanlongo Camillo, Traditi ten. Alessandro, Turini Luigi, Valle Gregorio.

Anagni. — Giuliani Enrico, Municipio.

Bolsena. — Arias dott. Enrico Paolo.

Cittatevecchia. — Silvagni ten. Alessandro.

Corneto Tarquinia. — Antonelli Pompilio, Benedetti Luigi, Bulla dott. Anselmo, Ferraris dott. Camillo.

Ferentino. — Romi Isabelli Pio.

Tivoli. — Bonacci Ignazio.

Viterbo. — Agnesotti Mario.

ROVIGO. — *Adria.* — Guarneri Eraclio.

Massa Superiore. — Slaviero Guido.

SALERNO. — Cagliano avv. Antonio.

Buccino. — De Vito Pietro.

SASSARI. — Roth Mario.

Nuoro. — Campus rag. Pietro.

Tempio. — De Vita avv. Adelechi.

SIENA. — Bonelli Federico Augusto, Celli dott. Alfredo, Ciupi Enrico, Ficalbi Gino, Tonini Luigi.

Chiusdino. — Politi Ottorino.

Pienza. — Nouton Giovanni.

Santa Petronilla. — Masti don Pietro.

Scrofanò. — Falaschi Emidio.

SIRACUSA. — *Augusta.* — Roggio Inzolla Giovanni.

Palassolo Acreide. — Bouffiglio avv. Sebastiano.

SONDRIO. — *Chiarenna.* — Grollo dott. Luigi.

Mordegno. — Moreno Manlio.

TERAMO. — *Penne.* — Frattarola dott. Filippo.

Torano Nuoro. — Montori Camillo.

Villa Passo. — Pediconi Camillo.

TORINO. — Aglietta Giacomo, Albrici Alessandro, Ariotti dott. Italo, Arisi ing. Ugo, Bacchio Giacomo, Baglione dott. Umberto, Barbieri cav. Luigi, Bardessono Ferdinando, Baudino Albino, Bava Antonio, Bava Stato, Becchio Arnaldo, Benelli Cesare, Bernacchi Marcello, Bernasconi Luigi, Berrettini Gio-

vanni, Berola Amleto, Bertoglio Giuseppe, Bocca Carlo, Bonomi Giovanni, Boschiano Cesare, Bossano Giovanni, Bida Giovanni, Buffaglia avv. Augusto, Bussoni magg. gen. Giovanni, Cabella Mario, Campari ing. Giuseppe, Cappa cav. col. Giusto, Cantoldi Arturo, Cefali Arturo, Ciocca Carlo Ernesto, Ciocca Martino, Circolo Enoflo Subalpino, Circolo «Fides et Robur», Coero-Borgo Vittorio, Civera Carlo Alberto, Colombo Riccardo, Conti Giovanni A., Coppa Emilio, Daroda Emilio, Deagostini Stefano, Deggianni Giovanni, Dorna Carlo, Fasano Giuseppe, Finelli Andrea, Fiore Cesare, Foffano Antonio, Fraumeni Arturo, Fubini Enrico, Fumero Vincenzo, Galdano prof. Paolo, Galdo Luigi, Galvagno Alberto, Gardino Guglielmo, Garretto dott. Piero, Gariboldo avv. Enrico, Gasti Giacomo, Ganna Luigi, Ghigliardi geom. Tancredi, Ghiringhelli Giuseppe, Gilli Michele, Gilli Pietro, Giordana dott. Arturo, Gola Filippo, Gradenigo prof. conte Giuseppe, Grassi Michele, Guglielmo Onesimo, Guidi Guido, Jomina geom. Vittorio, Krumm Adolfo, Lovera Alfredo, Luzi Giovanni, Mantovani Carlo, Marengo geom. Giovanni, Martinacci avv. Amedeo, Martini Leonardo, Masenti dott. Piero, Massi Giovanni, Mautino Giorgio, Melotti Carlo, Milane-

AUTOMOBILISMO

La vetturina "Zedel", 1908
per Professionisti e Commercianti.

L'attuale crisi nell'industria dell'automobile è dovuta in gran parte dall'aver gettato in poco volger di tempo una quantità enorme di grosse vetture, il cui prezzo elevatissimo è nel dominio solo di pochi, trascurando quasi completamente la costruzione di vetturine leggere, a buon mercato e di facile acquisto invece per un numero superiore di persone che per ne-



cessità professionale hanno bisogno di un rapido quanto economico mezzo di trasporto. E in questa categoria avvino i commercianti, gli industriali, i professionisti fra i quali i medici che specialmente nei paesi sono costretti a fare lunghi e faticosi tratti di strada per visite il più delle volte urgenti.

La Fabbrica di motori «Zedel» di Pontorlier già tanto favorevolmente conosciuta per i suoi motori da motocicletta di cui conserva il primato (degnamente rappresentata in Italia dalla Società Anonima Frera di Milano con filiali in

Torino, Padova, Parma, Bologna, Firenze, Mantova) comprendendo a tempo il bisogno del mercato e non uscendo dal campo della praticità, si è sempre mantenuta nel suo tipo costante di vetturina perfezionandosi tanto da poter ora garantire un prodotto di gran lunga superiore a quello di altre fabbriche, e ciò in seguito a speciali studi principalmente fatti per semplificare al massimo grado il motore dandovi la più perfetta regolarità e robustezza e a ciò si è arrivato anche coll'adottare materiale splendido di primissimo ordine e con una lavorazione che ha raggiunto ora la massima perfezione.

La vetturina 1908 possiede perciò tutte le qualità di robustezza, silenziosità, economia, eleganza e facilità di manovra. Questi vantaggi che nelle grosse vetture sono le specialità di poche fabbriche, nella categoria delle vetturine sono invece esclusive della «Zedel».

Lo chassis 1908 è a quattro cilindri della forza di 10-14 HP. a valvole comandate e vi si può applicare tanto una carrozzeria a due posti quanto a quattro.

Carburatore automatico a polverizzazione ed a livello costante.

Frizione o Debrayage metallica a dischi. Cambiamento di velocità a 2 trains balladeurs 3 velocità in avanti ed una indietro, tutto sopra sfere.

Accensione a Magnete alta tensione (Bosch). Lubrificazione automatica con circolazione d'olio. Raffreddamento per circolazione di acqua con pompa ad ingranaggi e radiatore B. G.

Chassis in acciaio così detto «tole embutie».

Sterzo irreversibile. Ponte superiore oscillante. Trasmissione per cardano. Ruote in legno sopra sfere da 700 x 85 o 710 x 90 millimetri.

Peso dello chassis con pneumatici 480 chg. circa. Empattement metri 2,20.

Carreggiata metri 1,15. Carrozzeria elegante a 2 o 4 posti e corredo.

alo rag. Stefano, Monticone Giuseppe, Mori Cesare, Mosca Alessio, Mosso Celestino, Muratore Ambrogio, Musso ten. Mario, Nazzaro Biagio, Negro Giovanni, Neresoff cap. Cristo, Norlenghi Guido, Olcari rag. Ernesto, Orfort Leonardo, Origlia Natale, Palestino Amedeo L., Pentenero Giacinto, Peraldo Teodosio, Pesaro Guido, Pettenati Guido, Peyrani Adolfo, Pezzana Alessandro, Pia Giuseppe, Piacenza Luigi Gus., Piatti Paolo, Plouka Guglielmo, Papurello Francesco, PECCO MARIA, Pocardti Giovanni, Poggio Francesco, Poggio Teresio, Pontorio Benvenuto, Pozzo ing. Alberto, Pradotto Ferdinando, Rabellino Luigi, Ramazzana Armando, Rastaldo Lorenzo, Reduzzi Francesco, Revello Leone, Ricci Enrico, Ricci Mario, Riccio Alessandro, Rolla Guido, Rosetti Enrico, Solarra Alberto, Scotti ing. Alberto, Sico Edoardo, Sinigaglia Salomone, Smeriglio Sebastiano, Sogno Alessandro, Soldati avv. Giulio, Strabarin Alberto, Tagliani maresciallo Pulcherlo, Taglione Luigi, Tichinoff cap. Nicola, Tinivella Giulio, Vera Carlo, Versè ten. Edoardo, Zumaglini Giuseppe.

Almese. — Bertolo Giuseppe, Dozio avv. Edoardo, Grisà Cesare, SIGNORINI GIOVANNA.

Aosta. — ALBENGA LEOVINA, Cloa Augusto, Rossi Giuseppe, Thomaset Ella.

Avigliana. — Chiaro Luigi.

Balngero. — Fumelli Aurelio.

Cambiano. — Unione Sportiva «La Cambianese».

Castellamonte. — Honora G. B., Vota Ernesto.

Catrasco. — Mongini Francesco.

Dones. — Goutier don Costanzo.

Faciles. — Fuselli ten. Tito.

Ivrea. — Mantino ten. Umberto.

Lanzo. — Bocca Angelo.

Perosa Argentina. — Torchio Francesco.

Pinerolo. — Leuchantlin de Guhornatis Enrico, Rolfo Michele.

Rivarolo. C. — Gianotti Broglio Gio.

S. Ambrogio. — Brossa dott. Melchiorre.

S. Giorgio. — Toscana geom. Antonio.

Tafasse Lanzo. — Verocelli Maurizio.

Venaria Reale. — Coppo Natale.

Vico Canavese. — Valsecchi Luigi.

Villanora Canavese. — Brunotto rag. Raffaele.

TRAPANI. — Gennardi Giacobino, Manto rag. Vincenzo, Saudias prof. Francesco, Stasi Giovanni.

TREVISI. — Bozzo Angelo, Ceron Ettore, Della Savia geom. Guido, Trevisan Arturo.

Cesalto. — Castagnotto Pietro.

Cison di Valmarino. — Zava Silvio.

Mogliano. — Bernelli dott. Giuseppe.

UDINE. — Botussi rag. Vittorio, Cesutti Coriolano, Cuoghi Carlo, Dorigo Angelo, Lovaria conte Fabio, Modonutti Giovanni, Nascimboni Eugenio, Quarina rag. Carlo, Verga Guido, Volpe dott. Emilio.

Artegna. — Zanatta Rinaldo.

Cividale. — D'Orlandi Gemiliano.

Cosano. — De Nardo Ivo, Piccoli Edoardo.

Erlo. — Carrara Giovanni, Corona Domenico, Filippini Carlo.

Fagagna. — Sabbadini Daniele.

Lauca. — Pavon Pietro.

Nogaredo di Corno. — Matulisi Virgilio.

Pordenone. — Furlanetto Giovanni.

S. Giorgio della Richinvelda. — Ghirardini Francesco.

Spilimbergo. — Colesan Candido, Ferrari dott. Ercole, Scarabellin Pietro.

Vittorio Trivignano. — Picco Amilcare.

VENEZIA. — Asterton Umberto, Barbè ing. Camillo, Battaglioli Francesco, Bonetazzo avv. Vittorio, Bologna ten. Ubaldo, Brocco rag. Giuseppe, Brutto rag. Giuseppe, Callegari Angelo, Candiani Luigi, Caruso Carlo, Castelli rag. Leone, Coltelli Antonio, Cucchetti Ettore, Cusin Giulio, Dalla Libera Bartolomeo, Darai Giovanni, De Galateo nob. Filippo, De Piero Giuseppe, Galli Luigi, Lanza Giuseppe, Magrini rag. Romano, Marchi nob. Giulio, Miceli avv. Costantino, Mocettino ing. Domenico, Nardini Attilio, Peloso Giovanni, Pietroboni Fausto, Ravanello Giuseppe, Rocchi Pietro, Romani rag. Riccardo, Rubini Arturo, Sicher comm. avv. Andrea, Sinigaglia Gino, Tiengo Umberto, Venni Giuseppe, Zanobi rag. Umberto, Zavagno Vincenzo.

Carlo Soffientini

Via Chiaravalle, 4 - MILANO - Telefono 89-46



Bobine, Magneti, Accumulatori, Voltmetri, Bougie, Guarnizioni, Interruttori, Carburatori, Avvisatori, Plafonier, Conta-chilometri, Filogomma, Nastro Isolante, Cricche, Dispositivi, Densimetri per benzina, Volanti di direzione, Olliatori a pressione, Settori, Applicazioni di magneti. — RIPARAZIONI.

G. LEONI & C. MILANO

Via S. Giov. Laterano, 6 - Telefono 64-67.

FORNITURE COMPLETE DI ACCESSORI. GOMME E MATERIALE PER COSTRUZIONE DI BICICLETTE

Pneumatici

Serie

Leoni - Pirelli - Dunlop - Continental - Corona - Vainqueur

Star - Durkopp - B. S. A. - Göricke

Lygie - Simplon - Peugeot, ecc.

Chiedere Catalogo riservato ai soli fabbricanti o negozianti dell'articolo.

RENARD

Biciclette senza rivalli per qualità e prezzo



Gran numero di vendite ed altrettante testimonianze favorevoli, costituiscono un successo ormai precisamente dimostrato l'assoluta eccellenza delle nostre macchine.

Malgrado il loro prezzo ridottissimo, le nostre non sono macchine di concorrenza, né d'occasione (della quali bisogna diffidare), ma solo il prodotto coscienzioso e regolare della MANIFATTURA RENARD, universalmente nota per la sua serietà ed onestà, la quale, grazie alla produzione su vasta scala di un tipo unico e la vendita esclusiva per continui ed a prezzo fisso, può dare a prezzo di fabbrica un tipo di bicicletta robusto e scorrevole, seriamente garantito, migliore di molti tipi che sono in commercio anche a prezzo molto più elevato.

Le nostre macchine sono costruite con ottimo materiale, di forma elegantissima. Finemente smaltate in nero e brillantemente abbellate, cerchi compresi, sono munite dei celebri Pneumatici Michelin, di sella Brooks originale (210 e 215) e di freno al cerchio potente e progressivo.

Prezzo della Macchina completa come il disegno L. 130, — Idem con ruota libera a stera, di perfetta esecuzione L. 135, — Con ruota libera e due freni il posteriore licenza Bowden L. 142,50

Al soci del T. avanti occasione del B. (quindicima di N.° di tessera).

Le nostre macchine vengono consegnate alla nostra Agenzia di Milano verso pagamento dall'importo, oppure spedite per ferrovia, contro assegno, a rischio e pericolo del committente. In questo caso mandare coll'ordinazione L. 20 di anticipo, a mezzo di cartolina-vaglia. L'imballaggio è fatturato al costo e non si riprende.

Indirizzo: lettera, telegrammi, cartolina-vaglia, ecc., alla

AGENZIA ITALIANA Cicli RENARD - Via Boccaccio, 31, MILANO

Dolo. — Bertolin Lorenzo, Someda Giovanni.
Meire. — Marini Artemio.
S. Pietro in Volta. — Bassi dott. Nicolò.
VERONA. — Carton Arturo, Carton Silvio, Cavana Nino, Mendini Giuseppe, Poggi Giuseppe, Ponzoni Esio.
Verona. — Lorenzoni Salvatore.
Bussolengo. — Vassanelli dott. Giuseppe.
Caprino Veronese. — Arduini Carlo.
Cerea. — Bonuzzi dott. Marcello, Zanella Angelo.
Dolce. — Colombarelli dott. Cesare.
Legnago. — Bolla Enrico.
Malcesine. — Vignola Giuseppe.
Misere. — Allegri Agostino.
Montebelluna. — Polacco Ottavio.
Santrà. — Montresar dott. Giuseppe.
Sanguinetto. — Brisighella Giuseppe.
S. Massimo. — Vicentini dott. Evaristo.
Tregnago. — Morandi Silvio, Tagliapietra Arturo.
VICENZA. — Fabiano Gennaro, Innocenti Filippo, Maderol ing. Alessandro, Stoppani Edoardo, Zanetti Ugo.
Bassano. — Castellaro ing. Leonardo, Cerio ing. Eugenio, Merrelli ing. Metello, Toppe ing. Ferrucio.
Cismon. — Balbi Bartolomeo.
Copello. — Bonomo Giovanni.
Lonigo. — Ditta Fratelli Rosa.
Marostica. — Zampieri Marco.
Montebelluna Vicentina. — Ferrighi Marco.
Rocchette Piave. — Volasi Ercole.

Villaga. — Municipio.
COLONIA BRITANICA. — *Adi Ugrá.* — Lombardi Serafino, Vincenzi Ivo.

ESTERO.

EUROPA.

Austria Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Automobile Club, Bolzoprof. Aldo, Borri Eugenio, Doria ing. Costantino, Scavani dott. Giovanni, Sleiko Ermenegildo, Sturm Giovanni, Vioenzi Giovanni.
Gorizia. — **PIANI MARIA.**
Isola Morosini. — Lucchini Pietro.
Pisino. — Costantini avv. Costantino, Lanna Giulio, Mraoh Vittorio.

TRENTINO. — *Borgo.* — Dalmaso Agostino.

Lavis. — Nicolussi Abele.
Levico. — Libardoni Beniamino.
Matarello. — Frittoli Amilcare.
Mesolombardo. — Weiss dott. Ettore.

Riva. — Berni Marco.
Trento. — Andreis Guglielmo, Colpi Giuseppe, Matti Mario.

PROVINCIE DIVERSE. — *Budapest.* — Detas Herfelder dott. Armand.

Fiume. — Club del Quindici, Matcovich Giuseppe, Scala Ferdinando, Sillar Antonio.

Vicenza. — Egger A. Edoardo, Ionass ing. Ladislao.

Francia.

Bordeaux. — Camena d'Almeida prof. Pierre Joseph.

Paris. — Chaplin Alfred C., Marquis d'Audigné, Dulmore W. B.
Principato di Monaco.

Montecarlo. — Mestarin Giovanni.
Germania.

Frankfurt a. M. — Kossmann Heinrich.

Hof in Krain. — Cimlotti Giuseppe.
Kirchheim Feck. — Macià Federico B.

Osnabrück. — Lampe Otto.

Strasburg. — Mathis E. E. C.

Grecia.

Atene. — Barbiani Giovanni.

Inghilterra.

Londra W. — Davis Edmund.

Spagna.

Barcellona. — Francisol Francesco.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. — *Berna.* — Société Académique des Touristes.

CANTON DI GINEVRA. — *Geneva.* — Bertolini Giovanni.

CANTON DI LUCERNA. — *Lucerna.* — Bazzini Cesare.

CANTON DI NEUCHÂTEL. — *Chaux de Fonds.* — Rieckel Henry.

CANTON TICINO. — *Blasca.* — Guarini Raffaele, Velo Club.

Lugano. — Anzani Giacomino, Bottinelli Luigi.

CANTON VALLESE. — *Naters.* — Chiura Roberto, Giacometto Giacomo.

S. Pellegrino

E' oggi indubbiamente la prima stazione del mondo per la cura dell'uricemia, della gotta e delle calcolosi renali ed epatiche.

La celebre acqua minerale ha nella posizione incantevole, nel clima e negli alberghi di S. Pellegrino i coadiuvatori ideali per i suoi miracolosi successi.

Tariffa Ribassata degli Antidérapants "VULCAN"

Sez.	Diametro	Lisse Ferré à roulement caoutchouc	a semelle (rinnovabile)
85	700	L. 166 —	L. 155, —
	750	" 180, 50	" 168, —
	800	" 187, —	" 180, —
90	810	" 220, 50	" 186, —
	870	" 239, 50	" 205, —
	910	" 252, —	" 215, —
105	815	" 280, —	" 240, —
	875	" 200, —	" 200, —
	915	" 32, —	" 271, —
120	820	" 322, —	" 265, —
	880	" 339, —	" 290, —
	920	" 354, —	" 302, —

Declinando il numero di tessera per ordini di prova si accordano

SCONTI SPECIALI ai Soci del T. C. I.

Agenzia Italiana PNEU-VULCAN TORINO
 Via Sebastiano Valfrè N. 18

CANTON DI VAUD. — Yverdon.
— Argenti Jean.

AFRICA.
Egitto.

Alessandria. — Piqué Ing. Vittorio.

AMERICA SETTENTRIONALE
Stati Uniti.

Boston. — Abi D. Leonardo.
Chicago. — Braun George Phillip.
New York. — Baruch dott. Roman B., Caswell W. W., Fahys Joseph, Hayman A., Jonathan Horne, Scherman Hoyt John.

AMERICA MERIDIONALE.
Brasile.

S. Paolo. — Loschi Ing. Edoardo.

Guayno.

Guayaquil. — Malalo Antonio.

Repubblica Argentina.

Belgrano. — Bianchi Carlos.
Buenos Ayres. — Almirante Alberto B., Antola F., Aquiles Serrea, Bellanghi Guglielmo, Borghi Ermanno, Carrara Paolo, Chiocci rag. Ugo, Diaz dott.

J. E. Fernandez, Fini Erminio, Finocchio Florio Juan, Frisiani Adolfo, Giudice Juan B., Guidi Alberto, La Mura Gioacchino, Loff Gregorio, Peracca Rodolfo, Richini Vittorio, Richini Ottimo, Simonetti Giuseppe, Stoppani Saverio, Ventofrida Francesco.

Estacion Merlo. — Favoni Carlo A.
Villa Mercedes. — Barbero Giuseppe.

Repubblica Venezuela.

Caracas. — Belardi Carlo, Borgo Giuseppe, Carriero Vincenzo, Coriat M. J., Ettegin Salomon, Franklin Emilio A., Gariboldi Emilio, Gravina Alfonso, Lemmo Biagio, Lenzi Domenico, Magliola Amedeo, Magliola Arturo, Mazzeo Biagio, Muscati Gaetano, Otati Domingo, Orlichio Emilio, Pappaterra Biagio, Perasso Enrico A., Perasso Eugenio A., Perasso Luis A., Petrocchi dott. Giovanni, Pigna Francesco, Polcastro Nicolino, Riccio Vincenzo, Roda Rottilio, Ronco Mario, Segnini Umberto, Stoppiello Giuseppe, Tahone Santiago.

AUSTRALIA.

Palerson. — Grosso Oreste.

POSIZIONE DEI SOCI
AL 15 MARZO 1908

Soci annuali al 15 Febbraio 1908	N. 58.590
Dimissionari, irripetibili	" 449
	N. 59.141
Soci nuovi 1908 iscritti dal 15 febbraio al 15 marzo 1908	" 1.314
Totale soci annuali N. 59.455	
Soci vitalizi al 21 dicembre 1907	N. 1.000
Soci vitalizi dal 1 gennaio al 15 marzo 1908	" 123
	N. 1.809
	N. 61.264

Ufficio di Redazione:
Teurlog, Via Monte Napoleone, 14.
Garante: Ferruccio Olabbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 8.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

- BRINDISI** — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergi confortabile - G. N. Bianchi.
- COURMAYEUR** — HOTEL DU MONT BLANC. Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo. Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn tennis - Auto-garage. Fill. Hochatey, prop.
- FIRENZE** — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno Pressi modici - F. Bonazza, proprietario.
- FIRENZE** — HOTEL MEUBLE FENICE - Confort moderno - Affiliato al T. C. I. - Dott. G. Taddai, prop.
- FIRENZE** — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo Arno - Splendida posizione, Confort moderno. - C. Gobbi, pr.
- GENOVA** — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Pressi modici - Affiliato al T. C. I. - Raccomandati particolarmente alle famiglie — F.lli GIANELLO, prop.
- GENOVA** — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. Nuovo.
- GENOVA** — HOTEL CONTINENTAL — Restaurant.
- MAZZOLENI** - S. Omobono (Valle Imagna - Bergamo) Albergi Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Pressi modici.
- MILANO** — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.
- MILANO** — HOTEL ANCORA & GENÈVE Sul principio del Corso V. Emanuele - G. N. Bianchi.
- MILANO** — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Kränig et Co.

- MILANO** - HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.
- MILANO** - HOTEL POSTE SUISSE - Prossimo Staz. Centrale.
- NAPOLI** - HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Place Medici - Position Central - Prix moderées - Confort moderne - Chauffage central - Itan & Cappuccio mêmes propriétaires de l'Hôtel e Chalet SUISSE POMPEI.
- NAPOLI** — PARKER'S HOTEL (al Corso Vittorio Eman.)
- NERVI - CAPOLUNGO** — SCHICKERT'S PAROHOTEL - Casa di I. ordine.
- PORTOFINO** — (Stazione ferroviaria di S. Margherita) GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza - Auto-Garage, Deposito di Benzina, Camera oscura - Hôtel di tutto primo ordine - Gran parco, Giardino e Foresta - Entrata libera nel Parco di 60000 mq. di superficie - Il solo Hôtel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con medaglia d'Oro e diploma d'onore a Vienna alla Kurssal Ausstellong nel 1903 - Medaglia d'argento al II. Congresso Internazionale Fisioterapico a Roma 1907 - Indirizzo telegrafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.
- RAPALLO** presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.
- RAPALLO** — KURSAAL CASINO.
- REGOLEDO** (Lago di Como) fra Varenna e Bellano - 500 metri sul mare. Stabilimento idroterapico e climatico. — GRAND HOTEL FUNICOLARE. Stazione estiva. Posta. Telegrafo. Telefono.
- SEDICO BRIBANO** (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

Tutti i possessori di **GRATIS**
ACCUMULATORI TRASPORTABILI
mandino il loro biglietto da visita
alla fabbrica di Accumulatori Elettr.
Giov. Hensemberger
— Monza —
Riceveranno gratis un opuscolo di
istruzioni complete per accumulatori.

FARI - FANALI
GENERATORI
Brevettati **TROUBETZKOY**
sono riconosciuti i migliori
Chiedere Cataloghi:
Ing. L. TROUBETZKOY & C.
Via Mario Pagano, 42 - MILANO

TOURING CLUB ITALIANO



LE ACQUE TIBERINE

1.° NOTE IDROGRAFICHE SUL BACINO DEL TEVERE E DEI SUOI AFFLUENTI.

Quando si parla del Tevere le memorie storiche assorbono con tanta prepotenza ogni altro ordine di osservazioni, che lo studio turistico del bacino di questo fiume, che è il più gloriosamente italico, s'impenna quasi soltanto nel rivestirne i luoghi coi vecchi ricordi. Pure alla conoscenza più profonda di un argomento così vasto, contribuisce anche il saperne certi lati meno brillanti, o che risultano soltanto da studi recentissimi.

Voglio quindi sottoporre ai lettori della *Rivista* un breve esame strettamente idrografico del Tevere e dei suoi affluenti. Chi vorrà seguirmi nello studio elementare dei rapporti fra terre ed acque del bacino tiberino, si renderà poi conto più chiaramente di una quantità di fatti fisici, storici, sociali dispartitissimi, e mi perdonerà forse la fatica — che non mi dissimulo — durata nel leggermi. E poichè sarebbe difficile ricavare un frutto dalla lettura di quest'articolo senza tenere una carta geografica sott'occhio, consiglio di spiegare senz'altro davanti quella dell'Italia Centrale al 500 000 pubblicata dal Touring, che par fatta apposta.

Il Tevere non fu sempre quale è oggi: prima di chiamarsi *Tiberis* o *Tybris*, prima ancora di essere denominato *Albula* (forse dal colore biancastro delle sue acque in magra) in quella tal notte dei tempi che copre d'indulgenza tutte le nostre ignoranze, i diversi bacini che ora

convergono al fiume erano ancora da esso divisi ed indipendenti. Nelle antichissime epoche geologiche la Paglia, la Nera, l'Aniene, sfociavano direttamente nel mare che lambiva l'Appennino, poichè non ne erano emerse le terre attraversate più tardi dal corso inferiore del Tevere. Il Tevere sfociava allora in mare ad Orte; la Nera sboccava nel golfo, diciamo così, di Terni.

Quanto al Velino, formava un gran lago nella pianura reatina, poi si dirigeva al mare attraverso l'attuale Sabina per la valle di Corese. Soltanto più tardi mutò strada divergendo verso Terni.

Sul finire del periodo glaciale, cioè in epoca relativamente più vicina a noi, il Tevere era costituito da due rami di circa 150 chilometri di lunghezza quasi paralleli, che si con-

giungevano poco a sud della collina di Orvieto, e cioè uno press'a poco col percorso del Tevere attuale dal monte Fumajolo, sopra Pieve S. Stefano, per Città di Castello, Umbertide, Perugia, Orvieto: l'altro che nasceva al Falterona, percorreva il Casentino fino ad Arezzo (ora è divenuto Arno, perchè ad Arezzo risvolta a nord verso Pontassieve e Firenze) la Valle di Chiana, il Trasimeno, da cui per le valli della Tresa, del Chiani e della Paglia, si congiungeva sopra Orvieto al primo ramo.

Ma, col volger dei secoli, allo sbocco del Casentino il fiume scendente dal Falterona cambiò strada, prese la via della gola attualmente chiamata di Giovi, e divenne il tratto più alto dell'Arno attuale, cessando di scorrere verso la



Roma. — Ponte Elio (Castel S. Angelo) sul Tevere, nel XVI Secolo.

(Collez. Dott. A. Bertarelli).

Val di Chiana. Così questo ramo del Tevere si accorcì una prima volta di circa una cinquantina di chilometri.

La Valle di Chiana stessa, sempre s'intende

Ranocchiaro e fors'anco colle Bozze Chiusine adiacenti.

E' verosimilmente che il rialzo dovuto



(Colla. Dott. A. Bertarelli).

Claudianum et Traiani admirabilium Portuum.

Ant. Lafres. exc. Roma 1575.

L'imp. Claudio verso la metà del I secolo costruì un porto aperto sul mare con due banchine e un molo. Traiano nel 103 ne scavò uno interno del circuito di 2700 metri, esagono, con annesso grandi costruzioni.

con quella lentezza geologica che non sappiamo ancora misurare, cessò poi dal dare l'acqua al Trasimeno: i suoi scoli, per una inversione di pendenza dovuta al cambiamento del livello del terreno, si divisero dirigendosi parte a nord e parte a sud.

Questo fenomeno notevolissimo di inversione di pendenze si verificò per interrimenti, che un'occhiata alla Carta fa subito comprendere. I torrenti laterali della Val di Chiana convogliarono agli sbocchi delle vallicelle, verso l'asse principale, grandi masse di ciottoli e di ghiaia. Da questi coni di deiezione il limo si sparse lateralmente dappertutto, rialzando il piano generale delle campagne. Così, per colmata na-

un argine di separazione, due chilometri a sud del lago di Chiusi, che con ciò fu anch'esso



(Colla. Dott. A. Bertarelli).

Antica pianta di Roma (circa il 1490). Vedesi il corso del Tevere, e, in alto, il porto di Ripetta colle navi. S. Pietro non era ancora costruito (i progetti di Michelangelo cominciarono ad attuarsi verso il 1510) perciò figura l'antica chiesa con campanile.



(Fot. di Michele Orsi).

Ciò che rimane oggi del Porto Traiano. La forma esagonale si conserva perfettamente, ma il bacino dista ora dal mare 3400 metri circa.

turale era scomparso il gran lago aretino, ma rimaneva ancora, lungo il corso della Chiana, un altro lago abbastanza grande da Valiano (a chm. 4,8 dalla stazione di Montepulciano) fin o tre Chiusi, con interposte le paludi del

mandato in Arno insieme alla Tresa ed al suo piccolo bacino.

Delineatasi così l'inversione del corso delle acque nella lunga valle di Chiana, intervenne l'opera dell'uomo a complemento di quella della natura.

Un sistema razionale di grandi bonifiche idrauliche fu attuato dal Fossombroni verso il 1830-40, creando allo scopo quel grandioso collettore che è il canale di Chiana, profondamente infossato, che ciascuno ammira quando lo si attraversa sui ponti della ferrovia e della strada ordinaria

a quattro chilometri da Arezzo venendo da Firenze. L'incassatura del canale ha permesso di trasformare le paludi in una delle regioni più ubertose d'Italia.

Anche il finitimo Trasimeno fu dalla mano dell'uomo regolarmente trasformato nei suoi rapporti idrografici. Già in epoche lontane gli interrimenti della pianura di Ossaia e di Terontola lo avevano separato dalla Chiana. Le sue piene e quelle della Tresa versavano nel Chiani (da non confondersi colla Chiana), affluente della Paglia e poi del Tevere. Ma già nel 1490 per ordine di Papa Innocenzo VIII, le acque della Tresa e del Rio Maggiore furono deviate, facendo conto che bastasse al deflusso del Trasimeno quell'emissario artificiale, che forse i romani avevano scavato attraverso la collina e che Braccio Fortebraccio soltanto restaurò (altri anzi dicono costruì). Questo emissario esce a sud-est, attraversa in galleria la collina e sbocca nell'Anguillara che poi va alla Caina e al Tevere. Siccome era ingombro, mal tenuto e deficiente, se ne è ora costruito uno nuovo più ampio, che figura nella Carta al 250.000 del Touring, prossimo all'antico, in funzione dall'anno 1898, che abbassò il livello del lago di un metro. Con ciò il Trasimeno è mantenuto ad un livello costante.

Un altro fiume, pure appartenente al bacino del Tevere, che nei tempi storici subì importanti modificazioni idrografiche, è il Velino, affluente della Nera.

Dalla pianura reatina esso scendeva al mare direttamente per la valle di Corese, attraverso la Sabina. Allora al ci-

Le acque incrostanti del Velino andarono poi alzandone il letto in modo che il romano Campo delle Rose divenne sempre più malsano e poco coltivabile. E' perciò che nel 481 di Roma



(Colle, Dott. A. Bertarelli).

« La Marmorata » sul Tevere, sotto il Monte Aventino, così chiamata perchè serviva di porto di scarico delle pietre provenienti da Ostia e Carrara. Attualmente vi è in questo posto del Tevere il Porto di Ripagrande.

(273 a. C.) Marco Curio Dentato fece scavare un canale di scarico, incidendo profondamente i travertini del ciglio delle Marmore, creando la famosa cascata, presso a poco nella sua forma attuale.

Ma quest'opera ed altre supplementari che favorivano il pronto scarico delle acque, se misero in salvo il piano di Rieti dalle piene, generarono inconvenienti gravi per la pianura ternana, più facilmente invasa dalle acque. I conflitti e le apprensioni derivati da ciò, sopiti nel medio evo, rinacquero poi più forti nei secoli successivi, tanto da indurre il papa Clemente VIII, nel 1569-600, alla costruzione del così detto Ponte Regolatore, il quale, chiudendo il canale con una luce calcolata in modo da lasciar passare un massimo di 300 metri cubi al secondo, tratteneva le piene eccedenti questo modulo, respingendole ed immagazzinandole nei tre soprastanti laghi di Piediluco, Lungo e di Ripasottile e nella stessa pianura di Rieti. Que-



(Fot. L. V. Bertarelli).

Antica lacrizione che fa la storia dell'antico Porto Claudio o del Canale. Trovata sulla strada Portuense presso il villaggio di Porto.

glione delle Marmore sboccava soltanto il Fosso di Leonessa: uno sbarramento prodottosi al suo corso inferiore creò un bel giorno il lago di Piediluco; poi il Velino stesso cessò di defluire verso Corese, cambiò corso e venne pure a precipitarsi nella Nera, insieme agli scoli del Lago di Piediluco, da un ciglio non più alto a sufficienza da convertire la pianura reatina in uno stagno profondo, ma abbastanza da renderla parzialmente pantanosa.



(Colle, Dott. A. Bertarelli).

Prospetto del Ponte Rotto e dell'Isola Tiberina nel sec. XVIII. L'origine del Ponte Rotto è il Pons Æmilius costruito nel 181 a. C. di cui due archi caddero nel 1598.

st'opera liberò infatti la pianura di Terni dalle inondazioni improvvise, ma ridusse notevolmente i benefici del canale di Curio Dentato, che sistemato dallo stesso Pontefice, aveva preso

Il nome di Cavo Clementino, cosicchè per accontentare i ternani si scatenarono di nuovo le ire reatine.

Intanto un nuovo fatto, curioso anche pel luogo ove accadde, modificò lo stato idrografico della Valle del Velino fra Antrodoto e Cittaducale, nella pianura di San Vittorino. Vi è in quel piano una chiesa eretta, come si apprende da un'iscrizione sul frontone d'ingresso, nel 1613 a fianco della quale, dicono altre iscrizioni, zampillava nel passato una sorgente.

Era certamente della famiglia di tante altre di quei dintorni, alcu-

dall'epoca romana considerate come salutari. Il Velino coi suoi interrimenti continui, elevando

negli ultimi secoli il terreno della pianura di circa due metri (anzi nell'ultimo sedicennio, di ben 50 centimetri), produsse degli spostamenti continui nelle polle d'acqua, obbligandole a cercarsi nuove uscite nei punti meno rialzati degli interrimenti. Così si raccolsero intorno alla chiesa, poi finirono a passare nell'interno, dove più difficilmente le acque limacciose delle piene del Velino potevano deporre sedimenti, e trovarono la luce crompendo dal pavimento del-



L'Aniene a Subiaco.

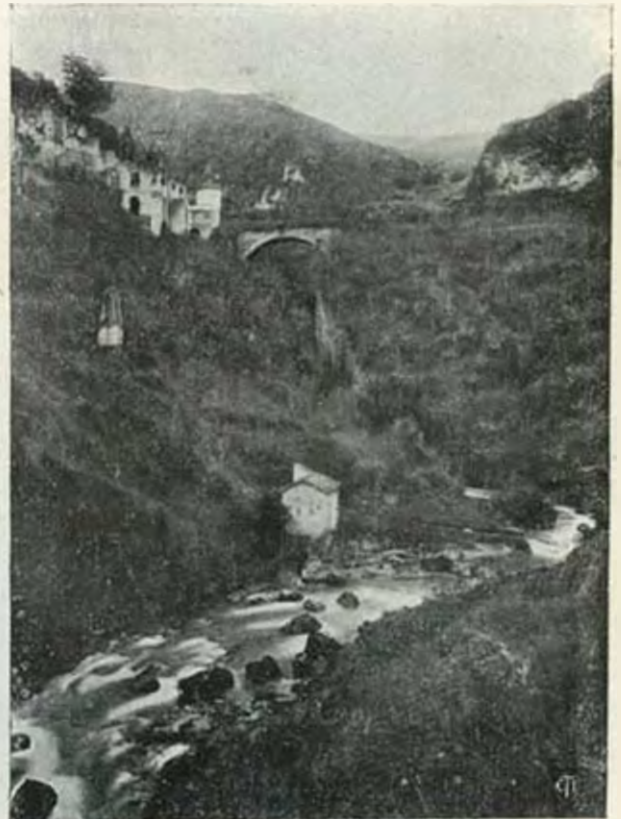
Il paese è in luogo molto pittoresco, a piccola distanza dai due celebri conventi di Santa Scolastica e San Benedetto, ove si stamparono in Italia i primi libri di monaci tedeschi.



La pittoresca gola dell'Aniene presso il Convento di San Cosimato (Vicovaro) che si fa risalire al VI secolo.

I luoghi del *Santa di Fognazzaro*.

ne di ottima acqua purissima, altre solforose o mineralizzate, tra cui le celebri di Cutilia, fin



L'altissimo ponte di S. Mauro (Subiaco) che scavalca la Stretta Neroniana, chiusa da Nerone con una diga, per formare superiormente un lago, durato fino al 20 Febbraio 1305.

a chiesa stessa. Questo, spazzato continuamente dal gorgogliare dell'acqua sorgente, rimase netto

ed al vecchio livello, il quale è ora a oltre due metri sotto i terreni circostanti. Così a poco a poco il pelo dell'acqua, trattenuto nella chiesa dall'altezza del terreno esterno, si alzò, come in una vasca, ed il getto delle polle si accrebbe. Ora l'acqua è a 60 centimetri circa sopra gli altari, e va lentamente alzandosi ogni anno, mentre dalla porta di facciata esce un vero torrente di purissima acqua, della portata rispettabile di 200 litri al minuto secondo.

Per ovviare agli inconvenienti di questo disordine idraulico, già dall'epoca di Pio VI si iniziarono opere importanti. S'inalvò il Velino in un rettilineo scavato ed arginato, e si crea-

di Nettuno, che tutti i turisti ammirano, il passaggio delle acque che prima vi si precipitavano tutte, rigurgitando in modo pericoloso durante le piene. Sotto le cascate poi il corso fu in questi ultimi anni tutto trasformato dai canali industriali.

Un'altra grande opera, di cui non rimangono che le vestigia, fu l'altissima diga con cui Nerone creò, per spasso, il lago sopra Subiaco, il cui nome (Sublaqueum) derivò dal suo giacere a valle del lago neroniano. Su questo eranvi le ville di cui si vedono ancora quei ruderi di cui il Fogazzaro nel *Santo* seppe trarre il partito letterario che tutti conoscono. Il lago durò fino al 1305, finchè una piena distrusse la diga di



I luoghi del Porto di Ostia fondata da Anco Marzio.

Curva del Tevere a monte di Ostia. — Il traghetto tra Ostia e l'Isola Sacra. — Magazzino d'olio nell'antico porto.

(Fot. L. F. Anetarsilli).

rono a destra ed a sinistra due cavi collettori per raccogliere le sorgenti, facendoli correre paralleli al fiume. Ma di quest'opera resta solo integro il canale di sinistra. Tanto il nuovo alveo del Velino quanto il canale di destra si possono considerare distrutti da innumerevoli rotte e dagli interimenti.

Nello stesso ordine di influenze artificiali sullo stato idrografico è, nel bacino dell'Aniene, la modificazione del suo corso a Tivoli, dovuta a Gregorio XVI, il quale per ridurre le piene e salvare dall'erosione una parte degli edifici della città, creò al fiume un nuovo letto, mediante due gallerie contigue e parallele di 270 metri che produssero la Grande Cascata, alta 108 metri, il più bell'ornamento del paesaggio tiburtino. Altri lavori trasformarono successivamente il letto, rendendo parziale, nella Grotta

sostegno, cosicchè il ponte di S. Mauro domina la Stretta Neroniana dall'altezza di oltre 50 m.

Quanto al corso inferiore del Tevere, la maggior modifica da esso subita è quella nel tratto urbano di Roma. Fino al 1877 in Roma nessuna seria opera di difesa esisteva contro le piene grosse, e soltanto per le medie valeva in parte qualche tratto di strade laterali e qualche terrapieno. Inoltre l'alveo conteneva numerosi ruderi antichi di tal mole da incagliare il corso delle acque ed era molto ingombro di macerie. I quattro ponti che allora esistevano, di cui due all'isola tiberina, presentavano anche luci insufficienti ad un regolare deflusso.

Fu dunque decisa quell'opera monumentale e complessa che si chiama abitualmente « i muraglioni del Tevere » e che comporta tutto un insieme di lavori grandiosi.

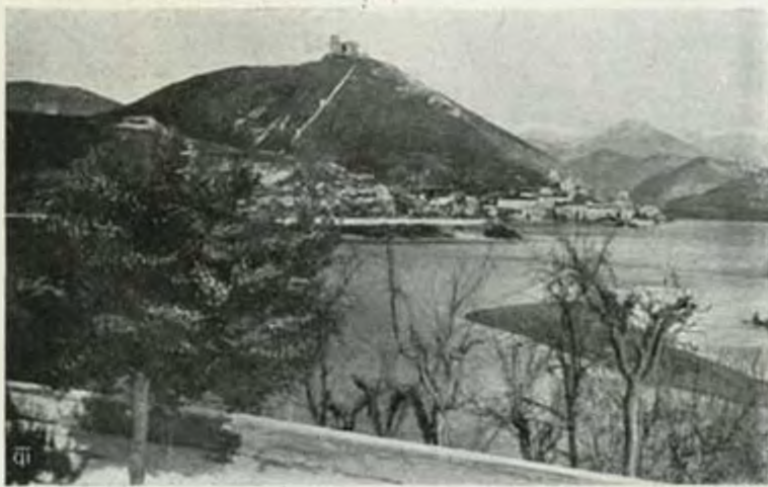
L'alveo del Tevere urbano, a sistemazione finita, dovrà constare di un letto largo 70 metri.

atto a contenere il fiume in magra ordinaria, con due banchine di 15 metri ciascuna, all'esterno delle quali sorgono i muraglioni, coi piedidistanti circa 100 metri ed inclinati in fuori da 1 a 6, alti 19,30 circa sull'idrometro di Ripetta (1), compresi i parapetti. Attualmente i muraglioni sono costruiti tutti, ma le banchine sono ancora larghe solo 1,50, per cui l'alveo è 27 metri più ampio che a sistemazione finita. Questa opera grandiosa accompagnata da altre sussidiarie, tra cui i due canali laterali per raccogliere le acque di fognatura della città, sboccanti rispettivamente alla Magliana quello di destra, ed a Mezzo Cammino (10 chm. fuori di porta Ostiense) quello di sinistra, è certo tra le più importanti compiute sul finire del secolo scorso. Essa è costata cifre ingenti, difficili a

calcolare, ma che si ritiene si aggirino intorno ai 150 milioni, ed era una necessità per la sicurezza ed il decoro della nostra capitale.

Nel 1870 la questione si era imposta colla disastrosa piena che lasciò traccie dolorose, poichè, con m. 17,22 all'idrometro di Ripetta, l'acqua era alta 3,76 in via Ripetta, 3,65 in piazza del Pantheon, 3,86 alla via di Parma, 2,31 sul Corso, 0,57 a Porta del Popolo, 2,42 nel Circo Agonale. L'immensa estensione di cento settantotto ettari della città fu in allora coperta dalle acque, nè si poteva ammettere che la minaccia di periodiche inondazioni potesse sempre pendere su Roma.

Uscito da Roma per scendere al mare, con una pendenza media di 0,20 per chilometro in magra e di circa 0,53 in piena massima, il Tevere fu nell'ultimo suo tronco idrograficamente modificato in modo assai importante, già nei tempi antichi, colla costruzione del



(Fot. Guido Bertarelli).

Il lago di Piediluco dalla strada Rentina. È un lago estremamente pittoresco: sul colle la Rocca del Carl, Albornoz (1314). Di fronte al paese il lungo dell'eco famosa che ripete chiaramente due endecasillabi.



(Fot. Guido Bertarelli).

Il Tevere a Ponte San Giovanni, sotto Perugia.



Ponte di San Francesco sull'Aniene, a valle di Subiaco.

(1) L'idrometro di Ripetta, di cui si sente così di frequente parlare anche oggi, servì alle misurazioni delle piene di Roma. Fu l'unico esistente fino al 1871, nel qual anno parecchiosi ne stabilirono da Perugia al mare. Data dal 1822 ed il suo zero doveva corrispondere al livello del mare. La storia di questo idrometro è abbastanza curiosa per farne cenno in una relazione come la presente, che ha lo scopo di diffondere notizie elementari. Essa dimostra la difficoltà di certi studi idraulici che sembrano semplicissimi agli ignari. Una livellazione accuratissima del Genio Civile nel 1876 dimostrò che lo zero dell'idrometro di Ripetta non corrispondeva, come credevasi, col livello marino, ma era a 0,87

sopra di esso e dovevansi perciò correggere la lettura e i calcoli precedenti a questa data. Successivamente le letture vennero influenzate dalle modifiche dell'alveo Ubertino che favorirono od ostacolarono il deflusso a valle dell'idrometro fino ad una certa distanza, e ciò accadde in tre fasi ben distinte: una durata dal 1822 fino al principio dei lavori di sistemazione dei muraglioni del Tevere (1877), la seconda fino al compimento di questi (1892), la terza successiva a tale epoca. Poi un'altra causa di incertezza turbò i dati dell'idrometro. Questo, che consiste ora in alcune strisce di marmo nel paramento del muraglione di Ripetta) si è abbassato a poco a poco, per l'assettamento del mura-

Porto Claudio, compiuto da Nerone nel 54 dell'era volgare e del Porto Traiano, dovuto a questo imperatore nel 110.

Tutti i ciclisti ricordano di aver vistogliavanzidel Porto Traiano, sulla sinistra della strada da Fiumicino a Roma, presso il villaggio di Porto. Il Porto Traiano è un bacino invaso dalle erbe acquatiche, ricco di bei fiori di loto ondeggianti e che conserva ancora bene la sua originaria forma esagona. Il suo circuito è di circa 2750 metri.

Il fiume fu all'epoca di Claudio, come ricorda l'antica lapide ora inquadrate in un monumento presso Porto, diviso artificialmente in due rami. Dalla Fiumara Grande, cioè dal corso naturale del fiume, si derivò il Fiumicino, canale navigabile che tolse al Tevere una parte notevole del suo deflusso. Ma abbandonati a sè dopo la caduta d'occidente, il canale Fiumicino ed i due Porti s'interarono: il canale però fu riaperto

glioni, di 11 centimetri. Non si sa esattamente in qual periodo di tempo ciò sia avvenuto, ciò che rende incerte le letture di questi ultimi anni. Ad ogni modo sorpassando a queste tinte, risulta chiaro che i muraglioni del Tevere hanno ridotto l'altezza massima delle piene di circa metri 1,50: oltre che essi compiono l'ufficio provvidenziale di difendere la città dagli straripamenti. La prova, che si potrebbe chiamare del fuoco, se non si trattasse di tant'acqua! dei risultati raggiunti, i muraglioni la diedero nel 1900: nel dicembre si ebbe una inaspettata piena, la massima che la storia ricordi, poiché fu superiore di circa 20 centimetri anche a quella del 1870, che era stata la maggiore

una prima volta nel 1583 e prolungato sino al mare già allontanatosi, e poi dopo un altro interrimento ancora nel 1612, dalla qual epoca rimase sempre aperto alla navigazione.

Eccoci dunque alla foce del gran fiume, che, oltre che Sacro, fu anche chiamato biondo, perchè assai spesso fangoso. Il delta incomincia geologicamente a Ponte Galera presso la stazione ferroviaria, e lo si scorge subito nella natura del terreno. Ma già ai tempi di Anco Marzio, cioè 633 anni a. C., la foce era 7900 metri più avanti, cioè presso le attuali rovine di Ostia, città che Anco Marzio fondò sul mare per avervi un porto. Nel 110 dell'era volgare, cioè sette secoli e mezzo dopo, il porto Traiano ci indica che era avvenuto un avanzamento di altri 950 metri della spiaggia. Nel 1569 il protendimento aveva raggiunto altri 1750 metri, nel 1662 altri 550 metri, nel 1773 altri 450 metri e nel 1876 altri 400. Dal 1876



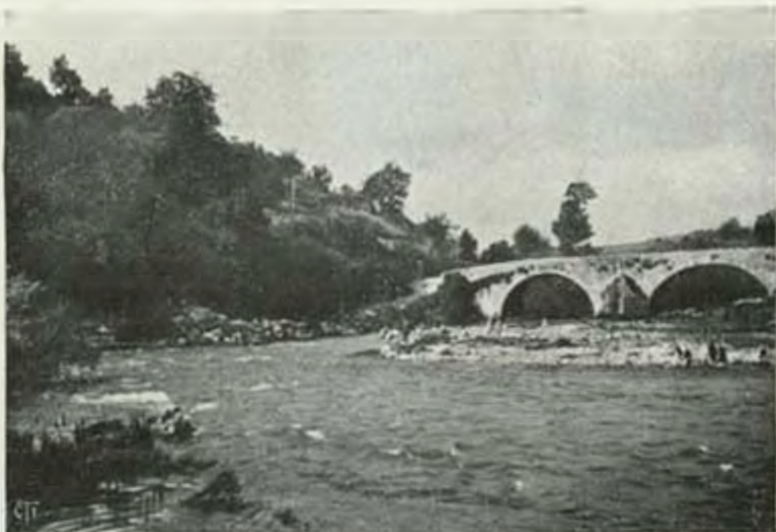
(Fot. Guido Bertarelli).

Il Trasimeno dal lato di Terontola. È in questa pianura che si ritiene avvenuta nel 217 a. C. la battaglia in cui Annibale sconfisse i romani capitanati da Flaminio.



(Fot. Guido Bertarelli).

Il Trasimeno a Passignano. Il lago ha 135 chm. quadr. di superficie, è poco profondo, molto pescoso. Contiene le isole Maggiore, Minore, Polvese. Il suo livello è regolato da un emissario di cui si parla a pag. 203.



Ponte sull'Aniene a Vicovaro.

Mellini si ritiene ora definitivo, e quanto al rigurgito che occasionò lo scollamento del muraglione degli Anguillara, si è provveduto, nella ricostruzione, a toglierlo completamente.

conosciuta. Nella memorabile occasione la città fu perfettamente difesa. I muraglioni si risentirono del minaccioso evento: il Lungo Tevere Mellini cedette di circa 5 cent.; attualmente perciò si vedono ancora le tracce nei marciapiedi di piastrelle screpolate e nelle pietre dei parapetti un po' sconnesse; il muraglione degli Anguillara rovinò in buona parte al decrescere della piena, ma è bene di aggiungere che l'assetto del Lungo Tevere



(Fot. Ministero A. I. e C.)
La sorgente della chiesa di S. Vittorino.
(Vedi pag. 204).

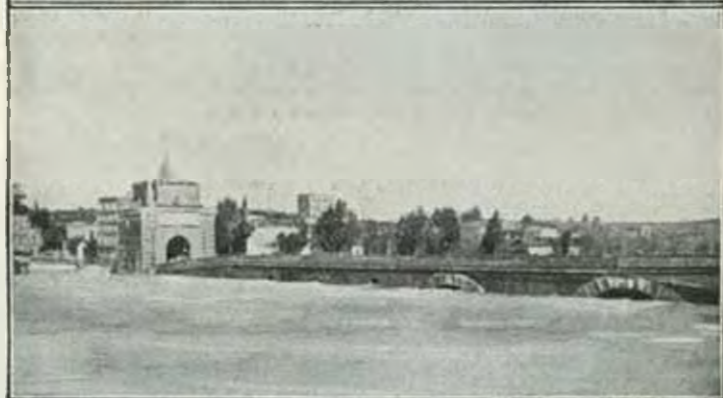


(Fot. Ministero A. I. e C.)
Un ponte romano sul Velino, a Rieti.

al 1907 le terre instancabili conquistarono alle onde circa altri 275 metri, per cui questi dati (per altro un poco incerti), darebbero un avanzamento medio negli ultimi tre periodi accennati, di metri 4,05, 3,88 e 9,17 all'anno rispettivamente.

Attualmente, a nord e a sud dell'isola Sacra, si stendono magnifiche spiagge, appoggiate a terreni in sufficiente rialzo perchè siano perfettamente asciutti, coperti in parte da ammirabili pineti.

Le une e gli altri sono suscettibili di uno sfruttamento proficuo come stazioni balneari. Ostia e Fregene si disputano le preferenze di Roma, preferenze che hanno ciascuna buone ragioni, ma il cui contrasto ha per effetto di ritardare



(Fot. Ministero A. I. e C.)
Il Tevere a Ponte Milvio in portata ordinaria e nella massima piena storica: (8 luglio 1907) idrom. di Ripetta m. 6,06 - 2 dicembre 1907, idrom. di Ripetta, ore 14 m. 46,17 (Vedi pag. 206).

dare decisioni che sarebbero utili alla capitale. Trattasi di creare rapidissime comunicazioni fra la città ed il mare e di facilitare l'organizzazione della spiaggia con la costruzione di alberghi, villini, luoghi di ritrovo, strade ed insomma con tutto il comfort moderno.

Mentre possiamo far voti che i progetti diventino realtà, notiamo quale corollario di questo studio, che la futura Roma-Bagni, è una portata dell'idrografia speciale del bacino tiberino quale l'abbiamo descritto.

Riserviamo ad un prossimo articolo lo studio delle sorgenti, della navigazione, delle forze idrauliche del Tevere, in cui tanto altro avvenire si raccoglie.

L. V. BERTARELLI.

La maggior parte del materiale per questo articolo è presa dall'ultimo volume di quell'opera insigne per l'originalità e la mole che il Ministero di A. I. e C. va pubblicando da 20 anni sotto il titolo di «Carta Idrografica d'Italia», opera a cui dedica tutta la sua attività il cav. Eugenio Perrone, reggente la Sezione di Idraulica. Di questo immane lavoro che si compone di 36 volumi con parecchie carte ed atlanti avrò occasione di parlare presto. Intanto ringrazio il Ministero di A. I. e C. della concessione d'uso di sue fotografie e la cortesia del Dott. Cav. Italo Bonarri e del Sig. Michele Oro consoli del T. a Roma, e quella di altri consoci che mi hanno facilitato col loro contributo il lavoro illustrativo dell'articolo.

Ciò che il Touring è riuscito a compiere fino ad ora, tanto nell'interesse dei singoli Soci — i quali ricevono Carte d'Italia con altre utili pubblicazioni d'un valore di gran lunga superante il corrispettivo della tenue quota annuale — quanto nell'interesse generale del Paese, non può stupire alcuno, se si pensa che deriva quasi unicamente dalla grande forza d'una immane cooperativa.

Ma questa considerazione dovrebbe indurre ogni buon Socio ad accrescere la facoltà d'azione del nostro Istituto aumentandone, col numero degli aderenti, la potenzialità d'azione morale e finanziaria. Basterebbe che ogni aderente procurasse una sola iscrizione, per oltrepassare in quest'anno 100 000 Soci!

5 MAGGIO

Il turismo d'un conquistatore



Dall'Alpi alle Piramidi
Dal Manzanare al Reno
... da Scilla al Tanai
Dall'uno all'altro mar,
ALESSANDRO MANZONI.

Non certo per smarrirci nei roveti della critica storica, nè per scendere a scandagliare le profonde controversie della morale, noi ci accingiamo in questo numero a trattare di un uomo che ha stupito, commosso e sconvolto, forse più di quant'altri mai, la mente, i cuori ed i destini dei popoli e che un ricordo più

vivo e durevole ha lasciato nella memoria dei posteri.

Tanti sono gli Amletri che s'arrovellarono e tuttora s'arrovellano, di tanto in tanto magari accapigliandosi, intorno all'enigma proposto dal poeta nel concitato e fortunato epicedio. Ad essi dunque (non saranno mai troppo pochi — disgraziatamente!) lasciamo il compito di sillogizzare se « fu vera gloria ».

Per conto nostro ci preme solo e solo ci limitiamo a considerare ed a mettere in rilievo un lato della multanime psicologia, un aspetto dell'esistenza e dell'attività del meraviglioso personaggio: quel lato e quell'aspetto che hanno un interesse speciale agli occhi nostri ed un nesso di affinità colla materia della nostra *Rivista* e che in fondo contribuiscono singolarmente a lumeggiarne l'eccezionale figura.

Napoleone Primo reca alla storia del turismo il contributo immortale della propria indole esuberante, prepotentemente irrequieta e sempre anelante di azione e di moto, il segreto della propria militare strategia e della propria tattica politica ed il beneficio delle importanti opere di progresso con cui provò e fece rifulgere la ine-

sauribile genialità durante le brevissime tregue di pace.

Nè ci si dica che per smania di tutto adattare ai comodi della visuale turistica e di tirarvi entro cose ed uomini... pei capelli, noi manchiamo un poco di rispetto alla realtà storica, svisioniamo il profilo e riduciamo, per nostro uso e consumo, le proporzioni del Cesare moderno. Poichè, se il significato della parola *turista* non si vuol restringere a designare in modo esclusivo l'abusato *clické* del viaggiatore che gira il mondo per *spleen* o per moda, col sacramentale Baedeker in mano e l'immane cicerone al fianco; ma se ne vuole invece riconoscere la fisonomia e la qualità a tutti coloro che sono mossi dallo stimolo assillante di arricchire il patrimonio della conoscenza e di allargare il campo della personalità a trasferirsi da un luogo all'altro — Napoleone va innegabilmente annoverato nella categoria dei grandi turisti.

Chi più di lui infatti ebbe una vita agitata da perpetuo ed instancabile movimento? E questo è da notarsi: ch'ei non s'accontentava di fare semplicemente del turismo per proprio conto; ma che nelle sue assidue scorribande si trascinava dietro gli eserciti, faceva cozzare e rimes-

colava dei popoli interi, mutava vista ai paesi, e corso alla storia.

Egli passò nel mondo come una luminosa meteora e la Francia, inebbricata di gloria, ne seguì per cento territori assoggettati l'abbagliante parabola dietro il galoppo de' suoi reggimenti trionfanti, dietro



Napoleone innanzi al trono di Carlo Magno. (Quadro di Henry Mehta).

il ritmo frenetico de' suoi inni di guerra e la risonanza leggendaria delle sue vittorie.

Napoleone possedeva tutte le virtù del grande turista: la vigile ed esatta coscienza del rapporto fra il tempo e lo spazio, la facoltà d'assimilare fulmineamente le impressioni del mondo esterno, la straordinaria cultura e l'istinto geografico, l'esatta visione topografica, la perfetta scienza dei mezzi di comunicazione e di trasporto, la intuitiva e plastica adattabilità alle condizioni ed allo spirito d'ambiente.

All'alacrità prodigiosa con cui quel formidabile poeta della guerra concepiva i suoi piani, seguiva la impensata celerità dell'esecuzione e

la calcolata precisione delle mosse. — Ho vinto le battaglie colle gambe de' miei soldati — ebbe a dichiarare egli stesso.

Fu ciò che egli ebbe soprattutto di comune con un altro genio della guerra e della politica: Giulio Cesare. La campagna d'Italia del generale Buonaparte ha, per esempio, una tal quale relazione con la guerra che il Capitano quirite condusse diciotto secoli prima nelle terre della Gallia. Solo le parti erano invertite. Strane vicende della storia!

E' l'agilità incredibile degli spostamenti che permette al grande romano di destreggiarsi in mezzo alle torme avvolgenti dei barbari insorti, senza mai lasciarsi cogliere e sopraffiare dalla loro strapotente superiorità numerica — è del pari la estrema mobilità che rende possibile al piccolo esercito del giovanissimo generale del Direttorio di prevenire il concentrarsi dei corpi austriaci e piemontesi sguinzagliati a dargli la caccia e di sbaragliarli separatamente uno dopo l'altro.

Basterebbe, per persuadersene, tener dietro giorno per giorno ed annotare le tappe della

sua marcia vittoriosa in questa campagna da cui primamente prese le mosse all'ininterrotta apoteosi che doveva portarlo sul trono di Carlo Magno e renderlo arbitro delle sorti d'Europa.

Dal 26 marzo 1795, giorno nel quale l'ex artiglieriere di Tolone, assunse a Nizza il comando delle truppe destinate all'invasione del Pie-

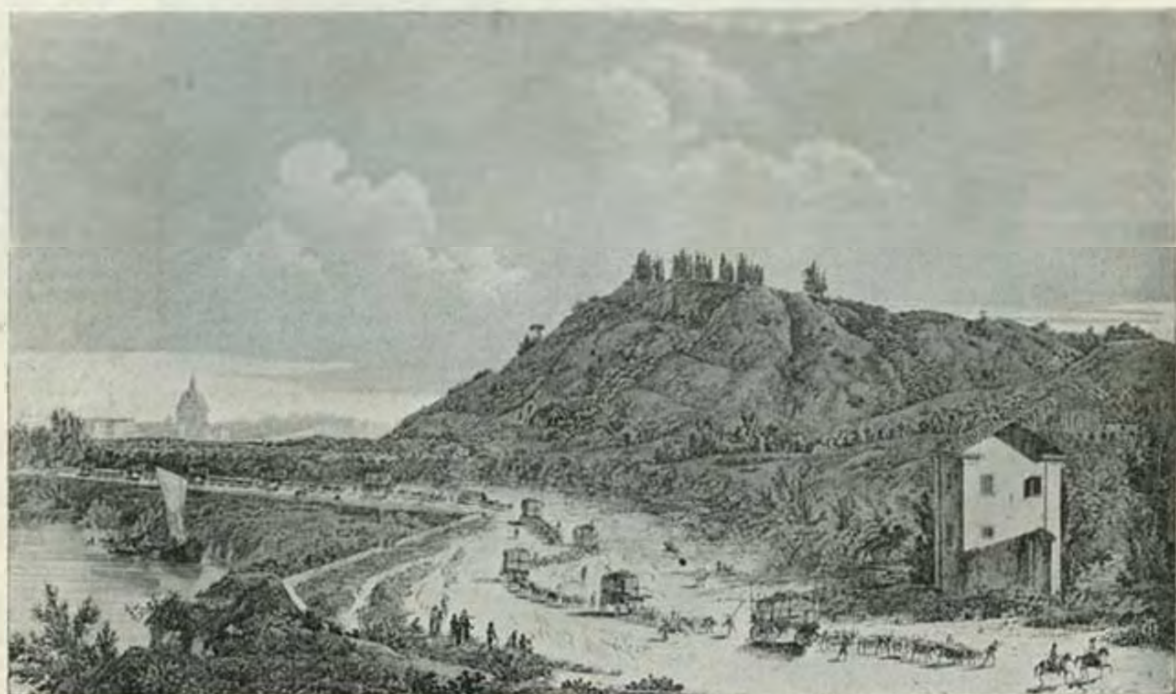
monte, fino al 28 aprile successivo, in cui già si preparava a tracciare un piano d'invasione che minacciava in Germania la casa d'Austria, dopo averla prostrata terribilmente nelle sue soldatesche d'Italia, è un continuo seguirsi di marcie e di battaglie.

Superata la frontiera, girando la barriera alpina per il Monte S. Giacomo, che offriva alle milizie

un passaggio agevole e sicuro, egli si avanza a marcie forzate, senza un giorno di riposo, senza un'ora di esitazione. Tracciato il suo itinerario lo segue, e nessuna forza vale ad arrestarlo. Se noi dovessimo descrivere graficamente con una linea il cammino e le evoluzioni tattiche delle truppe napoleoniche in questa guerra trionfale, noi vedremmo la regione continentale d'Italia coprirsi d'una rete minuta ed



Il passaggio del Po a Piacenza - Da una stampa dell'epoca. (Coll. A. Bertarelli).



L'osido delle opere d'arte italiane da Roma dirette in Francia - Da una stampa dell'epoca. (Coll. A. Bertarelli).

inestricabile di comunicazioni, irradiantesi da Milano, ch'egli scelse, dopo averla conquistata, a sede centrale delle sue operazioni strategiche.

La campagna d'Italia, da sola, offrirebbe la più vasta materia ad uno studio storico-turistico delle gesta napoleoniche. Ed è deplorabile per noi e per gli amanti di curiosità che le relazioni degli storiografi, nel descrivere le traslazioni delle forze francesi, trascurino quasi tutti quei particolari topografici che non assumono nel racconto l'importanza di un fatto risolutivo.

Comunque, resta accertato un fatto: che le regioni d'Italia, nelle sue campagne, egli ebbe a percorrerle in ogni senso e che dovettero diventargli più famigliari della Francia stessa e più care, come quelle che, dopo avergli rammentato durante i suoi studi e gli ardenti sogni della sua ambizione, le imprese dei duci romani e quelle dei medioevali capitani di ventura — con cui sentiva d'aver comunanza di san ue e di

temperamento, comunanza forse ereditaria, giacchè i Bonaparte, com'è noto, discendevano da una antica famiglia della Toscana — gli ricordavano i suoi più gloriosi fatti d'armi, i suoi successi più meritati.

Giacchè se più tardi egli comandò in combattimenti più omerici e decisivi, non mai, come in questo principio della sua fortuna, ebbe a fare con un nemico più ostinato, sempre disfatto e sempre risorgente, fresco di forze e d'uomini nuovi, sempre pronto alla rivincita dopo i rovesci — minaccioso Anteo che riattin-geva riserve inesauribili d'energia dalla potenza e dal puntiglio della Casa d'Austria.

Pure alla fine, dopo aver attraversato e costretto alla pace il Piemonte, dopo aver percorso in cento sensi e fatto percorrere dalle sue divisioni che di tanto in tanto slanciava ai lati, la Lombardia ed il Veneto, dopo d'essersi spinto nel Trentino, d'aver occupato Livorno e la Corsica, d'essere giunto fin sotto Vienna, d'aver



Napoleone al Ponte d'Arcole. (Coll. A. Bonaparte).



Battaglia di Rivoli.



Battaglia delle Piramidi

(Coll. A. Bertarelli)

traghettato fiumi, espugnato città, vinto un gran numero di battaglie, il 17 ottobre costringeva l'accanita avversaria a firmare la pace nel trattato di Campoformio.

Considerato il diritto alla stregua della legge del più forte, quella conquista ch'egli aveva operato per conto della Repubblica francese non fu mai tanto legittima. Quella terra l'aveva disputata si può dire palmo per palmo al nemico e vi aveva dedicato le sue migliori risorse di condottiero.

I popoli italiani che con ragione detestavano il dominio austriaco, dimostrarono la loro

gratitudine al liberatore e la loro ammirazione al genio.

A turbare il coro delle laudi rimane soltanto la fama delle rapine della soldatesca francese che del resto furono a tempo ed energicamente represses, e la memoria del saccheggio artistico pel quale i nostri templi e musei andarono spogliati dei più celebri capolavori sculti e dipinti.

Bisogna considerare che Bonaparte non era il soldataccio scagliato dalla rivoluzione francese a far preda ciecamente sui campi di lotta. Egli conosceva il valore delle opere d'arte. E lo prova il seguente aneddoto narrato dal De Norvins:



Passaggio del Gran S. Bernardo.

(Coll. A. Bertarelli)

— Impadronitosi di Piacenza fu imposta alla città una forte contribuzione che venne senza

grandi proteste versata dal duca di Parma; ma quando questi gli offrì ancora un milione a patto ch'egli rinunziasse a requisire e ad inviare in Francia uno splendido S. Gerolamo del Correggio — Napoleone rifiutò senz'altro, dicendo: « un milione noi l'avremmo ben presto speso — un capolavoro è eterno e sarà di decoro alla nostra patria ».

Per altro pare che tutta quanta la re-



Busto in marmo

del generale Desaix a Marengo.

del bottino vandalico non si dovesse a Bonaparte, e che egli agisse in ottemperanza ad ordini che gli venivano trasmessi dal Governo Direttoriale.

Ciò si può desumere dalla seguente lettera inviata da Lazzaro Carnot nell'anno 1797. Ecco testualmente quanto intimavasi al comandante in capo dell'esercito d'Italia:

« Il Direttorio esecutivo è persuaso, cittadino

generale, che voi considerate la gloria delle belle arti come unita a quella dell'esercito che comandate. L'Italia loro deve in gran parte le sue ricchezze ed il suo lustro, ma è giunto il tempo in cui il loro regno deve passare in Francia per affermare ed abbellire quello della libertà.

« Il Museo Nazionale deve contenere i più celebri monu-

menti di tutte le arti e voi non trascurate di arricchirlo di quelli che esso aspetta dalle attuali conquiste dell'esercito d'Italia e di quelli che gli sono ancora riserbati. Il Direttorio esecutivo vi invita dunque a scegliere uno o più artisti destinati a ricercare, a raccogliere ed a far trasportare a Parigi i più preziosi oggetti del genere ed a dar ordine preciso dell'esecuzione illuminata di quest'ordine di cui desidera che gli rendiate conto.

« Carnot ».

Strano modo invero questo di affermare e di celebrare la libertà autorizzando ed ordi-



Veduta di Marengo.

nando il latrocinio delle cose belle; singolare pensiero di interpretare la gloria delle arti asportandone i documenti più pregevoli dal luogo a cui erano stati destinati dall'ispirazione dell'ar-

tista e nel quale solo potevano conservare integra la loro fisionomia ed il loro significato.

Ad ogni modo certo è che Napoleone dimostrò nell'eseguire gli ordini impartitigli uno zelo degno di miglior causa.

Ritornato a Parigi carico d'allori e di popolarità, egli si concede solo tanto riposo che basti per effettuare il colpo di stato del



Il Museo della battaglia di Marengo.

18 brumaio che gli deve preparare la strada al sommo fastigio dell'impero. Il suo spirito pugnace ed avventuroso, insofferente di quiete e di stasi, volgeva colossali disegni... di turismo politico.

Prima era stata l'ombra di Cesare che turbava le sue veglie: ora sono le reminiscenze di Alessandro il Grande.

L'Inghilterra, *voilà l'ennemie*. — Quella nazione di navigatori che aveva stabilito il dominio della patria e della razza su tanta parte della terra e la cui importanza tanto si faceva sentire in Europa, aveva suscitato in lui delle vampe d'emulazione e d'invidia. Ed era l'Inghilterra che, egli, seguendo impulsi d'antipatia personale e considerazioni d'opportunità internazionale, s'era proposto di fiaccare, colpendola nel cuore de' suoi domini e ne' suoi interessi coloniali.

Il piano era veramente grandioso. Occupare

quistate, sempre pronte a ribellarsi, è costretto a rinunciare al suo audace assunto ed a rifare il cammino verso sud-ovest. E di là scioglie in fretta le vele superstiti dell'infelice battaglia di Aboukir e ritorna in Francia ove pericoli d'altro genere minacciavano la stabilità dell'assetto governativo ch'egli aveva stabilito colla forza delle armi e coll'accorgimento politico.

La spedizione d'Egitto rimarrà fra le imprese napoleoniche più caratteristiche e celebrate. Nelle plaghe remote del deserto ne cantano ancora le melopee degli arabi e dei beduini come d'una croica leggenda. La fantasia di quei popoli primitivi non poteva non esaltarsi alla memoria di un uomo eccezionale come Napoleone.

Dal canto suo, la Francia, se non ebbe a registrare un autentico successo militare ed un utile pratico immediato, pure segnò al suo attivo un contributo fecondo di conquiste scientifiche. Notevole contributo in quanto giovò non



Battaglia di Austerlitz.

l'Egitto, risalire attraverso l'Arabia, la Palestina, l'Asia Minore, impadronirsi della Turchia, insediarsi in Costantinopoli, creare l'impero orientale di Francia e di là iniziare l'espansione conquistatrice fino alle Indie inglesi.

E con questo progetto nell'animo, s'imbarcò a Tolone il 19 maggio del 1798 approdando il 1 luglio successivo ad Alessandria d'Egitto, dopo aver preso possesso dell'isola di Malta.

Qui si manifestano ancora una volta la personalità e le virtù turistiche del grande generale. Trovatosi in un paese sconosciuto, sotto un clima torrido, in mezzo a gente nuova per indole e per costumi — Napoleone procede diritto al compimento del suo proposito, e di marcia in marcia, di vittoria in vittoria, lanciando ai soldati apostrofi immaginose, ed indirizzando agli abitanti delle allocuzioni che hanno il tono ed il sapore della poesia orientale, s'addentra nel deserto, occupa il Cairo, varca il Mar Rosso in prossimità di Suez, e si spinge per Gaza e Giaffa, nella Terra Santa. Ma San Giovanni d'Acri gli oppone una resistenza insuperabile per cui, impotente a mantenere colle poche forze di cui dispone il dominio delle terre con-

solo alla Francia, ma al progresso del pensiero universale.

Il primo Console aveva condotto seco, con lo devole preveggenza, una Commissione di dotti incaricata di raccogliere e di esaminare i vestigi dell'antica civiltà greca e faraonica. I risultati copiosi delle loro indagini servirono di base agli studi orientalisti che aprirono in seguito sì larghi orizzonti alla conoscenza di mondi sconosciuti e di scomparse civiltà.

La sola tavoletta trilingue scoperta a Damietta fu la chiave della lingua egiziana.

Un'altra orma per la storia dei mezzi di trasporto militari ricorda l'occupazione dell'Egitto. L'adozione dei dromedari come cavalcature delle truppe coloniali — esperimento di cui si valse più tardi e che mette in pratica oggi giorno, come si può rilevare da un importante articolo della *Revue des deux Mondes*, il Comando delle truppe francesi d'Algeria.

Pervenuto alle coste di Francia, sfuggendo alla sorveglianza dei navigli inglesi disseminati lungo il Mediterraneo, il nuovo Giove statore ristabilisce l'ordine a Parigi e la sicurezza nel Paese — a cementare la quale ridiscende in Italia.

Anche questa volta mette in pratica il metodo che lo aveva reso signore della vittoria: quello di stupefare gli avversari colla straordinaria fulmineità dei movimenti, a cui provvede per mezzo di un tentativo che allora poteva a ragione ritenersi temerario. L'adozione della via più breve per portarsi ad assalire i nemici quando meno se l'aspettassero. E la via più breve offrivasi traverso le creste nevose delle Alpi. Egli pensò al Gran San Bernardo. Chiese se potevasi superarlo con un esercito, e ad una risposta affermativa non pose tempo in mezzo — ed in pochissimi giorni ebbe valicata la eccelsa muraglia, sulle orme dei grandi invasori, e fu sotto Alessandria, dove l'esercito del Melas forse non era ancora preparato ad attenderlo.

grosse nei truogoli (fatti ancora con alberi spaccati); i truogoli sugli sdrucchioli; e dei soldati, chi tirava, chi puntellava, chi spingeva. Le minute sui robusti e pratici muli si caricavano. Seguitavano le salmerie, al medesimo modo tirate e portate.

Infine guadagnarono la cima; dove non così tosto furono giunti che l'uno con l'altro si rallegrarono come di compiuta vittoria. Accrebbe l'allegrezza il vedere mense appresso all'eremo, rusticamente imbandite per opera dei religiosi; provvidenza del console che aveva loro mandato denari all'uopo. Riposarono fra cannoni e bagagli sparsi fra ghiacci e nevi agglomerate...

Il Botta ci narra di poi la discesa e l'espe-



Napoleone sul campo di battaglia d'Eylau.

(Quadro di Gros. - Museo del Louvre).

Il passaggio del Gran San Bernardo è descritto con vivezza pari alla concisione da uno storico italiano, descrizione che vale la pena di riferire in parte:

L'esercito strano e stranamente provvisto al malagevole viaggio, saliva per l'erta alla volta di S. Pietro fin dove giunge la strada carreggiabile. Pure, spesse erte ripidissime, forse sassose, capi di valle sdrucchiolanti si appresentavano. I carri, i carretti, le carrette pericolavano. Accorrevano presto i soldati, a braccia sostenevano, puntellavano, traevano e più si affaticavano e più mettevano fuori motti, facezie, specialmente contro gli austriaci, e così passavano il tempo e la fatica.

Così arrivavano i repubblicani a S. Pietro. Da S. Pietro alla cima del S. Bernardo, dove è fondato l'eremo dei religiosi a salute dei viaggiatori in quei luoghi di eternale inverno, non si apre più alcuna strada battuta. Quanto si rotolava fu posto ad essere tirato; quanto si tirava ad essere portato. Posero le artiglierie

diente messo in opera da Napoleone per sboccare in Piemonte in barba alla vigilanza del forte di Bard, piccola sentinella turrita, cinta d'artiglierie, posta a sbarramento della valle.

David, in un quadro che noi abbiamo riprodotto nel numero d'ottobre del 1905, fa di questo avvenimento una rappresentazione teatrale e suggestiva per quanto lontana dalla realtà e dalla stessa verosimiglianza storica. Il Bonaparte vi è dipinto sul cavallo impennato, drappeggiato nel mantello svolazzante in posa coreografica. Ai piedi del cavallo figurano scolpiti rispettivamente su tre rocce questi tre nomi: Napoleone, Carlo Magno, Annibale.

Ora è risaputo che il Corso saltò dietro le truppe a cavallo... di una modestissima mula ed è bene si sappia che Carlo Magno, mandate avanti le truppe, rimase a Digione, mentre Annibale non vide il Gran S. Bernardo per la semplice ragione che passò coi suoi mercenari per il valico del Cenisio. Tutto questo non vuol dire però che quell'impresa non valesse quanto quelle

analoghe per cui andarono famosi il Sovrano Franco ed il Punico Capitano.

Anzi, non potendo supporre nell'autore una tale ignoranza di tanto elementari particolarità storiche, il dipinto è piuttosto da prendersi nella sua espressione simbolica glorificante la grandezza di Napoleone.

Ci è noto che dopo Marengo, fattosi egli proclamare imperatore, volle promuovere e dirigere le belle arti, secondo il suo costume di occuparsi d'ogni cosa ed ogni cosa orientare.

Imbevuto delle memorie classiche per certo compiacimento che animava alla constatazione che qualche legame d'identità sembrava avvicinare la sua ventura alla memoria dei grandi romani — si adoperò e volle che la sua era segnasse un ritorno delle forme artistiche latine nella scultura, nell'architettura, nella mobilia e nella decorazione.

E lo « stile impero » delle statue, dei palazzi e dei salotti, ha tutta la solennità pesante e glaciale delle cose copiate dai grandissimi.

Gli artisti andarono a gara nel fissare il suo profilo d'aquila e nel cogliere l'anima de' suoi lineamenti cangianti, mobilissimi: salvo poi, per lo più, ad ammorbidarli, a togliere loro forza e verità per obbedire

ad una regola di stilizzazione il più possibile classica.

A tale criterio dovette certamente attenersi il nostro Canova quando modellava il suo Apollo napoleonico, di cui una fedelissima copia in bronzo si può ammirare ancor oggi nel cortile del Palazzo Brera di Milano. L'originale, una enorme statua di marmo, fu dall'Italia spedita all'imperatore; ma sia che la nudità di essa non paresse a Napoleone conferire la debita maestà al personaggio rappresentato, sia che ne trovasse troppo... approssimativa la somiglianza con sé stesso — il fatto sta che la statua, per quanto bella, non venne esposta insieme alle altre numerose documentazioni iconografiche ed episodiche dell'arte che possiamo chiamare napoleonica.

Quel monumento del Canova, caduto allora in disgrazia, era destinato a non più avere migliori sorti.

A proposito di essa si racconta che il pittore e scultore David d'Angers, trovandosi casualmente a Londra ed avendo notato un assembramento presso il vestibolo d'un certo palazzo, s'avvicinò e scoperse che oggetto della curiosità popolare era una statua gigante indegnamente

fatta servire d'attaccapanni. Era l'opera del Canova che, dopo l'occupazione di Parigi da parte degli alleati, venne offerta in dono al duca di Wellington.

Non si sa se l'ingiuria inflitta a quel marmo dicesse l'odio dell'inglese contro il simulacro imperiale o l'indifferenza del militare verso l'opera d'arte. Poco importa d'altronde: l'atto del maresciallo è antipatico e lascia sentire il barbaro.

Ma ritorniamo a Napoleone.

La sua assunzione al trono carolingio segna un respiro di pace, durante il quale i popoli ebbero modo di sperimentare e di stupire dell'attività e del genio di lui.

E' la sola gloria non funestata da miserie, lacrime e sangue. Ed il turismo ebbe la sua parte: parte non piccola.

Costruì ponti, fra cui tre bellissimi sulla Senna, progettò ed iniziò — memore delle difficoltà incontrate, per quanto vinte al passo del S. Bernar-

do — una strada congiungente la Francia all'Italia per Lione-Digione-Ginevra attraverso il Vallese e costeggiante il Lago Maggiore e di là fino a Milano. Studiò e fece studiare intorno al grave problema dei canali interni, e costruì sul Cenisio e sul Sempione due ospizi alpini sul tipo di



Battaglia di Friedland. - Quadro di H. Vernet. - Museo di Versailles.

quello presso il quale, sul S. Bernardo, i suoi soldati avevano trovato ospitalità e ristoro. Questi grandissimi e disparati lavori egli continuò in seguito fra una guerra e l'altra.

Le strade napoleoniche rimangono in Italia ed altrove a testimoniare la potenza di quell'intelletto e di quella volontà, accanto alle vie consolari romane. Non dimentichiamoci che il disegno della via congiungente Parigi a Milano per il Sempione, che è vanto del nostro secolo, fu concepito e cominciato da lui.

E ricordiamo a titolo di turistica curiosità che appunto sotto l'impero di Napoleone fu condotto a termine il Duomo di Milano, la cui costruzione durava da più di tre secoli.

Così l'astro di Napoleone è giunto allo zenith del suo firmamento. Ed il turismo... bellicoso riprende le sue corse più tumultuosamente e furiosamente che mai. Da un lato era la sua insaziabile brama d'imperio che sospingeva, dall'altro il pericolo e le provocazioni che gli venivano dai sovrani coalizzati che mal si rassegnavano al vassallaggio a cui li piegava quel terribile *homo novus*.

In tal modo, in testa a' suoi soldati percorr



Incontro di Napoleone e di Alessandro a Tilzitt sul Niemen.

(Quadro di A. Rochu)

l'Europa dall'Austria, dalla Germania e dalla Polonia, alla Spagna ed al Portogallo.

E la sua via è illuminata invariabilmente d'a fulgidi lampi vittoriosi.

Fino... alla campagna di Russia.

Qui il turismo napoleonico precipita in una catastrofe fra le più orribilmente, tragiche.

Sifè che questa volta il viaggio era mal calcolato. Mentre egli si illudeva di annientare, ad un punto determinato della sua marcia, l'esercito dello Czar e di rendersi in seguito padrone dell'immenso impero moscovita — gli toccò correre in traccia di un nemico-fantasma, sempre vicino e sempre inafferrabile, sempre invisibile e sempre aggressivo.

Quel lungo errare ch'ei non aveva previsto, spossa il suo esercito, offusca la lucidezza della sua intelligenza, fiacca il nerbo della sua volontà.

Per la prima volta il grande turista era venuto ineno alle sue doti di previdenza. Non

avendo considerato durature le sue peregrinazioni militari in Russia, egli non s'era dato pensiero di premunire il grande esercito contro gli intensi freddi della pianura russa.

La ritirata comincia in mezzo alla squallida steppa, sotto un cielo inclemente, incalzato dal galoppo micidiale dei cosacchi che si abbattono come turbini di morte sugli stanchi e sui ritardatari.

Napoleone cavalca in mezzo alla neve, col capo piegato sul petto, gli occhi fissi a terra, non ancora persuaso che la fortuna gli abbia volto le spalle. Una riga vermiglia ed una traccia di cadaveri e di moribondi segna dietro di lui il percorso di quel turismo macabro.

L'astro di Napoleone declina. Invano la sua anima indomabile sembra ribellarsi. Egli è ormai condannato. Lipsia e gli altri rovesci conducono i federati a Parigi ed egli vien relegato, imperatore decaduto, nell'isola d'Elba.

Ma non può dimenticare i suoi successi

Il saluto di Napoleone alla Francia sul *Hellerofonte*.

(Gaulton)



1814!

(Quadro di Meissonier).

e la recente dignità imperiale. Napoleone fa ancora assegnamento sulla devozione fanatica dei popoli e dell'esercito. Sogna ancora di trascorrere sul mondo per combattere ed abbattere: non gli par vero che la Francia e l'Europa siano stanche, rifinite.

È fugge dal suo esilio sull'*Inconstant* che lo riconduce in Francia.

Ma è inutile. Waterloo lo ricaccia lontano, lo strappa dall'Europa a cui la sua inquietta grandezza riesce nefasta.

Dal parapetto del *Bellerofante*, ove il tradimento degli inglesi lo aveva catturato, egli saluta il suolo della patria. È l'addio estremo di un uomo che si è sentito in essa tanto idolatrato e potente — e questo saluto ha la maestà delle grandi scene.

Il bastimento s'allontana e va verso le solitudini più deserte dell'immenso atlantico. È l'ultimo viaggio.

Poi si troverà solo, prigioniero, egli che aveva scorazzato l'Europa, egli che aveva signoreggiato i popoli, egli che sembrava comandare al fato.

Una breve spiaggia desolata contro cui s' infrange un mare procelloso come la disperazione

sorda ed impotente dell'animo suo, un'angusta valletta ombreggiata appena dalla chioma malinconicamente effusa d'un salice piangente. Ecco ormai il campo serbato alle sue nervose passeggiate, ecco dove si conterranno gli impeti della sua mal compressa vitalità.

Ed in questa desolata prigione che gli inglesi gli hanno scelta malsana perché i loro intendimenti fossero più prontamente compiuti, la morte verrà a coglierlo dopo sei anni interminabili di agonia.

Il 5 maggio i potentati levano il respiro. Alfine sono liberati dal loro incubo permanente. Ma le genti, anche quelle che lo hanno maledetto per la strage dei figli ed il pianto delle madri di cui era stata prezzo la sua insaziata avidità d'onori e di potere — non san-

no rallegrarsene, quasi non credono alla sua scomparsa. Esse che l'hanno seguito nelle sue peregrinazioni eroiche, ne sentono talvolta ancora la nostalgia — e lo ricordano sempre per le plaghe che il grande Corso ha dischiuso al loro orgoglio ed ai loro occhi.

*Biendit-on qu'il nous a nut;
Mais le peuple encore le révère...*



Veduta di S. Elena - Da una stampa francese dell'epoca.

(Vedi, A. Bertarotti).



IL TURISMO NEI FRANCOBOLLI

— Anche qui! — esclameranno taluni lettori nello scorgere francobolli riprodotti nella *Rivista del Touring*.

— Sì; anche qui, entrano, e con diritto, i francobolli. E se la pazienza dei consoci sarà tanta da indurli a scorrere queste poche pagine, dovranno provare un certo compiacimento, constatando come il turismo e taluni *sports* che da esso derivano, hanno conquistato la classe sociale più refrattaria a qualunque innovazione: la *burocrazia*.

Ma non precipitiamo. L'uso naturale del francobollo è quello consacrato nella legge, nei regolamenti e nelle norme convenzionali di vita di ogni paese civile. Il francobollo fu dunque ideato per affrancare le lettere, nell'intento di risparmiare al destinatario il disinganno di pagare un porto doppio per una lettera disagiata. Però, l'umanità è utilitaria, e nel suo egoismo ha assoggettato il francobollo a ben altri usi, sebbene imprevidi e illegali, fin da quando codesto rettangolo di carta, stampato da un lato e ingommato dall'altro, entrò nel commercio epistolare.

Alla sua apparizione, infatti, il francobollo destò curiosità; ma tosto assurse a monumento, o almeno a documento storico delle vicende umane per gli avvenimenti politici che ne modificarono sovente l'aspetto o il valore. Sta di fatto che ad ogni cambiamento dei francobolli — nel passato in particolare — è strettamente congiunto un avvenimento importante nella vita di un popolo o di una nazione, perchè ogni modificazione del francobollo fu, nei tempi andati, la conseguenza di una conquista o di una perdita nel campo delle libertà, o in quello dei progressi.

L'affermazione mia non sembrerà audace a coloro i quali si adattassero (cito un esempio) a sottoporre ad un esame... storico i vecchi francobolli d'Italia. In quelli è sintetizzata tutta l'epopea del nostro Risorgimento glorioso a Nazione libera ed una.

Ma, perchè non è questa la sede opportuna per ridire la storia patria recente, ricordata dai francobolli, torniamo agli usi indiretti ai quali fu sottoposto il francobollo.

I raccoglitori ne fecero oggetto di... passatempo prima, di studio poi. E perchè la benefica mania del raccogliere è un malanno attaccaticcio, i raccoglitori furono in breve numerosi quanto le stelle del firmamento, procurando a molti spostati il modo di mettersi a posto assai, ma assai bene. Il commercio dei francobolli ha

creato fortune ragguardevoli; ha fatto milionari molti disperati ed ha ridotto alla disperazione qualche... milionario.

Gli innamorati fecero del francobollo un discreto e laconico Galeotto. E tra loro corrisposero in barba alla oculata vigilanza dei babbi e delle mamme.

Ma quelle poche minuscole parole, vergate a tergo del francobollo, quante sciocchezze non hanno fatto commettere a chi anteponeva il cuore alla ragione e... di quanti tardivi rimpianti non furono madri?



I religiosi si servirono del francobollo per riscattare schiavi di colore, o per redimere anime perdute. Ma quando non trovarono più schiavi da liberare, vendettero i francobolli per l'incremento delle opere pie e delle Missioni.

Un americano d'America, ripensando un giorno alle salsicce ch'egli fabbricava, ebbe una idea e fece questo ragionamento:

— Se il francobollo va vicino, va anche lontano, entra dovunque e dovunque s'attarda. Ergo, il francobollo potrebbe riuscire di potente grancassa alle mie salsicce.

E, detto fatto. All'indomani se n'andò dal Ministro delle poste del suo paese e fece:

— Quanto volete per stampare sui vostri francobolli da 2 cents le mie salsicce?

L'offerta era seducente; ma non fu accettata. Ma perchè tutti i giochi non s'imparano a scuola, gli americani (anche quelli di Europa) trovarono la pensata del mercante di salsicce assai pratica, e da allora i francobolli furono adibiti a commemorare i morti gloriosi e i vivi da... glorificare; i reprobri e i santi e... a battere cassa per le esposizioni d'oltre oceano e di qua dell'Atlantico.

Quando l'irresistibile sviluppo del turismo e degli *sports* non ebbe più una influenza limitata alle nostre abitudini, ai nostri costumi e alle nostre mode, ma si spinse alla conquista delle arti, s'impose agli artisti, costringendoli a sviluppare le loro eccellenti manifestazioni d'arte sulla superficie modesta, ristretta, del francobollo. E i sognatori del bello grafico, utilitari anche essi, come il resto della umanità, vi si piegarono di buona voglia compensati dalla diffusione immensa dei loro concepimenti artistici.

E i disegnatori e gli incisori dopo di aver fatto conoscere all'universo l'effigie dei re, delle regine, degli uomini grandi e di quelli piccoli, capi e code di ogni popolo, fecero buon

viso alla necessità di trovare soggetti nuovi nel turismo e negli *sports*, da chè l'araldica, infelicemente tentata, rendeva più difficile il compito di creare cose, le quali non urtassero violentemente contro il gusto del bello, ormai sviluppato presso tutti coloro, che si vantano di essere civili.

Il podismo, come l'espressione primitiva e più semplice del turismo, fu il primo a essere consacrato dal bulino nei francobolli. E non poteva essere altrimenti, poichè il podismo, meglio di ogni altra disciplina turistica, impersonava la posta di tutti i tempi e d'ogni paese, perchè è un simbolo, ma anche una immagine reale della... lentezza con la quale anche ai giorni nostri viene recapitata la corrispondenza.

Codesta forma primordiale della posta... a piedi è rappresentata nella figura 3, nella quale si scorge il modesto *corriere*, accompagnato dal fido cane, traversare col suo carico di lettere un vallone.

Egli non ha fretta, sebbene altri lo attendano con impazienza, talvolta con ansia. Nel rimirare codesta vignetta vien proprio la voglia di esclamare: Ecco un vero *walking!*

Anche la *corsa* è podismo; e questa è consacrata nella figura 1 (lo *stadio*), nella 5 (la *corsa*) dei francobolli commemorativi dei giochi olimpici di Grecia; ma l'applicazione della *corsa*... all'industria è da ammirarsi in quello americano (fig. 2) e nell'altro non meno americano delle Filippine (fig. 4), nei quali il fattorino dà prova di velocità e di lodevole resistenza nel portare a destinazione un *espresso*.

Questi due bolli sono suggestivi e dovrebbero essere di... esempio ai fattorini latini, propensi più a fermarsi a chiacchierare con la bella, che a solleccitarsi nella consegna di un telegramma.

E perchè l'alpinismo è fratello genuino del podismo, eccolo esaltato nei francobolli della Nuova Zelanda con le gole nevose dell'Otria (fig. 24) e degli Stati Uniti con Fremont (25) che pianta il vessillo della Federazione sulle vette delle Montagne Rocciose. Ma c'è anche un alpinismo delle foreste, un alpinismo a braccia, che vediamo in un francobollo del Congo «libero»



fig. 26), rappresentante un indigeno che dà la scalata ad un gigantesco palmizio.

La lotta e il pugilato li ammiriamo nei francobolli delle Olimpiadi Ateniesi (figure 20, 21, 22) ed in quelli troveremo pure il meraviglioso *Discobolo* (fig. 23) del palazzo Massimi. E sono incisioni codeste finissime dell'ormai eccellente artefice Mouchon (uno specialista nello incidere i francobolli), il quale nel concepirle e nel tradurle ad effetti s'inspirò al più puro classicismo.

I corrieri postali non sono andati e non vanno sempre a piedi; qualche volta inforcano un ciuco, un cavallo, un cammello... quando non preferiscono tirare a piedi il carico e il quadrupede. Nella figura 6 il corriere è a cavallo, e conduce alla briglia il somaro onusto di corrispondenza, attraverso monti, colli, valli e piani. La figura 15 ci prova la brutta... figura che ha da fare il corriere militare della Bosnia ed Erzegovina nel trascinarsi dietro il mulo e la posta!..

La forma diversa, a seconda dei luoghi, di queste rappresentazioni grafiche risveglia nel nostro spirito tutta una serie d'immagini interessanti e ci rende conto esatto ed immediato di ciò che può essere il podismo, il mezzo più elementare di comunicazione nelle differenti parti del globo; la ginnastica, diretta a formare turisti forti, sani e destri nel superare le vicende tutte le quali, purtroppo, si presentano sotto forme diverse, e non sempre agradevoli, a chi gira per il mondo costretto da necessità o dalla ricerca di diletto.

Ma dove il turismo trionfa è nei francobolli che seguono. In codesta serie di francobolli è la sintesi di tutti i mezzi di viaggio, per terra e per mare, usati dalla antichità sino ad oggi. Ecco la quadriga greca (fig. 7) condotta dalla Gloria, far contrasto alla diligenza messicana (fig. 17) che ci ricorda ancora Carlo Codega, i banditi e tutte le peripezie emozionanti che accompagnavano i viaggi di tempi non troppo remoti. Ecco una colonia di italiani in viaggio per colonizzare un territorio degli Stati Uniti, e quando la colonia sarà prospera per mano degli italiani, le rigogliose culture biancheggeranno delle ossa dei nostri fratelli morti di stento e di fatiche. Ed ecco la colonia (fig. 10) in difesa dagli attacchi degli indiani; ed ecco un doloroso episodio dell'emigrante (fig. 13), in viaggio per le pianure dell'America con la famiglia e le masserizie, in cerca di lavoro e di... miserie.

Ed ecco la veloce posta rumena (fig. 16) e quella elegante degli ufficiali della Bosnia Erzegovina (fig. 9); e la ferrovia (figure 11, 12, 18, 19) e il ciclismo, l'agile bicicletta (fig. 27) tanto maledetta sui primordi e oggi tanto lodata e desiderata, perchè snella e leggera corre ovunque silenziosa e modesta ancella dell'umanità; ed infine l'ultima espressione del grande turismo moderno: l'*automobile!* (figure 29 e 30).

E poi, la navigazione. Ecco le giunche dell'isola di Borneo (fig. 37) e quelle del Congo (fig. 35); la Caravella che per prima approdò all'isola Grenada (fig. 31) (1498); e il *Tre Alberi* della Gujana

(fig. 38); e le Caravelle di Cristoforo Colombo (fig. 39) e di Vasco di Gama (fig. 43 bis) e i vapori fluviali del Congo (fig. 36) o i grandi, immensi e velocissimi transatlantici americani (figure 34) e tedeschi (figure 34), per finire con la giunca tunisina (fig. 33) che nel nostro spirito risveglia improvviso il ricordo di Cleopatra e della Corte fastosa dei Faraoni! Come si vede, avviene per tutti i gusti; navigazione, a remi, a vela, a vapore!

E poi, la geografia con gli istmi di Panama (40) e del Nicaragua (43), voragini di milioni, causa di lotte politiche acerrime; fabbrica di *glorio* indimenticabili, e di non meno ricordate precipitose rovine.

E dovrei continuare a rintracciare nei francobolli cento e cento espressioni di tutte le esaltazioni del turismo e degli *sports*; ma perchè in allora per accennare all'ippica e alla pesca sotto le più svariate forme, all'aeronautica e alla tauromachia; alla caccia grossa e a quella minuta e così via, rappresentate tutte nei francobolli con forme e concetti spesso degni di lode, supererei lo spazio assegnatomi in questa rivista, mi fermo al turismo nella speranza di non aver annojato il lettore e di averlo convinto che, se la nostra istituzione pacifica e di progresso civile potesse raggiungere i centomila soci, potremmo forse pretendere che un francobollo italiano dicesse al mondo intero, quanto ha fatto e quanto potrà fare in pro' del paese un sodalizio potente per numero; ma più per compattezza e concordia d'intenti.

J. GELLI.



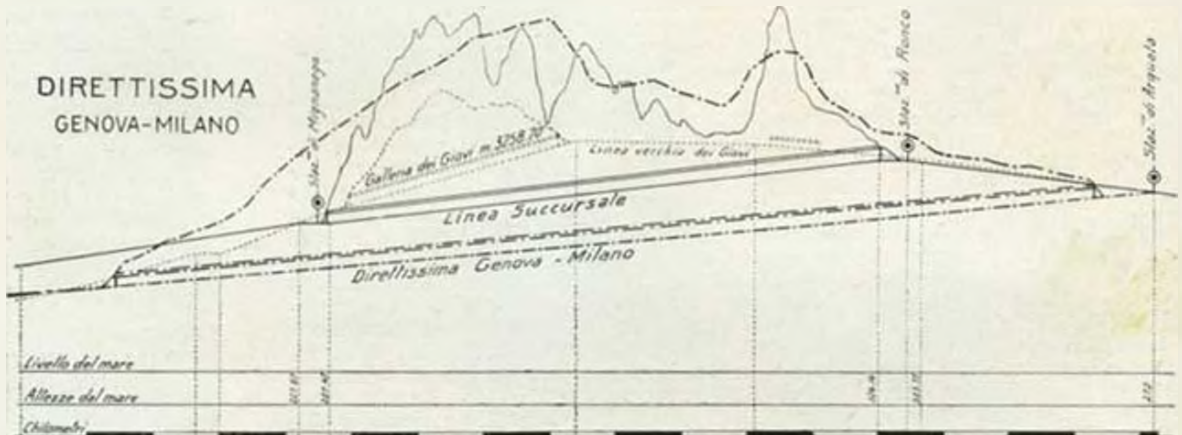
Le nuove direttissime.

Non è ancor spento il ricordo del grave disastro ferroviario di Pontedecimo, accaduto gli undici agosto del 1898. Un treno merci a doppia trazione era giunto all'imbocco inferiore della galleria di Busalla in condizioni normali; ma, penetrato che fu nel sotterraneo, la forte pendenza ed il cattivo stato delle rotaie ne resero ben presto la marcia faticosa. Il macchinista di coda, avendo fischiato di allarme, fu fermato il treno e s'impiegarono quindici minuti a rifar pressione. Poi fu ripresa la corsa.

Il pesante convoglio procedeva a stento. Il macchinista di testa, pur accorgendosi di non esser secondato dal suo compagno, colpito insieme al fuochista da asfissia, fece ogni sforzo per superar la galleria. Nè era molto lontano lo sbocco, quando il treno, che era andato sempre più rallentando, di botto si fermò; poscia,

Superata Busalla, la linea ridiscende e va ad adagiarsi nella valle della Scrivia per poi correre senza gravi ostacoli ad allacciare col Porto i più attivi mercati del lavoro italiano.

Fu questa (Genova-Torino) la prima grande linea costruita nel nostro Paese e la prima in cui dovettero essere affrontate le difficoltà del suolo, tante altre volte in seguito vinte dai nostri ingegneri. Decretata a spese del Regno Sardo, con regie patenti del 13 febbraio 1845, poté essere inaugurata da Vittorio Emanuele II il 20 febbraio 1854: la sola Galleria dei Giovi aveva richiesto otto anni di faticoso lavoro con una spesa che superò i tre milioni e mezzo per chilometro. Allo scopo di poter ridurre la lunghezza della galleria, che pur rappresentò uno sforzo meraviglioso a quei tempi, i costruttori si erano studiati di concentrare in un solo tratto



obbedendo al proprio peso, cominciò a retrocedere con una velocità che divenne ben presto elevatissima per la forte acclività della via.

Sul piano orizzontale dei Giovi un altro treno che da mezz'ora attendeva la via libera, fu violentemente investito. Tra i vagoni ridotti in frantumi si trovarono moltissimi feriti: 13 ne morirono.

Nessuna descrizione varrebbe a dare l'idea delle condizioni altimetriche della prima ferrovia da Genova a Novi meglio di questo doloroso e caratteristico episodio, che ora non si potrebbe ripetere perchè la galleria è ventilata artificialmente col sistema Saccardo. La spaventosa retrocessione del treno disegna nettamente nel pensiero l'accentuato acclivio che da Pontedecimo a Busalla va successivamente crescendo dal 21 al 28 e infine al 35 per mille. Al tratto della massima salita segue la galleria dei Giovi, lunga più di 3000 metri ed anch'esso in ascesa continuata del 29 per mille. Il piano orizzontale — teatro della triste rievocazione — rompe la monotonia dell'ascesa e serve da punto di sosta per i treni che, destinati a succedersi rapidamente, prima d'internarsi nel pauroso traforo, attendono ch'esso sia sgombrato dal convoglio precedente.

di dieci chilometri le forti pendenze, proponendosi di rinunziare per quel tratto alla trazione ordinaria con aderenza naturale. Sul piano inclinato la trazione sarebbe stata fatta con giganteschi argani situati sul tronco orizzontale cui abbiamo accennato, i quali avrebbero, mediante funi, tirato in su i treni destinati a valicare l'Appennino. Ma l'adozione di alcune potentissime locomotive e l'impiego della tripla trazione permisero di rinunziare all'idea delle funicolari, e di esercitare col sistema ordinario l'arditissima linea che fino al 1889 servì da sola a smaltire il traffico già diventato imponente del massimo nostro Porto.

••

La linea succursale che, staccandosi dalla vecchia linea a Rivarolo va a ricongiungersi con essa a Ronco, rappresenta un secondo stadio nel progresso delle costruzioni ferroviarie. Essa fu decretata dopo che il traforo del Cenisio aveva dimostrato come si potesse affrontare lo scavo di lunghissime gallerie, anche a notevole profondità. Appariva quindi la convenienza di fare una linea la quale, attaccando più in basso il massiccio dei Giovi, presentasse una maggior



lunghezza di valico, ma pendenze più miti, e fosse quindi di più facile esercizio. La seconda galleria risultò lunga m. 8300 circa e oppose non lievi difficoltà all'opera dei costruttori, inghiottendo non pochi milioni; ma, quando la succursale poté essere aperta, offrì al traffico una via molto migliore dell'antica, giacché le sue pendenze massime non superano il 16 per mille all'aperto e restano al disotto del 12 per mille in sotterraneo.

I due profili che abbiamo più sopra riprodotti mostrano chiaramente la differenza fra le due linee; ma il lettore se ne può fare un'idea ancor più chiara, apprendendo in qual modo si svolga su ciascuna di esse l'esercizio e quanto diversa sia la potenzialità dell'una da quella dell'altra.

Premesso che del periodo giornaliero quattro ore sono riserbate ai lavori di manutenzione dell'armamento (lavori che sotto le gallerie, ove il consumo delle rotaie e delle traversine è rapidissimo, richieggono cura continua), diremo che nelle altre venti, destinate al servizio dei treni, sulla vecchia linea normalmente ascendono 10 treni merci e 18 treni di viaggiatori, in tutto 28, mentre sulla linea succursale, sempre nel solo senso dell'ascesa, i treni merci sono 40 e i viaggiatori 8, nel complesso 48 treni: questa gran differenza del numero dei treni va attribuita alla maggiore lentezza del percorso, dove più forte è la salita, ed alle precauzioni di esercizio imposte dalle eccezionali condizioni della linea per Busalla.

Oltre che in minor numero i convogli debbono essere anche tenuti di minor peso sulla linea antica: su questa i treni merci, trainati da tre locomotive, una in testa e due di spinta in coda, non portano più di 16 veicoli da 20 tonnellate, mentre sulla succursale, due sole locomotive, rimorchiano un treno di 24 veicoli dello stesso peso di 20 tonnellate ciascuno. In complesso, dei 1200 carri che nei periodi di massimo lavoro varcano l'Appennino, 1000 percorrono la linea succursale e solo 200 la vecchia linea, che è peraltro preferita per l'inoltro dei treni viaggiatori, generalmente più leggeri.

Neanche questa seconda linea è però bastata a far fronte all'enorme corrente di traffico che s'addensa sul valico appenninico, corrente che rappresenta il 78 per cento del carico effettuato nel Porto di Genova. Già da tempo si parlava della necessità di offrire una nuova via ancor più ardua nella costruzione, ma altrettanto più facile nell'esercizio, rinnovando, rispetto alla succursale, quello che essa aveva fatto nei riguardi della vecchia linea.

L'arte di forar le montagne non conosce più limiti. Dopo i quattordici chilometri dell'Arlberg e del Gottardo, dopo i venti chilometri del Sempione, dopo le fortunate prove che han permesso all'audacia umana di aprirsi il varco con gallerie di vario tracciato attraverso sabbie mobili, terreni spingenti e fangosi, immani sorgenti d'ac-

qua, la proposta di una lunga galleria per vincere la terza volta l'ostacolo appenninico, è cosa che non esce dai confini della normale pratica costruttoria. La linea Genova-Tortona, di cui lo Stato ha testè deciso di fare a sue spese la costruzione, staccandosi dalla stazione di Brignole alla quota di 14 metri sul mare, salirebbe colla mite pendenza dell'8 per mille sino all'incontro del massiccio dei Giovi, che attraverserebbe con una galleria di 16 chilometri a pendenza del 7 per mille. Allacciata presso la stazione di Arquata alla linea esistente, la nuova ferrovia raggiungerebbe subito Tortona, sollevando così l'attuale tronco Ronco-Novì che, costretto a raccogliere il traffico delle due linee dei Giovi, è enormemente sovraccaricato. Lo Stato anzi si propone di dar la precedenza alla costruzione del tronco Arquata-Tortona, da compiersi entro tre anni.

Questo terzo attraversamento dell'Appennino porrà il Porto di Genova in grado di smaltire un lavoro più che doppio dell'attuale. Munita la linea del sistema di blocco, i treni potranno seguirsi a 10 minuti di distanza, e nelle 20 ore di esercizio, ammesso qualche perditempo, si potranno far partire in salita all'incirca 100 treni, dei quali 30 di viaggiatori e 70 di merci. Con potenti locomotive a vapore od elettriche si trasporteranno 40 carri per volta e quindi, a prescindere dal sussidio delle due vecchie linee, Genova potrà mandare ai centri di consumo dai 2000 ai 2500 carri al giorno.

Il traffico viaggiatori sarà poi straordinariamente agevolato dal prolungamento della linea da Tortona a Milano. Fu già detto che quando all'attuale percorso di 150 chilometri, di cui parte non piccola deve compiersi a velocità di poco più di 20 chilometri all'ora, sarà sostituita una linea piana e senza curve, lunga soltanto 125 chilometri, e il tragitto Milano-Genova potrà compiersi in meno di un'ora e mezza, entrerà come nuovo elemento della vita milanese, il mare, quel mare di cui, nell'afosa caldura estiva della metropoli, sentiamo così intensa la nostalgia.

Il problema tecnico della Bologna-Firenze è, nelle sue linee generali, lo stesso di quello della Milano-Genova. Anche la Porrettana risale ad epoca in cui l'arte di costruir lunghe gallerie era sconosciuta. Iniziata circa dieci anni innanzi, fu aperta all'esercizio nel novembre 1864; le moltissime gallerie, e specialmente quella di Pracchia, lunga tre chilometri, crearono nei lavori difficoltà grandissime. E poichè si prevedeva che non meno difficile e dispendioso sarebbe riuscito l'esercizio, si pensò fino d'allora di abbandonare il tracciato primitivo e di sceglierne uno più diretto, con una lunga galleria sotto l'Appennino. E infatti il progetto che ora si vuole adottare per la direttissima da Bologna a Firenze è idea dello stesso Protche, l'illustre ingegnere

francese che diresse i lavori della Porrettana e che, a prescindere dal tracciato, ne fece uno dei più belli esempli di costruzioni ferroviarie, specialmente nei sapienti sviluppi e nelle ardite opere d'arte. La bellezza dei luoghi attraversati vi aggiunge, dalla sua parte, attrattiva, ed anche oggi che la locomotiva ha scoperto ai viaggiatori tanti meravigliosi panorami prima riserbati soltanto all'audacia degli alpinisti, non si può attraversare quella linea senza sporgersi ad ammirare le selvagge bellezze del Reno che per buon tratto le corre a fianco, le gradite frescure di Pracchia o l'immensa veduta che dall'alto di Corberzi mostra, avvolta nella nebbia, la gentile Pistoia colla corona delle sue colline. A rievocare nella mente dei nostri lettori quell'attraente spettacolo, riproduciamo qui una stampa dell'epoca della costruzione, nella quale si scorgono i ritorni o *fourniquets* che fa la ferrovia sopra Corberzi ripiegandosi tre volte su sè stessa per scendere dal culmine dell'Appennino alla valle pistoiese.

La Porrettana sale all'altezza massima di metri 616 sul livello del mare e presenta, fra Porrettana e Pistoia, pendenze che vanno, nell'uno e nell'altro senso, dal 19 al 26 per mille: le sue curve hanno raggio di 300 metri. Essa è infine a semplice binario. Basta gettare un'occhiata sulla carta ferroviaria per comprendere di quanta importanza sia l'arteria Pistoia-Bologna in tutta la rete delle nostre comunicazioni. Essa riunisce il fascio delle linee che giungono dalla Capitale e dal mar Tirreno a Firenze, all'altro fascio che dal mare Adriatico e dal settentrione d'Italia fa capo a Bologna, e congiunge così Roma a Milano, a Venezia, al Brennero per Modena e Verona. E mentre la Roma-Firenze è già in gran parte e fra poco sarà tutta a doppio bi-

nario, ed è pure a doppio binario la Milano-Bologna, l'arteria collettrice intermedia rappresenta col suo binario unico una pericolosa strozzatura. Il lettore interpreterà da sè quell'aggettivo di pericoloso quando porrà mente all'importanza militare di questa linea, che unisce nel modo più breve la parte centrale a quella settentrionale della penisola.

Il traffico della Porrettana ha già superato le lire 60.000 al chilometro e le difficoltà dei luoghi non permettono di munirla del secondo binario senza affrontare una spesa eguale a quella che richiederà la costruzione di un'altra linea, la quale potrà esser fatta in base ai principi della tecnica moderna. Quante volte il traffico è rilevante, quante volte il carattere della linea è tale da esigere elevate velocità e pronto smaltimento delle merci, conviene affrontare forti spese di costruzione per ridurre quelle dell'esercizio e aumentare la potenzialità di trasporto. Mitigate le pendenze dunque e larghe curve che permettano di far treni pesanti e celeri nel tempo istesso.

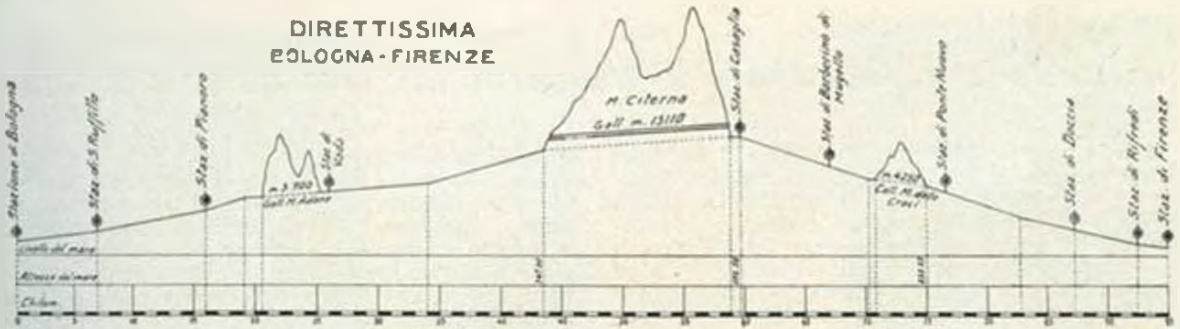
Il tracciato prescelto per la seconda linea da Bologna a Firenze che lo Stato ha decretato contemporaneamente a quella da Genova a Tortona, si allaccia alla linea Bologna-Ancona, risale la valle del Savena fino a Pianoro e di là raggiunge a Vado il Setta. Come i lettori vedono dai disegni che riproduciamo, essa attraverserà l'Ap-



I *fourniquets* dell'attuale linea Porrettana Bologna-Firenze.
(Da una stampa dell'epoca della costruzione, coll. G. Giustolisi).

pennino sotto il Monte Citerna con una grande galleria di 15110 metri e un'altra galleria di metri 4350 avrà in corrispondenza del Monte delle Croci. Raggiungerà l'altezza massima di soli 393 metri e avrà pendenze non superiori al 12 per mille e curve di raggio non inferiore ai 500 metri. La gran galleria si troverà in condizioni favorevolissime perchè salirà alla pendenza unica del 3 per mille. La lunghezza del tragitto da Bologna a Firenze sulla nuova linea

DIRETTISSIMA
BOLOGNA - FIRENZE



sarà di circa 100 chilometri, con una riduzione sul percorso attuale di ben 32 chilometri.

Come avvertiva la Commissione presieduta dal nostro illustre senatore Colombo che studiò questo tracciato, si tratta di una linea destinata a soddisfare non esigenze politiche o interessi regionali, ma urgenti necessità tecniche ed economiche; si può anzi dire che il titolo di *direttissima*, come è abitualmente inteso, di ferrovia di lusso destinata ad abbreviare il percorso fra due punti estremi, non stia bene a questa linea che ha lo scopo di scongiurare in tempo utile il danno, altrimenti irreparabile, di una linea di grande e crescente traffico, il cui esercizio, fin d'ora difficilissimo e costoso, diventerà — possiamo dire che è già diventato — impari al traffico.

Oggi sulla Porrettana passano 10 coppie di treni viaggiatori e altrettante coppie di treni merci. Quando sarà costruita la nuova linea, ammesso che i treni viaggiatori non subiscano aumento, le coppie di treni merci potranno essere portate a 25, e mentre oggi nei due sensi circolano 400 carri al giorno, allora ne potranno esser comodamente trasportati 1000, e adottando la doppia trazione, 2000.

Quanto al servizio viaggiatori, il percorso Bologna-Firenze che attualmente si compie con i treni direttissimi in circa tre ore, sulla nuova linea si potrà agevolmente compiere in poco più di un'ora e mezza, con immenso vantaggio per gran parte delle comunicazioni nel senso longitudinale della Penisola.

Delle linee comprese nell'ultimo disegno di legge Bertolini abbiamo illustrato le due mag-

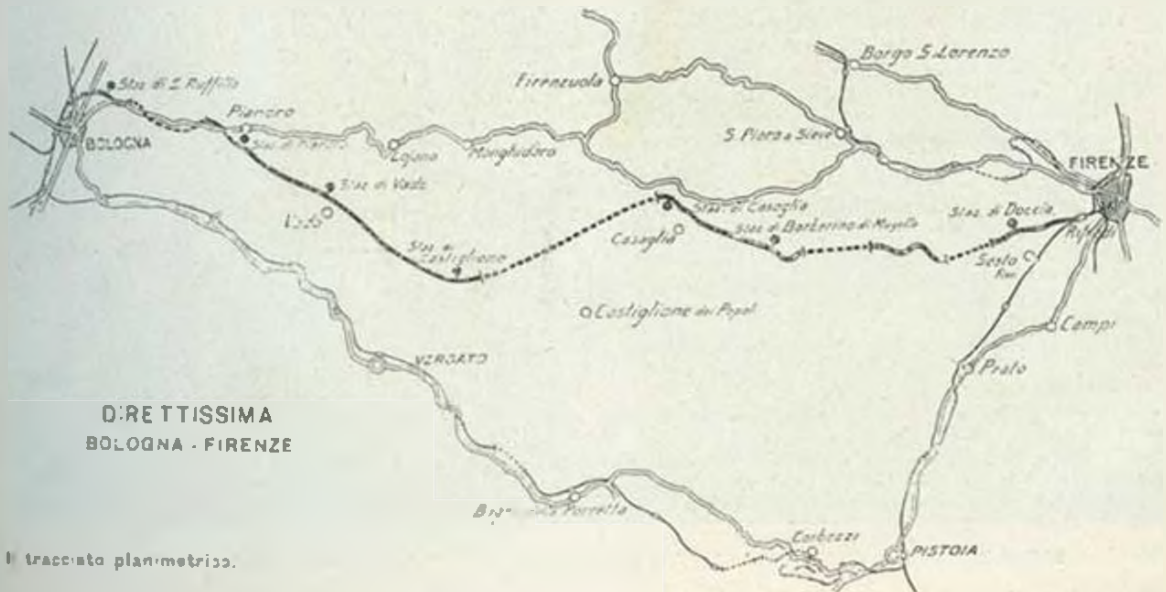
giori, quelle che presentano più alto interesse tecnico e commerciale. Non parliamo della terza *direttissima*, quella Roma-Napoli, perchè essa è già in costruzione e i lettori ne conoscono il tracciato dalla bellissima carta del Touring al 250 000: il progetto Bertolini se ne occupa solo in quanto fa alla Camera una richiesta di fondi per appaltarne il secondo tronco, il primo essendo già in corso avanzato di lavoro.

Nè parliamo delle altre linee progettate, tutte importanti e destinate a integrare la nostra rete, ancora a maglie troppo larghe malgrado gl'ingenti sacrifici fatti. Certo non tutti i legittimi desideri possono essere soddisfatti in una sol volta occorrendo ripartir gli oneri in esercizi successivi perchè il bilancio non ne soffra. E' poi vero che i progetti ferroviari hanno bisogno di essere, per un certo tempo, discussi dall'opinione pubblica, vagliati dai tecnici, ed esaminati da tutti i punti di vista, in modo da evitare i dannosi squilibri d'interessi cui possono dar luogo le troppo affrettate risoluzioni.

Ma non bisogna dimenticare che il grado di civiltà di un paese si misura dalla sua ricchezza ferroviaria, e noi da questo punto di vista siamo a grande distanza dai paesi vicini. In rapporto alla popolazione ed alla superficie del nostro territorio noi possediamo un'estensione di linee che è all'incirca la metà di quella che posseggono Inghilterra, Germania, Francia, Svizzera. Vi è molto da fare dunque.

Il piccone italiano, tanto spesso costretto a chieder lavoro in terra straniera, dovrà ancora aprire nelle patrie contrade molti altri solchi al seme fecondo della civiltà.

FILIPPO TAJANI.



Il tracciato planimetrico.

Alle Cave di Carrara - Il trasporto dei blocchi di marmo.

Fra le pagine del libro *Il bel paese* di Antonio Stoppani una di quelle che maggiormente colpiscono la mente del lettore è, certo, nel capitolo XXIII, là ove egli traccia la efficace descrizione del trasporto dei grossi monoliti di marmo sui mastodontici carri tirati da molte e molte paia di robusti buoi, muggenti dolorosamente per le spietate, sanguinanti trafitture del pungolo col quale i crudeli boari li incitano, vociferando, al gravoso lavoro.

Oggidi a chi si reca a visitare le cave di Carrara è, almeno nelle principali località, risparmiato in gran parte questo doloroso spettacolo.

Anche là la macchina a vapore sta sostituendo la forza animale; ed in realtà la *marmifera* — così viene semplicemente indicata sul luogo la ferrovia — dalle vicinanze della cava trasporta i marmi a Carrara e poi ad Avenza, ed è raro osservare ancora dei traini, con buoi, di qualche importanza.

Le fotografie qui riprodotte furono prese nel vallone di Torano.

Le figure 2 e 4 ritraggono una cava. Pochi minatori stanno opportunamente disponendole loro mine per isolare un blocco che poi, a forza di leve, sarà trasportato poco lungi, là ove gli

scalpellini procederanno subito alla sua riquadratura secondo misure già ordinate. Il blocco viene in seguito, mediante il sistema detto *lizzatura*, condotto alla stazione della *marmifera*. A questo scopo vien posto sopra due travi foggiate a slitta, legato con uno o più robusti canapi che si avvolgono per l'altro capo a forti pioli impiantati su una salda porzione di roccia (fig. 5) — detta, sul luogo, *il forte* — e che due o tre uomini lasciano regolarmente svolgere (fig. 6).

Attorno al blocco lavorano tre persone (figure 1 e 3). Un operaio davanti, camminando a ritroso, getta sotto la slitta rulli di legno che riceve, insaponati, da un altro operaio seduto sul masso ed al quale vengono sporti dal terzo che, camminando dietro, ritira successivamente quelli che la slitta, nella sua

marcia, lascia liberi. L'operazione si fa con sveltezza; ed il blocco scende rapidamente fra i *savaneti*; rapidamente anche troppo, perchè, sventuratamente, succedono, talora, disgrazie. Si capisce che se l'uomo che cammina a ritroso, incespicando, cade, e gli addetti alle funi non arrestano subito il masso, difficilmente si evita una sciagura! E per quei *savaneti*, per quelle *lisse* (tale è il nome che si dà a questo



Figura 1.



Figura 2.



Figura 3.



Figura 4.



Figura 5.

strade, e più che strade cumuli) si marcia tutt'altro che agevolmente. Qua e là, in fondo alle vallate, sono i depositi e le segherie dei marmi (figure 7 e 8) oltre, naturalmente agli innumerevoli cantieri della città.

Bianca come neve appare la montagna, specialmente per i *ravaneli*, ossia per gli enormi cumuli di frantumi di marmo d'ogni grandezza che, proiettati dal-

allo scarico continuo del minuto materiale che viene asportato dalla cava o dal laboratorio degli scalpellini e gettato giù per la china.

Se nell'interno il marmo è candido, nelle divisioni fra strato e strato presenta invece, per lo più,

una tinta ocreacea brunastra per sostanze minerali eterogenee, mentre la superficie naturale della roccia, da lungo tempo esposta all'aria.



Figura 6.



Figura 7.



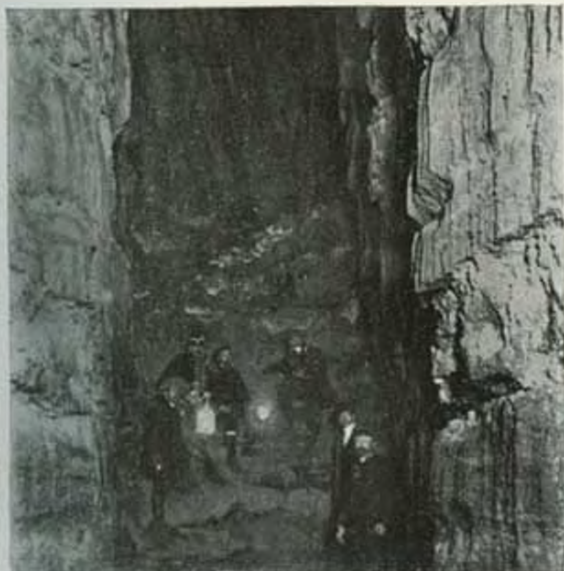
Figura 8.

l'esplosione delle mine nelle cave elevate, si diffondono a coprire tutta la falda del monte rotolando giù giù sino a valle; oppure dovuti

è di color ceneregnolo perchè ricoperta da vari licheni, essenzialmente dei generi *Lecidea*, *Lecanora*, ecc.

F. V. I.

Nelle viscere della terra: La caverna gigantesca di Cesuna.



Il ripiano inclinato del Buco di Cesuna.

(Prof. G. D. Bonomo)



Il ponte naturale nel Buco di Cesuna.

(Prof. G. D. Bonomo)

Il Raid New-York-Parigi.

Abbiamo dubitato che i concorrenti al raid automobilistico New-York-Parigi potessero sormontare l'ostacolo della traversata dell'Alaska che nel programma figurava come il numero più caratteristico ed originale o veniva presentato dagli organizzatori con diffusione di particolari relativi alle difficoltà orografiche, al percorso lungo la pista gelata del fiume Yukon, al passaggio dello stretto di Bhering, ecc.

A questo proposito noi abbiamo anzitutto recato l'autore e vole giudizio del Principe Scipione Borghese, egregio nostro socio e trionfatore del la Pekino-Parigi.

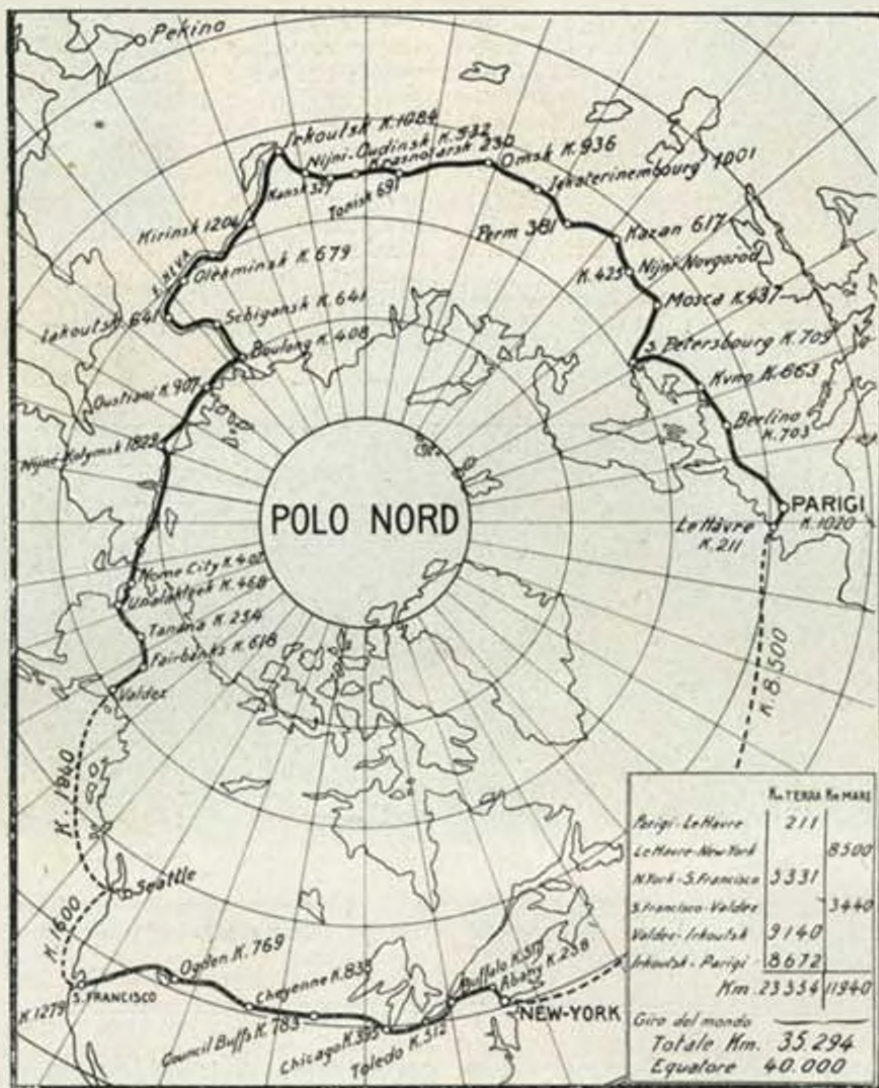
D'altra parte, quand'anche avessero attraversato l'Alaska, altre ostilità non meno insuperabili la stagione avrebbe interpretato al raggiungimento della costa orientale siberiana nelle estreme regioni nordiche.

Tutti i concorrenti, non uno eccettuato, hanno rinunciato alla traversata dell'Alaska ed al tratto più arduo della Siberia, sacrificando in pari tempo al repertorio straordinario dei fiumi gelati, degli orsi e degli accampamenti fra le nevi ed i ghiacci.

Soltanto la Thomas, sbarcata a Valdez, ha tentato alcuni palmi di terreno nella regione più interessante del raid — ed ora, insieme alla Züst ed alla De Dion (in quest'ordine erano giunte a San Francisco) ha salpato per Vladivostok direttamente.

Si dice che alcuni vogliano attraversare il Giappone senza neppure prendere come punto di partenza un porto dell'Alaska, come noi, nella peggiore delle ipotesi, avevamo pensato.

La Protos, che si trovava nella Nevada, distante pochi chilometri da S. Francisco, ha ricevuto ordine di imbarcarsi per l'Asia e, traverso la



Carta schematica dell'itinerario come era stabilito dal *Matin*.

Manciuria, la Mongolia e la Siberia capitale, compiere il viaggio da semplice turista.

La vettura Werner si mantiene fino ad ora fedele all'antico itinerario giungendo a Seattle.

Il raid, spogliato così delle sue caratteristiche sensazionali su cui esclusivamente convergeva l'attenzione del mondo, può dirsi finito. Non resta altro che una impresa turistica a bastanza comune che rappresenta tuttavia un bello sforzo nel riguardo dell'automobile.

Del resto alcuni incidenti verificatisi durante il primo tratto del viaggio fecero già dubitare della sincerità con cui si svolgeva la gara.

Sela Pekino-Parigi, indetta anch'essa leggermente più per intento di *réclame* giornalistica che per compire

una prova turistica e sportiva la quale dovesse giovare a qualche cosa, ebbe esito buono per l'intervento di uomini che studiarono e prepararono l'impresa — ciò non poteva accendere questa volta in cui si trattava di attraversare regioni inospite o quasi inesplorate.

In questa pagina pubblichiamo una carta delle località attraversate e che si sarebbero dovute attraversare in questo concorso — unitamente ad una veduta di Vladivostok.

Date le premesse questa nostra sarà l'ultima pubblicazione sul raid New-York-Parigi anche perché abbiamo appena finito di illustrare con la penna di un valoroso la Pekino-Parigi.

Resta a concludere che l'automobile, se non è ancora diventato un veicolo di esplorazione, ha tuttavia dimostrato di essere lo strumento migliore di comunicazione laddove appena esistono delle strade.



Vladivostok, il celebre porto della Siberia Russa dove le vetture riprendono il raid.



Il valico del Bernina e il pizzo Cembrena.

Fot. W. Hoff.

I VALICHI ALPINI

DALLO SPLUGA ALLO STELVIO.

Coi soffi tepidi del maggio, le nevi accumulate sulle alte barriere alpine cominciano a dissolversi e, — le strade che dall'Italia conducono, traverso la grande catena, in Francia, in Svizzera ed in Austria, non rimangono completamente libere, tali da permettere tutte quante il passaggio agli automobili ed agli altri grandi veicoli, tuttavia incomincia, o per meglio dire, si rende più frequente il pellegrinaggio dei turisti che a piedi ed in bicicletta si recano ad ammirare i punti più attraenti delle nostre Alpi, rose ancor più maestose dall'abbagliante candore delle nevi prossime a sparire nei punti meno eccelsi.

La *Rivista* riferisce mano mano lo stato dei valichi, ed i nostri lettori automobilisti saranno mese per mese informati circa la possibilità di accedervi colle loro vetture.

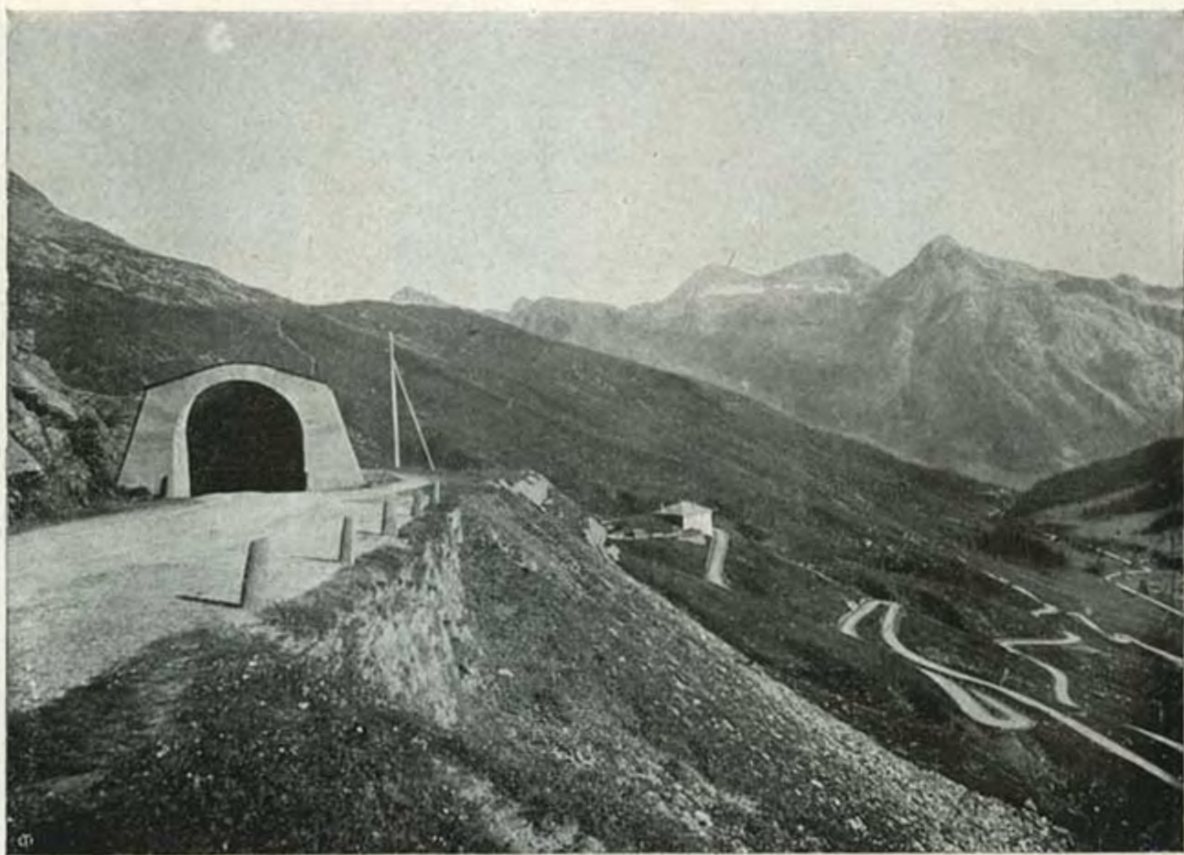
Frattanto pubblichiamo le vedute dei passi principali di una regione fra le più importanti per interesse estetico e per affluenza e transito di viaggiatori: la Valtellina.

La Valtellina è una lunga vallata bagnata dall'Adda e cerchiata da imponenti catene di montagne, che va dallo Spluga sino allo Stelvio e all'Alto Adige. Essa è il ritrovo, non solo degli alpinisti italiani, ma di un gran numero di turisti europei ed americani che vi accorrono a vicenda con la vicina Engadina chiedendo refrige-

rio contro i più soffocanti ardori dell'estate e la cura dell'aria vivificante e delle acque minerali. In seguito a ciò molti buoni alberghi sorsero e prosperano in quelle altitudini.

I valichi carrozzabili che la congiungono con la Svizzera (Spluga - Maloja - S. Maria e Ofen - Bernina) e coll'Alto Adige (Stelvio) offrono una serie di vedute affascinanti in cui la linea severa delle alte vette inquadra e dà risalto alla riposante pace di verdi pascoli e dei laghetti azzurri.

La strada dello *Spluga*, che noi riproduciamo, venne costruita dal 1819 al 1821 in gran parte — almeno quella che attraversa l'attuale territorio italiano — dal Governo austriaco. Essa conduce al confine italo-svizzero (Colmo dell'Orso m. 2117) da Chiavenna passando per Campodolcino e Pianazzo svolgendosi fra il Pizzo Tambò (3276 m.) a sinistra ed il Pizzo Suretta (3025 m.) a destra. Indi con un gran numero di giri tortuosi scende in una valletta dapprima deserta e poi boscosa, all'estremità della quale si diparte la vecchia strada mulattiera che serve di accorciatoia. S'interna là presso in un tunnel e traversa su un piccolo ponte di ferro il Reno che qui è uno stretto e torbido corso d'acqua, prima di diventare il gran fiume che dividerà col suo corso due grandi popoli, ricongiungendosi infine alla strada del San Bernardino.



Il passo dello Spluga al Colmo dell'Orso e galleria Lavino sopra la Berghaus.

(Fot. Wehrli).

Segna il principio della Valle Engadina il Passo del Maloja o più italianamente — per quanto questa denominazione sia la meno usata — la Maloggia (1811 metri).

Questo Colle era conosciuto fino dal tempo dei romani.

La regione del Maloja abbraccia un seguito di creste superbe e di profondi valloni dall'estremità ovest del lago di Sils, fino al Colle che le dà il nome. Questa plaga, colla solennità grandiosa de' suoi paesaggi e l'originalità dei suoi costumi, rimarrà celebre nella storia dell'arte per essere stata illustrata dallo smagliante pennello di Giovanni Segantini la cui tomba trovasi nel cimitero di quello stesso villaggio a 1799 metri d'altezza sotto un monumento dello scultore torinese Giovanni Bistolfi. Il tratto del Maloja appartiene al territorio della Svizzera italiana. La strada carrozzabile che conduce al

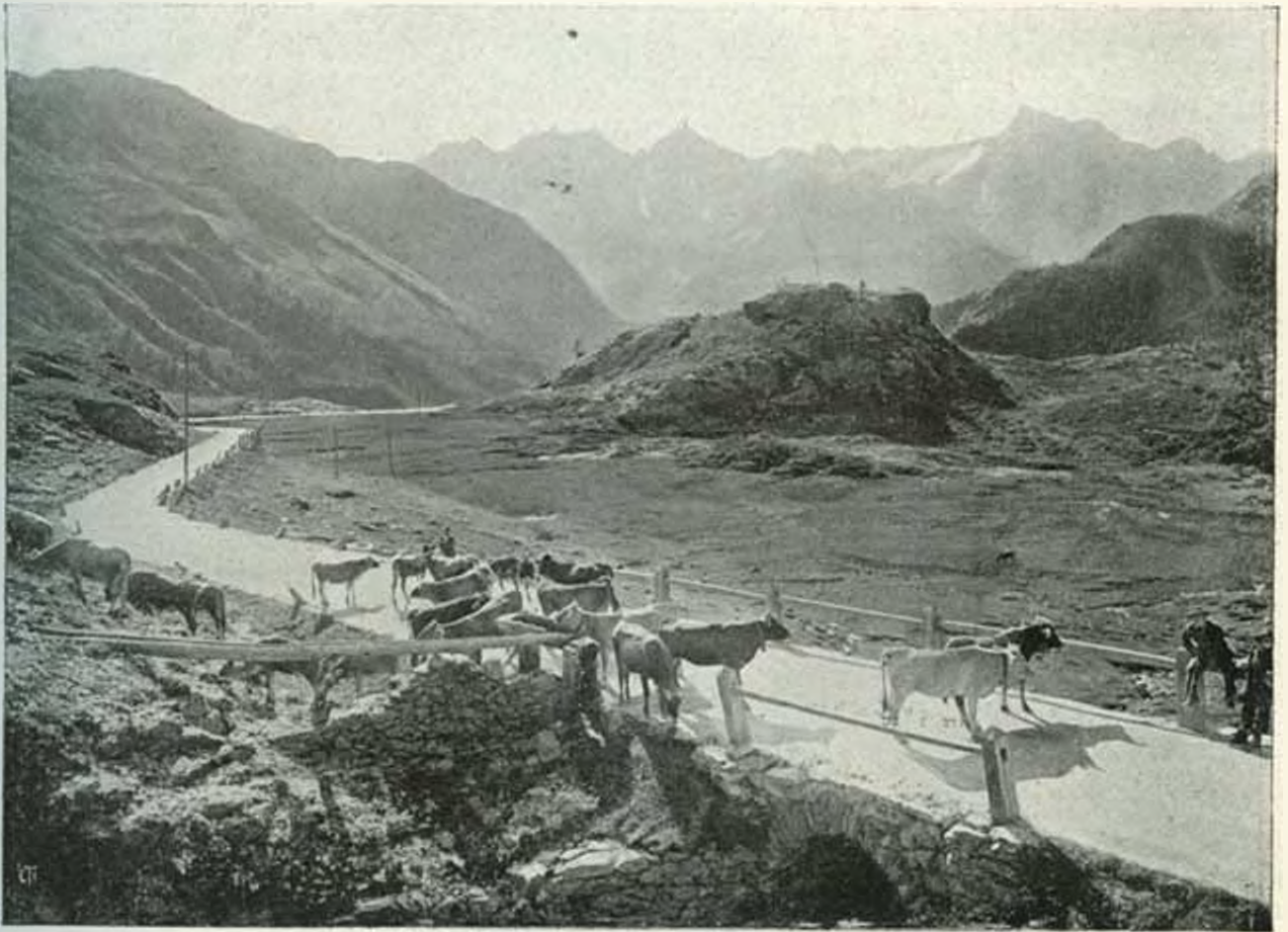


Maloja — Le serpentine in Val Bregaglia.

valico muove dalle adiacenze del villaggio di Casaccia e sale una ertissima parete di rocce colle serpentine qui a fianco riprodotta.

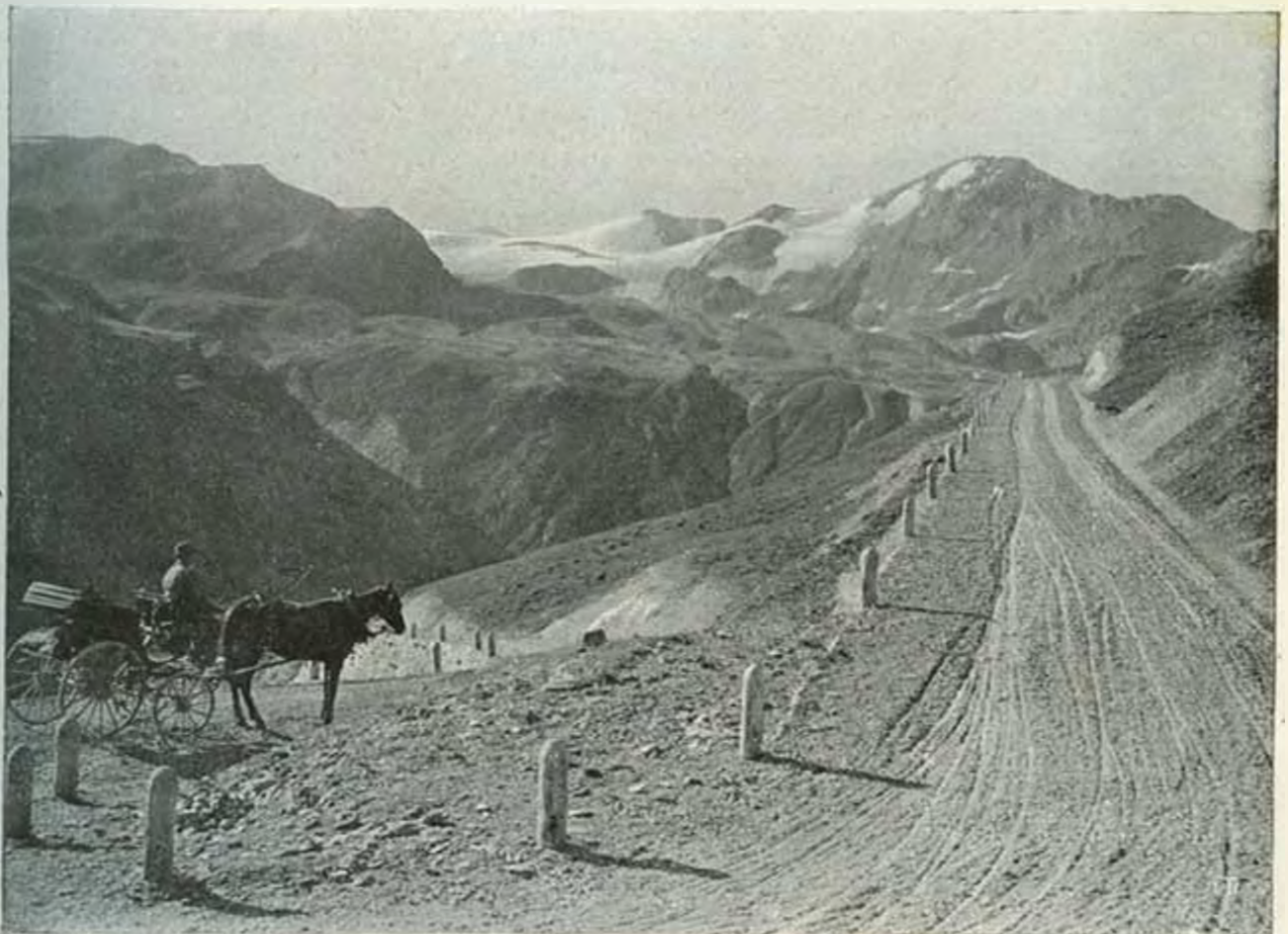
Molte vette di notevole altezza gli fanno corona: tra cui notissime ed ammirate, dal Lunghino al Polascin a nord e dal Pizzo della Margna al Corvatsch a sud, quel seguito di vere quinte da teatro che fiancheggiano l'altipiano engadinese nel suo primo tratto.

Più elevato ancora è il Passo della Bernina al quale conduce una strada che si stacca da Tirano e raggiunge la vetta dopo una salita interrotta soltanto dalla pianura ove giace il lago di Poschiavo. Presso la dogana di Brusio, appena sopra Tirano, vi è un colossale impianto idroelettrico di cui l'energia è trasportata nell'Alto Milanese, e già è in costruzione un tram elettrico che congiungerà le



Il valico del Bernina — La strada a « La Rossa ».

(Fot. W. A. H. G.).



Giogo di S. Maria. — La strada sotto il pizzo Umbrail.

(Fot. W. A. H. G.).



Il passo di Ofen tra S. Maria e Zerner (alta Engadina).

(Fot. Wehrli)

ferrovie valtellinesi con la linea da S. Moritz a Thusis.

Alla cima del Valico (2330 m.) pochi metri sotto la vetta (2309 m.) trovasi il cosiddetto ospizio, che in realtà è un albergo, dinanzi al quale sostano talora nel momento della colazione meridiana, fino a ottanta carrozze venute in gita dall'Engadina.

Una meravigliosa congerie di cime eccelse, di cui la più alta è il Pizzo Bernina (4052 m.) e quella che meglio si mostra il Pizzo Cambrena (3607 m.) fronteggia il belvedere davanti all'Ospizio e si impone specialmente per l'immensità dei ghiacciai che si specchiano nel Lago Bianco rendendolo chiarissimo, mentre resta tenebroso il contiguo Lago Nero. A qualche centinaio di metri dall'Ospizio era il piccolo ricovero ove Segantini fu colpito d'appendicite mentre componeva il suo Trittico.

La strada discende assai dolcemente verso l'Engadina in un vallone nudo dapprima, poi, verso i *torniquets* di Montebello, tra gli abeti. Là incomincia la vista del gran ghiacciaio del Morteratsch e più sotto, a Pontresina quella del Roseg. Questi nomi ricordano i luoghi più celebrati dell'Engadina. La strada sbocca infatti sull'altipiano a Samaden in vista di San Moritz, del Languard, della Muotta Muraigt ora vinta da una funicolare e dalle cime dell'Albula.

Una nuova strada alpina è quella di Santa Maria, che i tedeschi chiamano anche Wormserjoch (passo di Bormio) la quale congiunge la quarta Cantoniera dello Stelvio (2487 m.) con Santa Maria sulla strada dell'Ofen Pass. Il passo di Santa Maria è la vera comunicazione razionale tra la Valtellina e la Val Venosta cioè tra Valtellina e Alto Adige. Esso sarebbe stato praticato in luogo del passo dello Stelvio se non

toccasse tra territorio italiano ed austriaco un pezzetto di Svizzera. Per questa ragione, puramente politica, il governo austriaco continuò la strada dello Stelvio fino al Giogo posto quasi trecento metri più alto per discendere all'Alto Adige sempre su territorio austriaco. Le bellezze selvaggio dello Stelvio dal lato italiano sono pure quelle del primo tratto di questo passaggio. Presso la cima è facilmente accessibile il Piz Umbrail (3031 m.) famoso pel panorama.



Cartina schematica del Valchi.

A Santa Maria la strada diverge da una parte verso l'Alto Adige e dall'altra verso Zerner in Engadina attraverso l'Ofenpass, percorrendo prima una valle larga ed aprica abitata da popolazioni ladine, poi gole aspre e strette dove le rocce riflettono tanto caldo d'estate che ne è venuto il nome di *Valda Fuorn* (Valle del Forno) a un tratto particolarmente caldo. Essa è circondata da importanti montagne quali il Pizzo Dora (2951), il Gnifplan (2354), il Buffalora (2629),

il La Schlera (2589), il Murtèra (2838), il Murtarol (2587), ed il Murtarous (2328) al sud — ed il Monte della Besscha (2774), il Pizzo Nair (3009), il Vallatscha (3023), il Tavrìl (3168), il Foraz (3094), il Laschadurella (3054), il Pizzo d'Ivraìna (2893), il Pizzo Nuna (3128) ed altri al nord.

La strada che conduce al giogo dello Stelvio (2756 m.) fu fatta costruire dall'Imperatore Francesco I d'Austria sotto la direzione dell'ing. Carlo Donegani dal 1820 al 1824. Essa unisce la valle del torrente Braulio (confluente dell'Adda) colla valle del torrente Trafoi (che sbocca nel Sulden, confluente dell'Adige) e passa dalla Valtellina all'alto Adige e precisamente nella valle Venosta. Dal punto di vista turistico essa può considerarsi divisa in sei tratti: il primo, da Bormio su per la valle del Braulio accidentata e rocciosa, poi dalla Bocca del Braulio alla Quarta Cantoniera fra verdeggianti

pendici, indi fino al giogo dello Stelvio in vista dei ghiacciai, dal Giogo a Franzenshöhe scendendo per una brulla valle, di là internandosi nel bosco pittoresco che divide Franzenshöhe da Gomagoi e da Gomagoi a Spondino.

Questi sommarî e frettolosi cenni noi abbiamo voluto dare, non tanto per rendere topograficamente edotti i nostri lettori, quanto per fare un commento esplicativo alle nostre incisioni, colle quali imprendiamo sulla *Rivista* ad illustrare i passi più notevoli che valicano le catene alpine, ora che il cessare dell'inverno rende più interessante occuparsi di questo argomento.

Tanto più in questi tempi in cui la bicicletta e l'automobile hanno diffuso l'amore e la pratica di un genere d'alpinismo che sarà forse più modesto di quello classico il quale affronta e supera le vette, ma che non è meno utile e spirituale: quello che noi chiameremo alpinismo turistico.



Il passo dello Stelvio — La strada verso Trafoi e il gruppo dell'Ortler.

Le condizioni attuali dei valichi alpini.

Rammentiamo ai turisti che tutti i valichi degli Appennini (compresi i due più alti: l'*Abetone*, che mette in comunicazione Modena con S. Marcello Pistolese, e la *Porretta*, che sta fra Bologna e Firenze) sono aperti e liberi anche al transito delle automobili.

Rammentiamo pure che solamente i valichi alpini seguenti, sgombri dalla neve, sono aperti anche al transito delle automobili:

- a) Il *Colle di Tenda* (alto m. 1312), che mette in comunicazione Torino con Ventimiglia e Nizza.
- b) Il *Monginevro* (m. 1860), che mette in comunicazione Torino con Briançon e Grenoble.
- c) Il *Brennero* (m. 1370), che mette in comunicazione Verona con Innsbruck.

d) Il *Passo di Pontebba* (m. 810), che mette in comunicazione Udine con Villach o Vienna.

e) Il *Toblach* (m. 1204), che mette in comunicazione Cortina d'Ampezzo (Cadore) con Toblach.

E sono invece aperti alle vetture comuni (non alle automobili) i seguenti passi delle Alpi:

a) Il *S. Bernardino* (m. 2063), che mette in comunicazione Bellinzona con la Via Mala e Tosis.

b) Lo *Spluga* (m. 2117), che mette in comunicazione Chiavenna con la Via Mala e Tosis.

c) La *Maloja* (m. 1811), che mette in comunicazione Chiavenna con l'Engadina.

d) Il *Bernina* (m. 2330), che mette in comunicazione Tirano (Valtellina) con St. Moritz (Engadina).
Tutti gli altri passi, al 30 aprile, erano chiusi.

LA RIUNIONE MOTONAUTICA DI MONACO

Durante i primi giorni del mese di aprile di ogni anno nella baia chiusa dal Capo Martin da una parte e dall'alto promontorio di Monaco dall'altra, si svolgono delle interessanti prove motonautiche, le quali rappresentano, ogni qual volta, le più importanti competizioni che si hanno, nel mondo e per quell'annata, poichè è durante tale periodo dell'anno e nella predetta località che si raccolgono le creazioni più geniali della navigazione a motore.

Non sempre — anzi finora mai — tale rivista delle costruzioni motonautiche mostra ciò che turisticamente è raccomandabile, pure tra le forme svariate degli scafi ed il turbinare violento dei motori — la maggior parte da carrozza, ed adattati per l'occasione a degli scafi — l'osservatore attento può sempre trovare materia di studio, ed il costruttore coscienzioso materia di progresso.

In quanto la predetta riunione, anche coll'attuale sua organizzazione antituristica, ha pur un lato buono e merita di venir conservata perchè coi cento mila franchi che le sono attri-

buiti dalla Société des Bains de Mer — vulgo Casino — sa dare una spinta possente a quella speciale architettura navale che tratta dei minimi e che serve a migliorare la trazione meccanica nelle acque o, per meglio dire, a più praticamente utilizzare la forza sviluppata dalla motrice a gas. La quale motrice, per adattarsi veramente allo scopo, ha bisogno di essere ancora di molto perfezionata e portata rapidamente in avanti sulla strada del robusto e del marino, strada che — e ciò se lusinga l'amor proprio di noi italiani, torna però dispiacevole al filonauta schietto — parve quest'anno solo seguita dalle fabbriche italiane rappresentate alle corse monegasche.

Perchè una lancia automobile riesca veramente adatta allo scopo per il quale essa viene creata, deve corrispondere a diverse esigenze, tutte molto importanti. Essa deve avanti tutto comprendere uno scafo marino — atto cioè a navigare anche in acque agitate — ed un motore robusto e che non s'arresti per mutar di tempo o sopraccarico di lavoro.

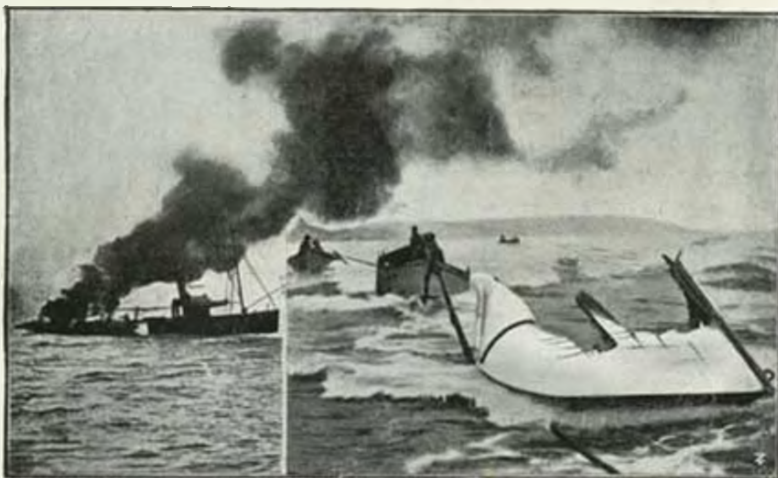
Impone il regolamento di Monaco tale duplice qualità?

No di certo: non aiuta gli scafi marini perchè protegge troppo gli idroplani — quelle costruzioni, cioè, che hanno bisogno di essere straordinariamente leggere e niente affatto immergenti,

né basta l'imposizione del peso fatta dal regolamento ultimo perchè tale imposizione è troppo ridotta di misura e niente controllata. E non spinge a fare motori pesanti perchè quelli che così sono per tale loro qualità sono senz'altro distanziati, iattura che subiscono anche in causa della loro robustezza e poca velocità angolare dalla misurazione, prima, della cilindrata e, per quest'anno, dell'alesaggio.

Nessuna meraviglia per questo, se dalle corse di Monaco si astengono i costruttori dei motori marini e delle imbarcazioni di mare, o se, per fare atto di presenza, tali costruttori, partecipandovi, non riescono che a far delle corse molto lodevoli, turisticamente parlando, poco brillanti invece sotto il rapporto sportivo: vi di-

remo che quest'anno il successo più notevole di curiosità lo ottennero le imbarcazioni di concezione ardita ma di praticità nul-



L'incendio della Fiat-Gallinari.

Il rottame dopo l'incendio.

Il periodo motonautico della Costa Azzurra comprende un primo giorno di esposizione e diversi giorni seguenti di corse.

La prima, quest'anno — malgrado il diminuito numero dei partecipanti — riuscì splendida, aiutata anche da un tempo idealmente bello; le altre sortirono effetti diversi perchè ostacolate dal maltempo o finite miserevolmente in qualche *match* tra concorrenti disparatissimi per velocità.

Volendo rivedere in modo sintetico i risultati vari, appaiono poco brillanti gli sforzi dei grandi *racers*, i quali avendo raddoppiata la forza al confronto di quelli dello scorso anno, non seppero che molto mediocrementemente, e non sempre, superare le velocità registrate negli anni scorsi e notabilmente quelle segnate nel 1907.

Grand Trèfle, *Panhard Levassor*, *Wolsley*, *Fiat*, *Gallinari* racchiudevano tutti nel proprio grembo forze variabili, ma aggirantesi o superanti i 500 cavalli: essi — ad eccezione del *Fiat* che bruciò e poi calò a picco e del quale nulla si poté sapere di preciso — non superarono che con somma difficoltà e neppure tutti, le velocità raggiunte lo scorso anno, ma ressero un poco meglio al moto del mare. Migliori risultati fornirono invece due dei *racers* della prima serie e cioè quelli di lunghezza limitata agli otto metri e forniti di motore avente un alesaggio non superiore ai 155 mm. Essi infatti — *Rapiera* e *Delahaye Nautilus* — seppero raggiungere delle buone velocità.



Il Meeting di Monaco: 2. Il *Mors-Ulisse*. — 3. La *Jeanette*. — 4. Il *Wolsey-Siddeley*. — 5. Il *Sicaire* o *Naudin*. — 6. La *Rapide III*. — 7. Il *Panhard e Lexasor*.

Nei *cruisers* le novità furono molto maggiori. Avanti ogni altra cosa bisogna anche qui notare la tendenza spinta di molti costruttori a non fare più degli scafi dalle linee diremo classiche, e cioè con sezioni longitudinali appuntite a prora, ma piuttosto di fare delle brutte chiatte estremamente larghe di prora e male naviganti in mare solamente increspato, chiatte che risultarono però molto veloci, grazie fors'anco all'uso... proibito è vero, ma non per questo meno diffuso, degli ossidanti per il carburante.

E' noto infatti che anche colla benzina si possono fare dei miscugli atti a sviluppare al momento dell'accensione dell'ossigeno allo stato nascente, il quale aiuta potentemente la combustione della miscela e la completa oltre che dare una sorta di colpo di frusta alla combustione — merito dello speciale stato dell'ossigeno — a somiglianza di ciò che fa la capsula di fulminato nella cartuccia di dinamite. Ed il paragone non appare molto fuori di posto perchè, se l'uso della dinamite nei motori a combustione interna non è stato ancora molto usato, venne però adoperato con certa abbondanza l'acido picrico che della dinamite si potrebbe dire cugino germano.

Pure nei *cruisers* si ebbero anche delle buone costruzioni turistiche. D'italiane, ad esempio, l'*Essembi* che provò la propria navigabilità in un doppio viaggio dal golfo di Genova a Monaco e Cannes; la *Siam Scot* che, dopo Monaco, vinse il *Raid della Riviera*: di straniere la *Lorraine*, parigina di costruzione, ma di buona tenuta al mare facilitata in questo dalla propria mole, il *Togo*, la vedetta di Gallinari, il *Calypto*.

Nessuna bella costruzione invece fra i *cruisers* svizzeri.

Dovrebbe riuscire ora interessante una disamina dei risultati ottenuti; ma se essi riuscirono una prova discreta della buona utilizzazione della forza non possono invece dimostrare gran che dal lato del turismo nautico e neppure da quello sportivo.

Non dal primo per le ragioni suesposte e che dimostrano come, salve rarissime eccezioni e quasi tutte italiane, le imbarcazioni concorrenti non fossero adatte per escursioni neppure di brevissima durata; e non dal secondo, perchè la imposizione di un troppo lieve peso minimo, nel mentre non servì a far costruire delle imbarcazioni turistiche, impedì a quelle che si presentarono di raggiungere quelle velocità che pur si erano raggiunte lo scorso anno.

La colpa di tutto questo non è della lancia automobile, veicolo ormai perfetto, ma del cattivo regolamento, e perciò non si potranno registrare risultati più pratici che il giorno nel quale, abbandonate le attuali prove di velocità, si addiverrà all'organizzazione di quelle prove pratiche richiedenti delle marce continuate di decine di ore e per parecchie giornate di seguito.

Se si organizzassero di siffatte prove si avrebbero concorrenti, pubblico e successo, e questo dimostrerebbe a quello come la motonautica si possa ormai considerare come una forma di turismo perfettamente evoluta e capace di serie e buone prove industriali e commerciali oltre che turistiche.

FABIO MAJNONI.



Dall'aprile dello scorso anno — quando la Direzione del Touring, visitò lo stato dei lavori del nuovo ponte sul Po — ad oggi, nonostante le giornate di tristezza e di dolore attraversate da tutta la vasta regione per le piogge e le inondazioni, il Comitato ordinatore delle iniziative piacentine ha proceduto nella preparazione delle importanti manifestazioni che quest'anno, durante l'agosto ed il settembre, avranno luogo per circondare di maggior solennità l'inaugurazione del grandioso ponte — simbolo altissimo di quanto hanno potuto il volere, l'attività e lo spirito di sacrificio delle due provincie interessate, di Piacenza e di Milano, che si sono assunte tutto l'onore di una costruzione, che, ultimata, verrà a costare non meno di tre milioni.

Sono già cominciati i lavori per le costruzioni che dovranno ospitare le varie esposizioni annunciate nel programma: di esse, alcune rivestono carattere eminentemente regionale — come le esposizioni agricole e zootecniche — destinate a raccogliere quanto di più notevole la fertile plaga del piacentino e delle zone limitime può offrire nel campo dei prodotti naturali; altre assumono interesse generale, sia che rappresentino la continuazione di iniziative che in Italia hanno trovato terreno particolarmente favorevole — come la Mostra del Cielo e dell'Automobile — sia che offrano l'interesse di novità, come la Mostra dei motori a scoppio industriali, o la Mostra del Po.

L'importanza di quest'ultima si collega alla attualità viva di un problema che sembra si avvil oggi su un terreno di studi pratici e di provvedimenti urgenti: quelli della sistemazione del corso del Po e delle opere necessarie ad assicurarne le condizioni di navigabilità in modo da permetterne il libero percorso fino al mare.

La Mostra del Po, la prima del genere che si sia organizzata in Italia, sarà divisa in tre sezioni: la prima tratterà del Po nella storia, nella letteratura o nell'arte; in essa saranno presentate le descrizioni letterarie e grafiche che illustrino avvenimenti accaduti sul Po e le opere in generale nelle quali il fiume sia stato ricordato o celebrato; la mostra raccoglierà pure opere che lo ritraggono, con concetti d'arte, ed ospiterà un concorso fotografico a premi.

La seconda sezione si occuperà del Po nella economia nazionale, raccogliendo gli studi compiuti sulla natura del fiume e dei suoi affluenti, sulla utilizzazione del Po come sorgente di energia, sulla sua navigabilità o sulle opere di utilità pubblica compiute lungo il corso del fiume.

Infine la terza sezione presenterà il Po nei rapporti dell'industria nazionale (pesca, fauna, flora, industrie attinenti alla pesca, legislazione, ecc.): come complemento di tale sezione della mostra, è indetto uno speciale concorso con premio unico di L. 500, per la migliore monografia che prenda per argomento un tema inerente alla funzione del Po nell'industria nazionale.

L'iniziativa di una Mostra del Po, si connette col'altra, di carattere turistico, e possibilmente di concorso, di una manifestazione motonautica sul fiume, da Piacenza a Venezia.

All'organizzazione della iniziativa sarà chiamata una Commissione nella quale figureranno i nomi più conosciuti in materia di turismo nautico, in concorso cogli Enti di particolare competenza nelle questioni inerenti alla navigazione interna, e nutriamo piena fiducia che il voto, espresso nella recente assemblea del Touring e confermato dal plauso unanime dei soci, abbia attuazione sul primo grande esperimento di navigazione automobile, foss'anche a solo scopo di escursione, sulla più importante via d'acqua del paese nostro.

Il Touring è pure direttamente interessato ad un'altra iniziativa di non minore importanza: i *Concorsi internazionali di automobili industriali e per trasporti in comune*.

Due concorsi assumono notevole importanza, per essere indetti l'uno dal Ministero della Guerra e l'altro dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio: l'organizzazione di essi è affidata al Comitato di Piacenza, che già ha pubblicato i programmi sia del concorso generale che dei concorsi speciali.

Il Concorso del Ministero della Guerra è tra i differenti tipi di camions per il trasporto di vettovaglie e di munizioni, di omnibus per il trasporto delle truppe ed infine di vettore speciali ad uso delle ambulanze. Giova qui ricordare che oggi l'amministrazione militare possiede già 24 vetture e 25 carri, questi ultimi di portata variabile da 1500 a 4000 chilogrammi.

Al concorso del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio saranno ammesse le macchine che sia per l'uso al quale vanno adibiti, di trasporto di materiali, o di rimorchio, sia per la loro diretta applicazione alle varie operazioni attinenti alla coltivazione delle terre, hanno carattere esclusivamente agricolo.

Ciò che forma la caratteristica più notevole di ambedue i concorsi governativi, è che i Ministeri interessati, oltre ad assegnare i consueti premi in danaro e le medaglie e diplomi, si sono assunti l'impegno di acquistare direttamente alcuni dei veicoli classificati migliori nei singoli concorsi. Quattro macchine saranno acquistate in tal modo dal Ministero della Guerra ed una dal Ministero di A. I. C.

Il concorso generale — al quale saranno ammessi i carri da trasporto, gli omnibus ed i treni di veicoli di qualunque sistema — ed i concorsi speciali che per la loro natura si presteranno ad una prova su strada — avranno luogo su itinerari da stabilirsi dalla Commissione. In questi sarà compreso il percorso Piacenza-Bobbio-Passo del Penice-Voghera-Piacenza, da percorrersi due volte, nei due sensi, in giorni distinti. Altre prove seguiranno per determinare il consumo chilometrico di energia, di combustibile, e la velocità massima su strada pianeggiante e quasi rettilinea.

Un convegno generale del Touring ed una adunata di T. C. A. accompagneranno la cerimonia dell'apertura del Ponte: delle due iniziative daremo i dettagli nei prossimi numeri della *Rivista*.

Il Convegno Generale di Trento.

Nella seconda metà dell'Agosto prossimo si svolgeranno in Trento delle manifestazioni di carattere eminentemente italiano e turistico. Si festeggerà l'inaugurazione dei Rifugi Alpini costruiti o rinnovati sulle Alpi Italiane mediante contributi finanziari italiani e col concorso attivo ed entusiastico della Società *Alpinisti Tridentini*, a capo della quale sta il nostro egregio capo-consolo rag. Larcher.

Il Touring parteciperà ufficialmente al Convegno generale del 23 agosto. Questo Convegno sarà preceduto o seguito rispettivamente da una settimana alpinistica che si effettuerà per mezzo d'una specie di pellegrinaggi ai Rifugi per la relativa inaugurazione.

Abbiamo già detto nella *Rivista* del Gennaio u. s. che il Convegno quest'anno si libererà da quelle forme che improntarono fino ad ora le comuni riunioni

turistiche. — Si tratterà invece di una vera e solenne affermazione di turismo italiano nel Trentino, regione superba di bellezze panoramiche, di energie naturali e di uomini generosi. Nel numero prossimo daremo il programma dettagliato del Convegno per il quale fin d'ora indirizziamo il più vivo e caldo appello ai nostri consoli affinché facendo un'attiva propaganda, possano addurre in Trento dense e numerose le falangi dei soci del Touring.

Il Touring Club in Sardegna.

INAUGURAZIONE DI CARTELLI INDICATORI.

Anche nella lontana Sardegna il Touring conta una falange di soci, ferventi ed attivi cultori del turismo e cooperatori convinti dell'opera dell'Associazione nostra.

Già nel suo recente viaggio nell'isola il nostro direttore generale comm. Johnson aveva constatato segni non dubbii che i principi seminati dal T. C. I. in quella bella e generosa regione avevano trovato un terreno fecondo, soprattutto mercè la propaganda autorevole e feconda di parecchi fra i nostri primi associati. Risultato pratico e tangibile di questa azione benemerita fu l'aver indotto le autorità a disporre degli impianti automobilistici nella regione ed a curare il miglioramento delle strade.

Ad ogni inizio del nuovo indirizzo di progresso civile verso il riordinarsi dei mezzi di comunicazione e di trasporto orientava il paese, il consolato di Cagliari, per mezzo soprattutto dell'infaticabile capo-consolo Luigi Casotti provvedeva all'impianto dei cartelli indicatori del Touring.

Il 15 marzo una numerosa comitiva di soci del Touring ciclisti ed automobilisti, si riuniva sulla strada di Monastir a pochi chilometri da Cagliari per l'inaugurazione dei primi cartelli indicatori, due dei quali vennero posti al bivio per Elmas e per Monastir — alla barriera di S. Avendrace — ed il terzo pure sulla strada Sesto Elmas.

L'angustia dello spazio non ci consente di riferire la cronaca della simpatica e significante cerimonia, che d'altra parte i giornali della Sardegna hanno a tempo descritto in tutti i suoi interessanti particolari.

Ricorderemo solo il nobilissimo telegramma spedito in quella occasione al Touring — telegramma in cui, riaffermati i patriottici vincoli solidali che unisce la Sardegna al resto della popolazione italiana, si esprimeva l'augurio che da quel giorno, mercè il turismo, si fondessero viepiù i mutui e cordiali rapporti fra l'isola ed il continente con gite di carovane turistiche.



La riunione inaugurale dei cartelli in Sardegna.

A noi basti per ora trarre dall'avvenimento i migliori auspici per l'avvenire sociale ed economico dell'isola che ha dimostrato col carattere dato alla manifestazione, di aver presente ed a cuore i mezzi con cui un paese assurge alla dignità ed alla prosperità che sono attese dalla nazione.

I Cartelli indicatori di Confine.

Or non è molto in Parlamento l'on. Loero faceva osservare, con giustificato rammarico, come la più gran parte delle strade nostre che conducono all'estero, manchino d'un segnale nostro di nazionalità al confine, mancanza questa tanto più stridente in quanto gli altri Stati dimostrano la cura più meticolosa nei posti, ai punti di confine, pali, cartelli e tabelle della loro nazionalità.

Chi non ha presente quelle bianche e rosse della Svizzera, quelli rossi, bianchi ed azzurri della Francia, o giallo-nero dell'Austria!

Di fronte a tali affermazioni noi non abbiamo niente che segnali l'inconcinuamento del territorio italiano e diano ai turisti forestieri che vengono nel nostro paese ed al paesano reduce dalle emigrazioni temporanee coi segni o coi colori della Nazione l'immagine della patria nostra.

Il Touring già da parecchio tempo s'era occupato della questione e la Direzione aveva deliberato fin dal settembre dello scorso anno di stabilire dei cartelli di confine descrivendone il tipo nella *Rivista* del novembre susseguente.

Recentemente infine, una Commissione del Touring, assistita dai deputati Molmenti e Loero e dal sen. Biscaretti di Ruffa iniziava degli accordi con Sua Eccellenza Cottafavi, sotto-segretario di Stato alle Finanze e col comm. Varvelli, Direttore generale delle Gabelle per l'impianto di detti cartelli nei punti di confine di tutte le strade che conducono all'estero; impianto e collocamento che verrà fatto con cartelli del Touring, e contributo materiale e morale del Touring stesso. I cartelli sono di misura cm. 65 x 100 di fondo a tre colori e contengono in nero, oltre all'indicazione dello Stato ed alla denominazione del valico, quella della circoscrizione amministrativa, dell'altimetria del punto ove sorgono, la distanza dal posto di R. Dogana e dalle località turistiche notevoli più vicine o dove abbia sede l'Ufficio principale di dogana. Essi saranno fissati sopra patrelle di base a tinta *bleu* e a fasce tricolori sull'asta.



Strade ordinarie e Tramvie.

Nella seduta della Camera dei Deputati del 12 marzo u. s., l'on. Bertolini, Ministro dei Lavori Pubblici ebbe a dire le seguenti parole, a proposito delle tramvie, ferrovie economiche, e servizi automobilistici su strade ordinarie:

« Convieno sussidiare con ragionevole larghezza l'istituzione di altre vie e mezzi di comunicazione più economici. Infatti io sono profondamente convinto che i sussidi alle linee tramviarie ed ai servizi d'automobili debbano essere così determinati che dove basti al traffico locale un servizio d'automobili, questo s'abbia da istituire e che per la insufficienza del sussidio, non si disperda inutilmente ricchezza locale e danaro dello Stato, costruendo una tramvia, o peggio una ferrovia; che dove basti al traffico locale una tramvia, questa s'abbia da costruire e non si pensi per ovviare alla mancanza od insufficienza dei sussidi a costruire una ferrovia.

« Guidato da questo concetto, oltre a modalità che potranno agevolare i servizi automobilistici, propongo di elevare i sussidi fino a L. 600, ed in casi straordinari a L. 800 per chilometro, e di sussidiare anche servizi temporanei ed attuati in via di esperimento. Propongo inoltre che in tutta Italia le tramvie extra urbane possano ottenere un sussidio chilometrico sino a L. 1500 e per un termine non maggiore di 50 anni e che le tramvie destinate a congiungere capoluoghi di circondario o di distretto con le stazioni ferroviarie prossime, possano ottenere un sussidio massimo, pure oggi ammesso di L. 2000 ».

Probabilmente le dette facilitazioni avranno l'effetto di aumentare il numero delle tramvie su strade ordinarie; se questo avverrà, mentre ne saranno avvantaggiate da una parte le comunicazioni dei centri abitati da esse attraversate, si accrescerà sempre più il danno alle strade, per le quali l'impianto di tramvie costituisce un vero disastro, per ciò che si riferisce alla loro conservazione o manutenzione.

In seguito alle leggi 9 luglio 1905, n. 413 e 30 giugno 1906, n. 272, le ferrovie secondarie possono essere stabilite anche su strade ordinarie pubbliche alla condizione che si lasci una zona sufficiente per il carreggio ed in ogni modo non mai inferiore a 4 metri dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile.

Gli Enti proprietari della strada ordinaria sulla quale lo Stato concede di stabilire una ferrovia, non possono opporsi all'imposizione di quella servitù passiva, ma essi hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

Queste le principali disposizioni di legge con cui vengono, si può dire, tolti ai comuni e alle provincie i diritti di proprietà di una zona stradale, necessaria per le tramvie o ferrovie secondarie, senza che vi abbiano nessun vantaggio corrispettivo, anzi ritenendo solo il danno del peggioramento generale della strada, come se ne hanno prove dalle continue lagnanze del pubblico.

Nella relazione al disegno di legge sulla concessione e costruzione di ferrovie in data 12 marzo u. s. l'on. Ministro dei Lavori Pubblici giustifica così un tale provvedimento:

« Il concetto stesso di concessione rende ormai inammissibile che l'attuazione di comunicazioni extra urbane debba dipendere dal beneplacito anche di un solo Ente, nel cui territorio si trovino per avventura pochi metri di strada. L'inammissibilità di tale ipotesi fu già avvertita per le ferrovie da impiantarsi in tutto od in parte nella sede di strade ordinarie e le leggi 9 luglio 1905, n. 413 e 30 giugno 1906, n. 272 equamente provvidero imponendo le servitù di passaggio con tutte le necessarie garanzie fra gli Enti proprietari della strada. Nel permettere di stabilire ferrovie su strade ordinarie per l'intero percorso vi proponiamo di considerare come carattere distintivo soltanto la separazione della sede del carreggio rendendola obbligatoria per le ferrovie con opportuni temperamenti ».

Veramente, anziché di servitù di passaggio, trattasi di occupazione effettiva, poiché la zona riservata alle tramvie, col sistema di armamento in uso, è resa assolutamente impraticabile ai veicoli ordinari. Se poi si considera che la strada può essere ridotta alla larghezza di soli 4 metri ed anche a meno, sia pure in casi eccezionali, apparisce evidente come si renda difficoltoso il transito ed in certi casi impossibile, e questo quando da ogni parte si reclamano provvedimenti atti a migliorare la viabilità ordinaria.

Colle dette leggi vengono pure violati i regolamenti stradali di molte provincie per le strade provinciali, che sono quelle più percorse dalle tramvie, la larghezza minima di m. 8 in pianura e di m. 6 in montagna.

Recentemente poi la Commissione Strade presso il T. C. I. emise il voto che la larghezza delle strade da costruirsi di nuovo, sia in pianura che in montagna, non debba essere inferiore a 7 metri, salvo casi eccezionali per le strade di montagna, e questo appunto per le mutate condizioni del transito, specialmente di automobili.

Riesce pertanto inconcepibile come si sia potuto, in una legge dello Stato di soli due anni fa, comprendere delle disposizioni che, col lodevole intendimento di rendere più agevoli le comunicazioni, raggiungono l'effetto contrario di ostacolare il transito alla maggior parte dei veicoli.

E' bensì vero che l'art. 16 della legge citata del 9 luglio 1905, stabilisce che gli Enti proprietari della strada ordinaria sulla quale lo Stato concede di stabilire una ferrovia, hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria, ma in pratica tale disposizione è resa perfettamente inutile, poiché i concessionari di ferrovie non vogliono riconoscere che per effetto dell'esercizio si abbiano tali maggiori spese per la manutenzione della strada ordinaria, e d'altra parte riesce sempre difficile poterle constatare rigorosamente, mentre è certo ed evidente il peggioramento generale della strada, ai lati della quale scorre una ferrovia od una tramvia.

Da talune amministrazioni provinciali si è cercato di rimediare agli inconvenienti, affidando la manutenzione di tutta la strada ordinaria alla stessa Società concessionaria della ferrovia, ma gli effetti sono stati disastrosi per le strade, che si sono viste deperire miserevolmente.

Sono molte e ovvie le ragioni per le quali una amministrazione ferroviaria, che ha ben altri intendimenti, non può mantenere una strada in buone condizioni, ciò che può fare un ufficio tecnico provinciale o comunale, con personale proprio; deve quindi ritenersi puramente un'illusione un tale provvedimento.

E questa illusione ha pure avuto l'on. Ministro Bertolini, che nella citata relazione, a proposito dei servizi automobilistici, così si è espresso:

« Le automobili sul servizio pubblico in verità non hanno avuto finora larga ed efficace applicazione.

« Diverse ne sono state le cause... dipendenti ora e soprattutto dallo stato di manutenzione delle strade quasi sempre inadone al nuovo mezzo di locomozione... »

« Ma ogni nostro sforzo sarà inutile se non si risolve la questione della manutenzione delle strade. Ed a ciò riteniamo possa giungersi solo consentendo d'accordare agli stessi assuntori dei trasporti con automobili in servizio pubblico la manutenzione delle strade percorse ».

Basta enunciare un tale concetto per ritenere semplicemente utopistico: la buona e razionale manutenzione delle strade non si improvvisa: occorre un personale idoneo, con mezzi sufficienti, e questo certo non si può pretendere da imprese di speculazione, quali saranno sempre le Società esercenti ferrovie o linee automobilistiche.

Se pure non si hanno tutti i mezzi occorrenti per migliorare la rete stradale del Regno e renderla eguale a quella delle vicine nazioni, si proceda almeno in modo che le condizioni sue non vengano peggiorate, ciò che avverrà certamente coll'applicazione delle leggi citate.

I servizi tramviari e delle ferrovie secondarie sono certo utilissimi, ma essi non debbono compiersi a detrimento di altri servizi non meno importanti, quali sono i trasporti coi veicoli ordinari.

Se non è sempre possibile, per ragioni economiche stabilire una ferrovia secondaria od una tramvia su sede propria, si faccia però in modo che essa arrechi

Il minor danno possibile alla strada, adottando la controrotata o la rotata sistema Phönix, o si abrogano quelle disposizioni di legge che consentono la riduzione della sezione stradale, riservata al carreggio, a 4 metri.

Del resto la stessa *Unione Permanente dei Tramways*, nell'assemblea generale di Stoccolma, tenuta nei giorni 26-29 agosto 1906, approvava le conclusioni del relatore M. C. de Buriel, colle quali si esprimeva voto favorevole perchè le linee tramviarie fossero stabilite su sede propria, il che permette di affermare che le maggiori spese necessarie per l'impianto, finiscono coll'essere compensate dai grandi vantaggi che presentano le dette linee, svolgentesi in terreno riservato.

Commissione per il miglioramento del servizio di manutenzione delle Strade Nazionali.

La seconda sessione di questa Commissione, della quale forma parte un rappresentante del T. C. I., fu tenuta presso il Ministero dei Lavori Pubblici.

Nell'intervallo fra la prima sessione, che ebbe luogo nel marzo 1907, e questa seconda, furono raccolti, a cura degli uffici di quel Ministero, e su questionari predisposti dalla Commissione, numerosi dati intorno al servizio di manutenzione, durante il quinquennio dal 1901-1902 al 1905-1906, di quasi tutte le strade nazionali del Regno, in numero di ottantotto, con uno sviluppo di circa seimila chilometri.

La Commissione si occupò ora di stabilire la forma da adottarsi per i diagrammi o per i prospetti riassuntivi dei dati raccolti, affinché più chiari ne emergano gli insegnamenti per le ulteriori deliberazioni da prendersi.

Passò poi la Commissione a studiare la riforma del Regolamento in vigore per i cantonieri delle strade nazionali, e concretò molte proposte di utili e importanti modificazioni, cosicchè è a credersi che, se queste, dopo che saranno state definitivamente formulate, il che sarà in breve, verranno accolte dal Ministero, non piccolo vantaggio economico e morale ne deriverà, sia ai modesti lavoratori ai quali l'importante servizio di manutenzione stradale è affidato, sia al servizio medesimo.

La Commissione si riunirà ancora prossimamente per occuparsi dei sistemi di appalto o di manutenzione e per fare proposte di applicazione dei sistemi che saranno giudicati più opportuni. In questa parte del suo compito le gioveranno le copiose notizie fornite dalle amministrazioni di parecchi importanti Comuni e di molte Provincie sugli esperimenti e sulle applicazioni da essi fatti, notizie che certo indurranno la Commissione a spingere il Governo sulla via di una larga adozione del più moderni sistemi.

Criteri governativi

In ordine alla manutenzione stradale.

Poichè l'odierno sistema di decentramento del servizio di manutenzione delle strade dà luogo a quello stato di cose che tutti conoscono e deplorano, si riconosce ordinariamente la opportunità di riunire quel servizio sotto un unico Ente, per ogni larga zona; ma molto si discute dai competenti se convenga che quell'Ente sia piuttosto la Provincia che lo Stato.

Può riuscire interessante di conoscere testualmente le dichiarazioni che S. E. il presidente del Consiglio dei Ministri fece il 4 marzo di quest'anno davanti alla Camera dei Deputati, pronunciando il suo notevole discorso sullo stato di provvisione della spesa del Ministero dell'Interno. Egli così si esprime:

« Quanto alla viabilità è stato osservato che molte Provincie si sono addossate la spesa di manutenzione di strade che più propriamente dovrebbero far parte delle strade comunali.

« Io credo che questo non dobbiamo deplorarlo, perchè realmente mi sembra che la manutenzione delle strade in un ordinamento perfetto dovrebbe essere affidata alle cure di un solo Ente. Poichè basta un Comune il quale non mantenga il tratto di strada che attraversa il suo territorio, per danneggiare tutta intera la rete stradale.

« E anzi, lo ricordo di avere altra volta sostenuto la tesi, che forse sarebbe bene che lo Stato rinunziasse anch'esso alla manutenzione delle strade na-

zionali, che veramente ora non hanno più quel carattere che avevano prima che esistessero le linee ferroviarie, e passasse questo servizio alle Provincie, assegnando contemporaneamente ad esse quelle somme che attualmente lo Stato sponde per la manutenzione stessa.

« Insomma, il concetto organico dell'ordinamento stradale sarebbe che la Provincia mantenesse essa tutte le strade nazionali, provinciali e comunali. Sarà anzi questo uno degli argomenti intorno ai quali credo che dovrà convergere principalmente l'attenzione del Governo, se si vuole avere una rete stradale uniforme e ben conservata ».

La questione è posta da chi ha il mezzo di risolverla, vogliono gli studiosi dell'argomento contribuire a che la soluzione sia la migliore possibile.

NOTIZIARIO.

Ponti.

Ponte sul Valnera. — Nel breve tratto di via Emilia (Cecina-Grosseto — volume II Guida della Toscana) interposto fra le due strade in sinistra per Ritorito e per Vignale, in provincia di Pisa, è in corso la costruzione di un ponte in cemento armato sulla nuova inalveazione del torrente Valnera, e si è perciò costruito un breve passo provvisorio. In guardia quindi gli automobilisti a rallentare!

Ponti sui fiumi Ombrone e Albegna in provincia di Grosseto. — Da Grosseto si reclama la costruzione di due ponti sui detti fiumi per la continuazione della strada Pisa-Roma, dovendosi ora fare il passaggio a mezzo di barche, con tariffe altissime, su di una strada importantissima e frequentata da turisti di tutti i paesi.

Nuovo ponte sull'Oglio. — Rendiamo noto che un nuovo ponte è stato costruito sull'Oglio, tra Lovero e Pisogne, alla località del Barco (inaugurato il 30 aprile) il qual ponte permette di risparmiare 23 chilometri a chi faccia il giro dei laghi d'Endine e d'Isco.

Servizi automobilistici. — Si studia il progetto di prolungamento della linea automobilistica Pavullo-Maranello in provincia di Modena, fino a Sassuolo.

E' pure oggetto di studio il progetto di attuare il servizio automobilistico Prato-Montopiano-Bologna nei comuni delle valli del Bisenzio e del Setta.

E' stato accordato il sussidio chilometrico per il servizio con automobili Umbertide-Perugia-Città della Pieve e Chiusi.

Incatramatura di strade. — Quest'anno quasi tutti i centri più importanti del Veneto faranno grandi esperimenti d'incatramatura. La superficie stradale che verrà incatramata è di circa 300 mila metri quadrati.

Segnalazione ed illuminazione dei passaggi a livello. — In una delle sue ultime adunanze la Direzione deliberava di ricostituire la Commissione, composta, dai membri della Direzione, del cav. Guatalla, del cav. Pizzagalli e dell'ing. Lavagna, delegato delle Ferrovie dello Stato.

La prima adunanza ebbe luogo il 14 aprile, e fu deliberato di fare esperimenti coi due sistemi, di illuminazione diretta nel passaggio e di illuminazione a distanza sul cartello indicatore del Touring. Detti esperimenti verranno eseguiti su alcuni passaggi a livello a Milano, a Roma e a Torino.

Distribuzione del manuale del cantoniere. — Procedo regolarmente; molte provincie hanno risposto, facendo grandi elogi alla deliberazione del Touring, e riconoscendo che la diffusione del manuale contribuirà grandemente ad elevare il grado di istruzione del cantoniere ed al miglioramento della viabilità.

La maggior parte delle provincie ha già annunziato di esprimere il proprio gradimento, coll'erogazione a favore del fondo cartelli indicatori della somma corrispondente al valore della donazione dei manuali del Touring.

Per la grande utilità dei cartelli indicatori, si confida che tutte le provincie vorranno deliberare detto concorso, e così potrà esserne fatto l'impianto anche nelle regioni che finora non ne sono convenientemente provviste.

I manuali finora distribuiti alle Provincie sono oltre 4000 e di altrettanti sono in corso le richieste.

In tal modo tutti gli stradini delle Amministrazioni provinciali sono dotati gratuitamente del libretto che contiene in forma semplice e piana i dettami moderni e pratici per la migliore manutenzione dello strada nel rispetto della più intensa attuale circolazione stradale.

Ferrovie Secondarie e Tramvie.

Asi-Cannale-Piacere. — Il Municipio di Macello ha stanziato per questa linea tramviaria un concorso di L. 30 000 nella condizione che il tracciato comprenda questo Comune.

N. Giovanni Valdarno. — Si è costituita una Società per l'impianto d'una filovia elettrica che congiunga i principali centri della Valdarno superiore.

Lucca-Torre, Lucca-Muggiano, Lucca-S. Maria del Giudice. — Sono state presentate alle autorità competenti di Lucca diverse domande di concessioni di linee elettriche a cui si conta di aderire con un progetto comprendente binari a scartamento normale ed un tipo di carrozzone analogo a quello di Milano a conduttore aereo assiale.

Monza-Lissone-Desio-Seregno-Meda. — Si stanno facendo le pratiche per l'esproprio del terreno a questa costruenda linea di tramvia elettrica i cui lavori saranno presto iniziati.

Chiasso-Riva S. Vitale. — A Mendrisio ed a Balerna le assemblee straordinarie per la costituzione di questa linea in prosecuzione alla Como-Chiasso vennero votate le quote necessarie per un complesso di 50 mila lire.

Torre Belgiojoso-Reconaro. — Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto della linea ferroviaria relativa, a scartamento ridotto.

Ameldola-Macerata-Ancona. — Idem, Idem.

Metaponto-Reggio. — Inizio dei lavori di riparazione ai danni dell'alluvione di settembre 1907 sulla linea ferroviaria.

Castelflorentino. — Ampliamento della stazione ferroviaria.

Tibole. — Impianto binario di sicurezza.

Alessandria-Arona (linea ferroviaria). — Ricostruzione del ponticello sul cavo Plezza al chilometro 43-225.

Biella-Novara. — E' stato presentato all'ispettorato di Torino il progetto definitivo per questo tronco ferroviario.

Gazzaniga-Gandino. — L'ing. Silvestri di Padova ha redatto per incarico del Consiglio comunale di Gandino un progetto di ferrovia elettrica che partirebbe dalla Stazione di Gazzaniga della ferrovia di Vallo Soriana seguendo questa parallelamente, attraversando il Serlo.

Funicolare Cassarate-Monte Brè. — Si è costituita una Società anonima con capitale di 700 mila lire per la costruzione e l'esercizio da Cassarate al Monte Brè di una funicolare che si conta di prolungare anche sulle alture circostanti.

Casalmaggiore-Bozzolo. — Il Municipio di Bozzolo ha deliberato di promuovere la costruzione di una linea tramviaria che partendo da Casalmaggiore e toccando Bozzolo, giunga nel territorio bresciano.

Napoli-Soccavo-Pianura. — Nella prossima primavera saranno iniziati i lavori per l'impianto di una linea tramviaria su questo tragitto con diramazione per Nazareth (Camaldoli).

Messina. — Il Consiglio comunale ha approvato il compromesso con la Società Belga per l'impianto del tramvai elettrici in questa città.

Naples-Valle Pompei. — Questa linea tramviaria, allacciante fra loro, i Comuni di Cava, Nocera, Pagani, Angri e Scafato è al suo termine.

Milano-Como. — In una recente riunione tenutasi a Cernusco, a cui parteciparono le autorità del territorio, venne presentato un progetto di linea ferroviaria che, partendo da Milano, tocchi Cernusco e Fino Mornasco, raggiungendo Como, km. 39,500.

Brescia-Breno. — Inaugurazione della nuova stazione ferroviaria di Breno.

Strade.

Roma. — Con recente decreto reale sono state iscritte nell'elenco delle strade provinciali le seguenti strade comunali consortili. 1. " La Gradolana .. dal secondo tronco della provinciale Tarquinia alla strada nazionale Cassia; 2. " La Valvisciola ... della strada provinciale Ninfina, presso il ponte Valvisciola alla stazione ferroviaria di Norma-Sermoneta.

Brugeda-Maslianico (Como). — Il Consiglio municipale di Como ha preso in esame un progetto di strada carrozzabile da Maslianico a Ponte Chiasso larga m. 6,50 e lunga m. 2000.

Torino. — La Commissione nominata da questa Amministrazione provinciale allo scopo di concretare il programma di concorso per una macchina di manutenzione stradale ha compiuto i propri lavori.

Aussidi per riattamenti e difesa. — Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole all'istanza per sussidio al Comune di Castelbellino (Ancona) per lavori a difesa delle strade comunali minacciate dalle frane e al Comune di Loreto (Ancona) per il consolidamento dell'abitato.

Udine. — La Deputazione provinciale ha approvato il progetto di una nuova strada che unirebbe le due provincie di Belluno e di Udine attraverso il paese di Claut.

Altavilla Silentina-Roccamaspide. — E' stata approvata dal Consiglio comunale di Altavilla Silentina la costruzione d'una strada che mona a Roccamaspide e la ricostruzione della strada che conduce ad Eboli.

Roma. — La seconda sezione del Consiglio di Stato ha preso in esame il progetto del primo tronco della strada N. 44 compresa nel piano regolatore per la bonifica dell'Agro Romano.

S. Maria della Versa (Stradella). — Approvato il progetto di sistemazione della strada comunale della Costa.

Cerro-Laveno. — Il Consiglio comunale di Intra ha deliberato un sussidio di L. 2000 per la progettata strada Corro-Laveno.

Pierapiana-Saltino. — Fu approvato dal Municipio il progetto per questa nuova strada destinata a congiungere il Valdarno superiore col Casentino ed il Mugello.

Pei benemeriti della " Carta d'Italia ..

E' istituita per deliberazione del Consiglio del T. una medaglia di benemerenza per la propaganda nella diffusione della Carta d'Italia del T. C. I. da assegnare a quei soci che faranno un determinato numero di aderenti al Sodalizio nel 1908, coll'acquisto dei fogli arretrati della Carta.

La medaglia è assegnata in:

BRONZO a quei soci che avranno procurato entro il 1908 due nuove adesioni con l'acquisto in pari tempo del blocco dei 12 fogli arretrati della Carta d'Italia.

ARGENTO a quelli che alla medesima condizione avranno procurato quattro soci.

I soci che avessero già conseguita la medaglia di bronzo potranno cambiarla in quella d'argento presentando altre due inserzioni coll'acquisto del blocco di fogli arretrati della Carta d'Italia o previa restituzione della medaglia in bronzo già ricevuta.

AVVERTENZA.

Si tenga presente che le due o le quattro inserzioni con relativa compera dei fogli arretrati della Carta d'Italia, possono essere fatte separatamente purchè nel tempo utile (1908), e che spetta al socio inservente di arretrare a ciascuna inserzione che esso concorre alla medaglia e di richiamarla alla propria iniziativa alla seconda o alla quarta inserzione, fornendo la relativa nota dell'igiata.



L'ultima vittoria dell'aviazione.

La scienza aeronautica procede di giorno in giorno nella sua marcia conquistatrice.

Un anno fa l'aeroplano poteva ancora considerarsi come un giocattolo sperimentale atto tutt'al più a levarsi da terra con qualche balzo da cavalletta. Solo negli ultimi giorni del 1907 Enrico Farman diede una misura delle speranze che si potevano fondare sul più pesante dell'aria, compiendo un volo circolare di un chilometro — minimo tragitto fissato per il premio Deutsch-Archdeacon che l'inventore in tal modo si aggiudicò.

Dopo quel successo, incoraggiati dalla lusinga di molti concorsi che mecenati benemeriti, giornali ed Enti pubblici istituirono soprattutto in Inghilterra, in Francia ed in Germania, gli aviatori incalzarono, in una rinnovellata febbre di emulazione, i loro studi ed i loro tentativi.

Parigi è però il centro principale dell'aviazione. Il campo di Issy, massime in questa stagione, è percorso ogni giorno da grandi e strani uccelli meccanici che tentano di sollevarsi nello spazio. Ed è da quella località che fino ad ora, si può dire, ci vennero le notizie dei successi ottenuti nel campo dell'aeroplano.

Il 21 marzo Enrico Farman superava sé stesso descrivendo nella sua macchina volante un cerchio di m. 2004,80 in 3 minuti e 4 secondi.

Egli inoltre provava la forza ascensionale ed il grado di stabilità del suo apparecchio, accogliendo a bordo il suo amico o rivale Leone Delagrangé, insieme al quale riusciva a compiere un volo considerevole.

Ma l'ultimo grande exploit della macchina volante ce lo offre il Delagrangé stesso, il quale l'11 aprile batte i precedenti records coprendo 3025 metri di

percorso in circuito chiuso, vale a dire quasi quattro chilometri di volo disciplinato.

Con quest'impresa lo scultore francese, dimostrando quanta affinità legghi alle audacie dell'arte le austere investigazioni della nuova scienza e gli ardui sport, entra in possesso della Coppa Ernesto Archdeacon, detenuta sino allora da Enrico Farman.

Questi sono i risultati ufficiali del Concorso. Per la cronaca dell'avvenimento occorre aggiungere che l'intrepido aviatore percorse realmente un tragitto più lungo assai — circa 6 chilometri — di gran parte del quale non venne tenuto conto, avendo più d'una volta sfiorato il terreno nell'effettuare le curve più accentuate. A questo proposito è opportuno considerare che l'artista-aeronauta non ritenne conveniente di levarsi ad un'altezza superiore a tre metri dal suolo.

Il volo, questo antico sogno della nostra razza, è dunque finalmente divenuto realtà sportiva ed è presso a diventare una vera e feconda pratica industriale. Ciò avverrà quando specialmente si saranno eliminati nell'aviazione i pericoli che ancora presenta, per le sue stesse leggi statiche e dinamiche, l'aeroplano.

Intanto la gara degli uccelli artificiali continua ogni giorno a Parigi ed in tutti i centri civili del mondo nell'opera appassionata ed intelligente di tanti ricreatori — e di giorno in giorno, sempre con maggiore frequenza, ci annunzia non lontano il tempo in cui sarà aperta definitivamente una nuova via alle aspirazioni ed ai bisogni del turismo: — la grande, la libera via dell'aria.

Anche l'Italia pare che non voglia mantenersi inferiore alle altre nazioni in questo nobile contrasto. Ed a Milano si è costituito un comitato per indire degli esperimenti d'aeroplani, comitato, il quale s'è recentemente riunito presso il Touring, onde stabilire le basi della sua azione suscitatrice.



L'aeroplano Gilbert.



Delagrangé con l'aeroplano che compì i 6 km. in circuito.



Il nuovo aeroplano di Paolo Carner.

Segnalazioni in montagna

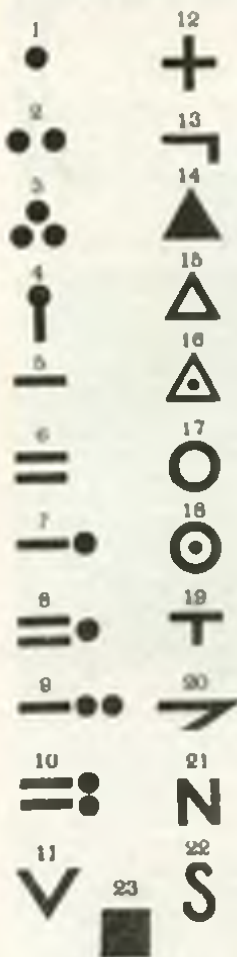
Concorso Ravà-Sforzi.

Abbiamo già dato notizia ai nostri soci della costituzione presso il Touring di un Concorso formato dal Touring, dal Club Alpino, dalla Federazione Prealpina e dalla Società Escursionisti Milanesi a cui si sono aggiunti i reggimenti alpini, per autorizzazione recentemente data dal Ministero della Guerra, allo scopo di dar incremento alle segnalazioni a minio in montagna — secondo il regolamento adottato dal Concorso, ed al quale è stata data diffusione tra le Società interessate.

Ora il dott. Guido Ravà-Sforzi, console del Touring a Mantova, e fautore convinto del nostro Sodalizio — al quale da vari anni dà appoggio efficacissimo specialmente nel campo del miglioramento strade — nell'intento di incoraggiare i soci degli Enti consorziati ad eseguire segnalazioni in montagna, ha messo a disposizione la somma di L. 1000 per l'istituzione di un Concorso a premi tra coloro che si dimostreranno maggiormente attivi e benemeriti nel dare effettuazione al programma del Concorso.

Non crediamo di dover ora aggiungere parole per richiamare l'attenzione dei nostri soci sull'atto munifico del dott. Ravà-Sforzi, al quale il Consiglio del Touring rinnova qui un caldo, sentito ringraziamento.

Solo ci sia permesso di esprimere un augurio: che al Concorso sia riservato, e specialmente da parte dei nostri soci, il largo esito di interessamento e di partecipazione, al quale a buon titolo deve aspirare ogni iniziativa generosa e benefica, unicamente rivolta alla pubblica



Modello di segnalazioni proposte al Concorso.

CONCORSO RAVÀ - SFORZI PER LE SEGNALAZIONI.

Art. 1. — È istituito dal Concorso per le segnalazioni in montagna, con sede presso il Touring Club Italiano, un concorso a premi intitolato al nome del fondatore, dott. Guido Ravà-Sforzi, per le migliori segnalazioni in montagna che verranno eseguite entro il 30 novembre 1908.

Art. 2. — Al concorso potranno prender parte tre categorie di concorrenti:

- A) Alpinisti;
- B) Ufficiali e sottufficiali alpini;
- C) Albergatori e Società locali di abbellimento.

Art. 3. — Alpinisti. — Saranno ammessi a questa categoria gli alpinisti Soci del Touring Club Italiano, i quali facciano domanda di partecipazione al Concorso e le cui segnalazioni rispondano ai seguenti requisiti:

a) La segnalazione, prima di venir eseguita, dovrà essere annunciata dal concorrente al Concorso ed essere da questo accettata, allo scopo di evitare che vengano segnalati itinerari già muniti di tali indicazioni;

b) La segnalazione dovrà essere eseguita secondo il Regolamento stabilito dal Concorso;

c) La segnalazione dovrà essere stata collaudata da una delle Società consorziate;

d) La segnalazione dovrà essere accompagnata dalla rispettiva monografia di tipo analogo a quelle già pubblicate dal Touring Club Italiano, o quanto meno da tutte le notizie e le indicazioni necessarie alla compilazione della monografia stessa per cura del Concorso.

Art. 4. — Ufficiali e sottufficiali alpini. — Saranno ammessi a questa categoria del Concorso gli Ufficiali e sottufficiali alpini i quali, attenendosi alle norme stabilite dal Concorso o alle disposizioni emanate dal Ministero della Guerra, faranno dagli uomini di truppa eseguire segnalazioni sugli itinerari stabiliti per le escursioni degli alpini, e trasmetteranno al Concorso le relative monografie o gli elementi per la compilazione dello stesso.

Agli ufficiali e sottufficiali verranno conferiti dei premi in medaglie d'argento: il Concorso assegnerà inoltre agli uomini impiegati alla materiale esecuzione delle segnalazioni, dei piccoli premi in denaro.

La somma messa a disposizione per questa categoria del Concorso è di L. 300 (trecento).

In ogni caso, per la partecipazione al Concorso, le segnalazioni dovranno essere preannunciate al Concorso e dovranno essere dal Concorso accettate.

Art. 5. — Albergatori e Società locali di abbellimento. — Saranno ammessi a questa categoria del Concorso i proprietari o conduttori di alberghi o le Società locali di abbellimento che, scegliendo come punto di partenza le rispettive sedi, avranno segnalato itinerari particolarmente interessanti nei dintorni.

I concorrenti dovranno attenersi per ciò che concerne l'esecuzione delle segnalazioni, a quanto è disposto dal comma b, c, e d dell'articolo 3. Per l'annuncio preventivo delle segnalazioni da eseguire, gli albergatori e le Società di abbellimento dovranno rivolgersi al Concorso, il quale si riserva di provvedere direttamente per il collaudo delle segnalazioni eseguite.

I premi, per i quali verrà destinata la somma di L. 200 (duecento) consisteranno in tre medaglie d'oro o in un certo numero di diplomi. Essi verranno assegnati agli Enti ed agli albergatori che avranno compiuto le segnalazioni o presentato monografie e dati meglio rispondenti agli scopi del Concorso.

Art. 6. — Un'apposita Giuria, nominata dal Consiglio del Concorso e della quale farà parte il fondatore del Concorso, giudicherà a Concorso chiuso dell'assegnazione dei premi per le differenti categorie e per la distribuzione dei rimborsi, tenendo particolare conto della diligenza colla quale le segnalazioni risulteranno essere state eseguite, dell'interesse loro dal punto di vista turistico e dei pregi delle monografie presentate per la pubblicazione.

È fatta facoltà alla Giuria di assegnare ad altre categorie i fondi disponibili per una categoria che non fossero erogati.

Annuario dell'Automobilismo del T. C. I., 1908.

La nuova edizione, la quinta che il Touring pubblica dal 1904, sarà pronta verso la metà del corrente mese. Ciò che costituirà come al solito il pregio incontestato dell'Annuario 1908, oltre al consueto aggiornamento delle varie rubriche, sarà l'introduzione di nuove notizie del più alto interesse e della maggior attualità.

Chiunque all'automobilismo si dedichi per ragione di industria o di commercio; chiunque dell'automobile si serva come mezzo preferito di turismo, oppure più modestamente l'automobile faccia oggetto di interessamento e di simpatia, troverà raccolto nell'Annuario dell'Automobilismo del corrente anno un complesso di notizie e di indicazioni di natura varia e di generale interesse.

Si giovano dell'Annuario dell'Automobilismo il costruttore ed il rappresentante che in esso trovano gli elenchi più completi e più aggiornati delle Case, degli agenti, dei garage, delle imprese di servizi pubblici, dei possessori di automobili ecc. Se ne giova l'automobilista, che nell'Annuario sa di trovare la guida più sicura per orientarsi nell'intricato labirinto della legislazione e della regolamentazione automobilistica delle formalità doganali, delle tariffe di circolazione, che dall'Annuario può avere notizie precise dei Clubs, dei giornali, delle pubblicazioni d'automobilismo. Se ne giova finalmente chiunque desideri uno schiarimento, una informazione, un consiglio riguardante la vasta e modernissima materia dell'automobilismo.

Prezzo: L. 2,50 i soci del T. C. I. e L. 5 i non soci.

Per l'invio franco di porto aggiungere L. 0,20.

Rivolgere le richieste alla Sede del T. C. I. — Milano, via Monte Napoleone, 11.

Il Corpo Nazionale V. C. A.

Tra brevi giorni, e forse sarà un fatto compiuto quando i nostri soci riceveranno la presente *Rivista* — verrà emanato il Decreto Reale che darà sanzione alla legge approvata lo scorso giugno dalla Camera dei Deputati, per la avocazione al Ministero della Guerra dell'organizzazione dei Reparti V. C. A.

Nell'imminenza dell'applicazione della legge, il Ministero della Guerra ha rivolto invito al Touring Club Italiano, perché provvedesse nel frattempo alle pratiche per la costituzione della propria rappresentanza in seno al Comitato Centrale Nazionale: rappresentanza che consisterà in un vice presidente, in otto membri ed in un segretario.

La Direzione del Touring ha designato a costituire tale rappresentanza l'ing. cav. Alberto Riva, come vice presidente; il gen. comm. Ernesto Chiarla, il magg. ing. cav. uff. Andrea Maggiorotti, il capitano dott. Emilio Guglielmotti, l'on. avv. Francesco Mira, il dott. cav. Gildo Guastalla, il comm. Ingegnere Oreste Lattes, il conte sen. Rinaldo Taverna, il cap. cav. Annibale Angherà, come membri; ed il cav. Arturo Mercanti, come segretario.

Una rappresentanza storica quindi, perché è precisamente in essa che si raccolgono tutte le persone che furono l'anima dell'idea e dell'azione dei primi esperimenti pratici dei Volontari Ciclisti Automobilisti, sia nelle loro manifestazioni ciclistiche che in quelle automobilistiche da cui doveva poi derivare la formazione del Corpo.

Le adesioni sono tali da onorare grandemente la Direzione ed il Sodalizio nostro: scrive infatti ad esempio il generale Chiarla:

«Mi affretto a rispondere alla pregiata Sua lettera ringraziandola per la cortese partecipazione e pel lusinghiero invito del quale mi sento onorato.

«Ad esso di gran cuore aderisco, col proposito di giovare, per quanto sarà nelle mie forze, alla istituzione del V. C. A., fidente nel suo avvenire, sino a quando essa avrà l'appoggio di codesto Sodalizio da V. S. Ill. presieduto. E. Chiarla».

E il maggior Maggiorotti:

«Molto onorato della sua richiesta, per parte mia accetto ben volentieri di seguire a prestare il mio modesto concorso all'opera del volontariato Ciclo-Automobilista, ed a rappresentare il Touring nel Comitato Nazionale. Tanto più che lo sono personalmente convinto che solo l'opera ed il lavoro di collettività potenti — come quella del Touring — possono raggiungere lo scopo che si propongono istituzioni come il V. C. A.

«Ella può quindi fare assegnamento completo su me, e più ancora sulla mia persuasione di giovare in questo modo alla nostra patria. A. Maggiorotti».

Il Comitato Centrale Nazionale funzionerà sulle basi di uno Statuto che è, salvo lievi varianti, di competenza ministeriale: il vecchio Statuto compilato precedentemente col concorso del Touring e che ebbe da noi larghissima diffusione per la regolare costituzione dei Reparti.

Il riconoscimento governativo del Guidone Nautico.

È interessante conoscere quali siano i vantaggi che normalmente sono accordati ai Soci dagli Enti che hanno ottenuto dal Ministero della Marina il riconoscimento del guidone.

Anzitutto il proprietario dell'imbarcazione, sia a vela che a vapore, purché addotta esclusivamente alla navigazione di diporto, è autorizzato a comandare in persona la nave, per qualunque viaggio, senza essere obbligato ad imbarcare gli ufficiali tassativamente prescritti dal Codice di Marina Mercantile (capitano in seconda, medico chirurgo, macchinisti, nostromo, pilota, maestro d'ascia, ecc.).

È dispensato dall'obbligo di tenere il giornale di bordo; dalle visite, perizie ed ispezioni cui sono soggetti i bastimenti mercantili; dall'obbligo di presentare all'arrivo in un porto, all'ufficio competente, la nota delle caratteristiche della nave, del carico e dell'equipaggio.

Inoltre i bastimenti da diporto, nazionali ed esteri, quando siano riconosciuti dai rispettivi Governi, godono di un trattamento di favore al loro arrivo in un porto del Regno: immunità di giurisdizione, esenzione dalle tasse d'ancoraggio, dalle formalità doganali, dagli obblighi posti per legge

alle navi che nel loro viaggio abbiano toccato un porto estero, per quanto si riferisce agli effetti di vestiario dell'equipaggio, ai viveri, agli attrezzi, ecc.

Le navi che sono munite di un guidone riconosciuto, hanno il diritto di essere ammesse nell'interno dei porti militari, agli ormeggi assegnati alle navi dello Stato; hanno inoltre la facoltà d'essere riparate dagli operai degli arsenali, conformandosi alle tariffe in vigore; analogamente sono ammesse nei bacini dei porti militari, durante le maree notturne, quando le circostanze lo permettano.

Finalmente, e questo è particolarmente importante per quanto ha riferimento alla navigazione interna, le navi con guidone riconosciuto godono di speciali riguardi circa la priorità di passaggio alle chiuse ed ai ponti mobili, poiché esse vengono comprese nella prima classe delle imbarcazioni, il cui ordine di passaggio è stabilito dai regolamenti di polizia per la navigazione sui fiumi e sui canali.

Naturalmente ogni Associazione può far profittare i suoi appartenenti, oltre dei vantaggi generali sopra esposti, di altro prerogativo o di altri servizi direttamente organizzati: ad esempio, diritto d'uso delle rimosse e dei pontili espressamente impiantati, facilitazioni accordate per parte delle Società di navigazioni locali, sconti per rifornimenti, ecc.

I Consoli del Touring e l'Aeronautica.

L'interessamento del Touring all'aeronautica, è in fondo un augurio: l'augurio che, in un tempo molto vicino la navigazione aerea possa venir considerata come pratica comune di turismo. E poiché non è detto che il programma del Sodalizio si debba limitare solo a ciò che è nella realtà dell'oggi, il Touring vuol dimostrare che il concorso della propria organizzazione può tornare della maggiore efficacia a facilitare l'avviamento di un problema importante come quello della navigazione aerea, verso la sua fase risolutiva.

La Società Aeronautica Italiana, presieduta dal nostro socio vitalizio Principe Scipione Borghese, si è rivolta al Touring, per ottenere il concorso dei Consoli del Sodalizio nel caso che gli aeronauti, discendendo alle volte in plaghe inospitali e prive di comunicazioni, sappiano a chi poter rivolgersi, nelle vicinanze, per ottenere quegli aiuti di consigli e di prestazioni che in tali contingenze si rendono particolarmente preziosi.

Il Touring, aderendo alla richiesta, ha diramato una circolare ai consoli, pregandoli di voler prestare il loro appoggio, quando l'occasione si presentasse, di giovare ad aeronauti per le pratiche d'urgenza. Riassumiamo qui brevemente le istruzioni alle quali in ogni eventualità il Console è pregato di attenersi, quando sappia che nelle vicinanze è disceso un aerostato.

1. Non appena il console del Touring apprenda la discesa di un pallone nelle vicinanze è pregato di recarsi prontamente sul posto, e di far conoscere al pilota la propria qualità.

2. È fatto invito al console del Touring di interessarsi per l'appianamento amichevole delle controversie che possono sorgere in seguito ai danni arrecati dal pallone nel punto di discesa.

3. Il console del Touring vorrà pure prestarsi a procurare rapidamente agli aeronauti i mezzi più atti a trasportare il loro materiale alla stazione ferroviaria più vicina.

4. I consoli delle località marittime sono pregati — non appena si accorgono che un pallone è obbligato a scendere in mare — di avvertire d'urgenza l'Ufficio di Porto più vicino, perché questo provveda secondo le disposizioni già emanate dal Ministero della Marina.

La Direzione del Touring rivolge viva preghiera a tutti i Consoli perché, anche nel nuovo campo al quale si rivolge ora l'interessamento del Sodalizio, vogliano accordare quella collaborazione efficace e cordiale che già è valsa ad acquistare tante simpatie all'istituzione, nella fiducia che il contributo che i Consoli vorranno dare all'opera della Società Aeronautica si risolverà in una nuova benemerita da aggiungere alle numerose che il Corpo consolare del Touring si è acquistato ogni qual volta il suo aiuto è stato richiesto per uno scopo di alto valore morale e patriottico.

Rivista delle Riviste

— Quel grande letterato-turista che fu lo Stendhal, il quale nella vita e nelle opere, aveva professata per l'Italia la più ardente delle adorazioni, aveva disposto che fosse inciso sulla sua tomba: — *Arrigo Beyle milanese* — *Il Mercure de France* in uno de' suoi ultimi numeri afferma che il Beyle «ha trovato nella tomba l'ultima disgrazia». Egli che s'era lungamente indugiato sui laghi lombardi, sui declivi dei monti Albani o che era invecchiato a Roma, fu chiuso in uno de' più brutti e borghesi cimiteri che siano al mondo, quello di Montmartre, sopra cui passa, per mezzo d'un viadotto di ferro, il rombo dei treni trascorrenti ad ogni minuto.

Egli aveva, quando abitava in Roma, accarezzato il proposito di riposare in quel cimitero protestante, accanto all'urna di Shelley. E certo vi si sarebbe trovato meglio.

«Perchè, conclude la *Nuova Antologia* citando l'interessante articolo, perchè non potrebbero accordarsi gli Stendhaliani di Parigi cogli italiani studiosi di questo nostro compatriota d'elezione, per trasportare a Roma la spoglia di Arrigo Beyle?»

— La scoperta negli ultimi tempi di schizzi tracciati a braco nella casa di Mino da Fiesole in via Pietrapiana a Firenze, suggerisce al Marsocco l'idea di procedere al riconoscimento di case fiorentine i cui locali servirono di bottega a celebri artisti del quattrocento o del cinquecento.

Documenti innumerevoli ci offrono indicazioni curiose quali vaghe, quali sicure, sulle abitazioni dei maestri fiorentini del tempo.

Ora, il tentare opportuni ed abili assaggi sulle pareti antiche che sian rimaste in piedi di quelle case o botteghe, potrebbe restituire alla luce pensieri, disegni, abbozzi, schizzi gottati là come ricordi alla brava, colla braco e colla matita, al modo che usano tuttora i nostri artefici.

La proposta è ottima e sarà senza dubbio realizzata... se buona apparirà anche ai rispettivi padroni di casa.

— Gli eroi maggiori del turismo conquistatore non furono quelli che la nostra storia più solitamente cita ed esalta. Ce lo dimostra la *Deutsche Rundschau* in un articolo di sintesi storica riassunto nella *Minerva*.

Il vero e maggiore domatore di popoli fu Ginghis-Chan, il capo delle terribili orde mongoloche, che in soli sedici anni di guerra, fino al 1227 — epoca della sua morte — invase e s'impadronì del regno di Samarcanda, dell'Afganistan, della Persia, della Georgia e della Russia meridionale, fino alla Crimea.

L'impresa di Alessandro ebbe confini minori, la signoria romana si tenne principalmente al bacino del Mediterraneo, l'impero di Carlo Magno è minuscolo al paragone. Di fronte alle scorrerie dei Mongoli sono poca cosa le spedizioni dei Crociati o le marce di Napoleone.

Comunque sia... alla larga da simili turlati.

— Le irregolarità altimetriche del nostro pianeta sono definite dai geologi con un'espressione che può ritenersi a tutta prima immaginosa ed arida: — le rughe della terra.

Eppure le ineguaglianze della superficie terrestre non assumono l'importanza che hanno le rughe sui nostri volti.

Le massime altezze e profondità sono raggiunte dallo più eccelsa cima dell'Himalaya che raggiungono circa i 9000 metri e dai maggiori abissi marini che toccano, presso le isole Kermadec, i 9427 m. sotto la superficie ondeggiante delle acque. Ora, se si riduce la terra ad 1:10 000 000 ossia ad uno sfiorde di circa 1,27 di diametro — montagne e fosse marine apparirebbero come incrociamenti ed ammassature di meno d'un millimetro di misura. Così un articolo della *Nuova Antologia*.

La imponente massa del Monte Bianco, per esempio, ne risulterebbe addirittura impercettibile. Un tempo — molto remoto nella evoluzione geologica — questa montagna doveva essere molto più alta. Il processo di denudazione che continua da secoli e da millenni, lo ha ridotto a proporzioni più modeste.

L'opera combinata delle acque, dei ghiacciai e la stessa pressione dei materiali tendono a far sparire le tracce delle pieghe che ancora si osservano sui suoi fianchi, s'chè del Monte Bianco un giorno, non rimarrà che una mole nuda, ischeletrita, inaccessibile, di granito compatto ed omogeneo.

— L'anello della catena evolutiva fra il veicolo terrestre e quello aereo, sarà, secondo la rivista *Omnia*, un aereo automobile che se, costretto a strisciare ancora lungo le strade di questo basso mondo, lo farà coll'aiuto e per mezzo delle ali.

Fra l'uomo e l'aquila — un essere intermedio a cui lo starnazzare delle ali serve non tanto per levare il volo, quanto per facilitare il passo: — è l'oca.

E l'oca della trazione meccanica sarà una macchina ibrida trascinata per mezzo di eliche.

Innumerevoli sono i vantaggi che deriverebbero da questo connubio meccanico — spiega l'*Omnia*: una velocità maggiore, poichè la forza del motore non andrebbe dispersa nell'incompleto attrito delle ruote prodotto dallo slittamento, un minor peso del veicolo tenuto sollevato da due embrioni di ali d'una estensione non molto maggiore degli attuali para-fanghi e conseguentemente un minore consumo di pneumatici, un minimo deterioramento delle massicciate stradali, una minor brutalità di scosse ed una innegabile economia del motore.

Tuttociò non esclude un inconveniente e gravissimo: quello costituito dalla indispensabile ampiezza delle palette d'elice, le quali, col loro turbine, minaccerebbero di ghigliottinare tutti i pacifici cittadini che s'attentassero di passare alla loro portata.

— La rivista *De Dion-Bouton* parla di un singolare servizio telegrafico che funzionerà fra breve nel Congo Francese. Niente fili, niente macchine Morse, niente cablogrammi. Esso verrà sbragato da una squadra zelante di piccoli viaggiatori. Si scaglioneranno gli uffici di 200 in 200 chilometri. Ora è risaputo che un piccolo viaggiatore il quale suppie il fatto suo, non si smarrisce in un raggio di 300 chilometri dal proprio colombaio ed il suo volo è così rapido che gli uccelli da preda, anche i meno rispettosi del segreto telegrafico, difficilmente lo raggiungono. Vero è, ad ogni modo, che questo telegrafo rappresenta tutt'altro che una trovata nuovissima e che più propriamente meriterebbe il titolo di *espresso*.

— Qual'è origine della celebre ed ammirata razza canina detta del S. Bernardo?

Nel l'apprendiamo da una lettera del Priore dell' Ospizio del Gran S. Bernardo comparso su un recente numero del *Chasseur Français*. In essa si desume, che, secondo la comune credenza del luogo, i cani del S. Bernardo derivarono da un incrocio fra un cane danese ed una cagna dei Pirenei. Tale razza si conservò per lungo volgere di tempo in tutta la sua purezza. In seguito, verso la fine del secolo XVIII l'istituto ospitaliero, non possedendo più che un esemplare della razza, lo incrociò con una bella cagna da pastore del Vallese.

La razza primitiva aveva da 150 a 200 anni di esistenza. La seconda, risultante dalla *masalliance* del 1800, conta già più d'un secolo.

Ce ne sarebbe dunque abbastanza per fare inorgoglire una generazione d'uomini.

— Un esempio di turismo aereo assai poco comune, anche in quest'epoca di palloni dirigibili o di aeroplani ce lo racconta il *Travel Magazine*. L'autore dell'articolo si trovava, durante una sua gita turistica a 5 chilometri da Ginevra e precisamente di fronte a Monte Salève. Allorquando volgendo in alto lo sguardo vide lontano un punto sospeso nello spazio che si avvicinava rapidamente.

Questo punto prese forma: era un uomo, un uomo in carne ed ossa che faceva comodamente, ad una velocità di 40 chilometri l'ora, la discesa del Monte Salève... per una via aerea. Ma come! Attaccato semplicemente a guisa di un enorme ragno ad un robusto filo di rame teso diagonalmente dalla vetta del Salève fino a valle; una diagonale — si capisce — d'una pendenza spaventevole.

Era il sig. Chaput, professore dell'Università di Ginevra, il quale, avendo visto, scivolare vortiginosamente, attaccati a questo filo, i massi di pietra scavati dal fianco della montagna, immaginò, cercando un diversivo alle sue fatiche scientifiche, di sperimentare questo nuovo mezzo di locomozione aerea che gli offriva le emozioni della velocità e dell'abisso. L'esperimento — mediante l'applicazione di un freno e d'un sellino — gli riuscì completamente, ed ora egli continua. Trova che è il migliore dei pasatempi. Beato lui. Comunque sui gusti non si discute. Molti altri però trovano che è molto preferibile e sicura, la funicolare.

L'attualità nell'immagine.



Veduta della fortezza veneziana dell'Isola di Corfù, meta del viaggio dell'Imperatore di Germania nel Mediterraneo.



Ponte Gianicolo, inaugurato in Roma il 21 aprile 1908 in ricorrenza del Natale di Roma.



Uakub e vallata della Macedonia, interessanti la progettata ferrovia Austro-Russa nei Balcani. (Fot. Fioriti).



(17 Aprile 1908). Il disastro edilizio nel palazzo dell'Unione Cooperativa in Milano.

(Fot. Comerio).



BIBLIOTECA.

A coloro che ci incitano libri, rinnoriamo l'avvertimento che, in questa rubrica sarà fatta la recensione solo dei volumi che ci verranno spediti in duplice copia. Degli altri sarà fatto un semplice cenno bibliografico.

Acque e Monti. In seguito ad accordi colla Società Editrice, tutti i soci del Touring possono avere la pubblicazione *Acque e Monti*, Guida-Annuario degli Alberghi Balneari, Climatici e di Villeggiatura Italiani, edizione 1908, colla riduzione del 40 per cento, ossia al prezzo di centesimi 60. Le ordinazioni, accompagnate dall'importo, dovranno essere inviate alla Casa Editrice, Via Gesù 12, entro il corrente mese. Indicare il numero della tessera.

La Guida *Acque e Monti*, che è al suo terzo anno di vita, uscirà, nella nuova edizione ampliata e migliorata. Per i soci all'estero le spese postali ammontano a centesimi 30.

Antonio Stoppani, Il Bel Paese, pubblicato per cura del prof. Alessandro Malladra con 1000 illustrazioni in fototipia e note di eminenti scienziati. Tip. L. F. Cogliati, Milano.

Dell'aureo libro che ha educato la mente e lo spirito di una generazione e che ha diffuso tanto calore d'amor patrio e luce di cultura — è stata fatta dalla Ditta Cogliati una edizione veramente degna. La lussuosa veste tipografica, l'eleganza ed il numero delle illustrazioni ed il volume dell'opera arricchita delle note di autorevolissimi studiosi, ne completano il primitivo valore.

Il prezzo del libro (L. 18) è stato ridotto per i soci del Touring a L. 16. Domandarla direttamente alla Ditta Cogliati, indicando il numero di tessera.

Marco Sartori Borotto, Guida di Este, Colli Euganei, Terme Euganee e dintorni; Ed. Rosen, Venezia (pag. 334).

Questa importante pubblicazione turistica che noi abbiamo in altro numero già annunziata, ha soprattutto il pregio di unire al vantaggio pratico che offre come indicatore minuzioso e completo, quello artistico nella competente rassegna artistica infornata di opportuni richiami storici e letterari, che l'autore, signor Marco Sartori Borotto, fa delle attrattive di queste bellissime regioni.

Dott. Achille Bertarelli, Gli ex-Libris Italiani (Lettera aperta al comm. Ulrico Hoepli).

L'opuscolo edito, in nitide ed artistiche pagine, dalla Officina Grafica Bertieri e Zanotti di Milano — è, si può dire un supplemento polemico di altra opera poderosa pubblicata sul medesimo argomento dal signor Achille Bertarelli, dottissimo in materia, or sono sei anni (A. Bertarelli e D. H. Priori, *Gli ex-Libris Italiani*, Milano, Hoepli, 1902).

La Suisse - Guide de l'automobiliste pubblicata per cura dell'*Automobile-Revue*, sotto il patronato dell'*Automobile Club de Suisse*.

Sotto una veste elegante è apparsa l'anno scorso questa pubblicazione che per la varietà e l'interesse delle notizie riuscirà utile all'automobilista che debba compiere viaggi nella Svizzera.

Prof. rag. Ernesto Luchini, La calcolozione razionale degli interessi e sue svariate applicazioni dal punto di vista giuridico ad uso degli studiosi, commercianti, industriali, imprenditori e persone d'affari, nonché delle Scuole, Istituti Tecnici e Professionali e Istituti Superiori di Commercio. Torino-Genova, Casa Editrice Renzo Streglio.

La calcolozione — non è, né potrebbe in alcun modo essere opera dei profani. Ma appunto perciò queste pagine irte di cifre hanno un valore pratico in sé e nella portata estrinseca dei loro insegnamenti.

Occhiali Pier Ludovico, Viaggi: Una gita nell'Eritrea; Ricordi dell'Italia Irredenta; Città di Castello, Tip. Editr. S. Lapi; 1908 (pag. 434; L. 3).

Giov. Hensemberger, Monza, Istruzioni per l'uso degli accumulatori trasportabili.

Esso contiene in forma piena tutte le istruzioni desiderabili relative agli accumulatori trasportabili e sarà prezioso a quanti usano questi apparecchi per l'automobile o per il motocicolo.

Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Nuova Carta Stradale d'Italia, al 250 000 speciale per automobilisti, ciclisti e turisti, fogli 15 25 27 17 e 23.

La «Ruciolero», Venticinque anni di vita 1882-1907, opuscolo pubblicato pel 25 anniversario della fondazione della *Reale Società Canottieri «Ruciolero»*, Venezia, Giovanni Zanotti, 1908.

Cecelle M. J., Livret-Guide Illustré des Pays de Bresse, Dombes, Bugey, Valromey, Pays de Gex; Bellegarde (Ain), Michaux Lucien, 1906 (pag. 106).

Giuseppe Edgardo, La Perla del Messico, avventure di terra e di mare; Firenze, Salani Adriano, 1908 (pag. 295).

Giuseppe Edgardo, I cannibali del Mar della Sonda; Rocca S. Casciano, Cappelli Licio, 1907 (pagine 165).

Ferrovie dello Stato, Roma, album ricordo con 56 vedute.

Syndicat d'Initiative, Guide de la Côte d'Azur; Nizza, Syndicat d'Initiative, 1907 (pag. 183).

Smiderle Guido, I Padovani, caricature; Venezia, Istituto Veneto di Arti Grafiche, 1907.

Officina Internacional de las Republicas Americanas, Venezuela; Esbozo Geografico, recursos naturales, legislacion, ecc., Caracas, Imprenta Bolivar, 1905 (pag. 695).

— **Yachting-Cruise in august 1908, to the Fjords of Western Norway, The North Cape and Spitzbergen**, Bergen, Compagnia dei battelli a vapore, 1908 (pag. 48).

Guides Pratiques Conty, Italie; Routes pour autos et cycles; Paris, administration des Guides Conty, 37, rue Bonaparte (pag. 576; Fr. 8).

Clausetti Carlo, Tristano e Isotta, di Riccardo Wagner; notizie e documenti raccolti in occasione della «prima» dell'opera al R. Teatro S. Carlo di Napoli. Napoli, G. Ricordi e C., 1907 (pagine 59; L. 1).

Guide Routier Continental, France, Algerie et Tunisie; quarta edizione 1907; Paris, Maison Continental, 146 Avenue Malakoff (pag. 1020).

Avv. Cesare Donetti, I reolicipedi e gli automobili nella legge e nella giurisprudenza; Ed. Cappelli, Rocca S. Casciano.

Questo volumetto di somma utilità pratica costa L. 2. Ma per i buoni uffici dell'autore è stato ottenuto di concederne ai soci del Touring Club Italiano la vendita per solo L. 1,75.

L'Annual 1908. E' apparsa la terza edizione di questo manuale generale dell'industria automobilistica che è considerato a buon titolo, il *Larouane dell'Automobile*.

Infatti l'*Annual* reca, in ordine alfabetico e in forma pratica, notizie e dati sull'industria e sul commercio dell'automobile, sulle manifestazioni sportive, ecc.

L'*Annual* è in vendita a Parigi, 20 rue Duret, al prezzo di 12 franchi, porto in più.

Touring Club de France, Annuaire General, France (nord e sud e paesi stranieri, quattro volumi).

Sebastiano Lissoni, I vini d'Italia; Guida pratica popolare per commercianti, albergatori e buongustai — (Dove si acquistano o come si commerciano i vini migliori); Torino-Genova, Casa Editrice Renzo Streglio.

Si tratta di un'esposizione semplice e pratica, quasi una guida di turismo... vinicolo traverso le nostre province, le quali, come hanno un richiamo ed un ricordo per la vista, ne presentiamo altresì alcuni per il gusto. Dolei ricordi, quindi: il che costituisce la simpatia dell'opera.



Circolazione e Tasse.

La condanna condizionale è inapplicabile alle contravvenzioni sulla tassa dei velocipedi e veicoli a motore.

Sentenza della Suprema Corte di Cassazione in data 27 agosto 1907, che nell'interesse della legge ed a sensi dell'art. 684 C. P. P. annulla la sentenza del Pretore Urbano di Bologna in data 18 maggio 1905 e quella del Pretore di Bozzolo in data 11 agosto 1906, per essere stata sospesa l'esecuzione della pena ai prevenuti, essendo stata accertata nei loro confronti la contravvenzione alla legge sulla tassa dei velocipedi. Riportiamo le motivazioni di detta sentenza:

La questione, se la condanna condizionale possa estendersi anche alle contravvenzioni d'indole finanziaria, o più propriamente alle pene pecuniarie non convertibili in pena affittiva, non è nuova.

Il Supremo Collegio, con una prima decisione 6 novembre 1905 — causa Mazzocchi — in tema di contravvenzione al bollo, si pronunciò per l'affermativa, ma ben presto andò in sentenza opposta, con pronunziato 18 settembre 1906 — causa Bianco — in materia di trasgressione alla legge sulle concessioni governative, come del pari aveva già deciso la Sezione Civile, il 20 febbraio 1906 — causa Bisconti — nel caso di pena disciplinare inflitta ad un ufficiale giudiziario.

L'articolo 1 dettando che la sospensione della pena si applica alle condanne, alla reclusione, alla detenzione, al confino o all'arresto non oltre i sei mesi, o alla pena pecuniaria sola o congiunta a pena restrittiva della libertà personale che convertita a norma di legge, avrebbe nel complesso una durata non superiore a 6 mesi, richiede manifestamente come condizione che la pena pecuniaria sia convertibile in pena affittiva. Il nuovo istituto introdotto colla legge 27 giugno 1904 mira essenzialmente a beneficiare i condannati a pene restrittive della libertà personale, e si estende anche ai condannati a pene pecuniarie, solo perchè quest'ultime anch'esse possono tradursi in pene affittive.

Così volle il legislatore, mirando egli allo scopo dell'ammenda del colpevole, la quale può più facilmente conseguirsi, risparmiando ai condannati le lievi pene e a delinquenti che per la prima volta violano la legge penale, l'onta del carcere, ove non sempre si apprende ad abborrirvi il delitto. Con l'ammenda e con la minaccia insieme di far scontare al condannato la pena rimasta sospesa, ove egli ricada, entro un determinato tempo in altro delitto, si potrà aggiungere il fine ultimo cui intende la legge di restringere la piega funesta della recidiva.

In tema di trasgressione alle leggi sulle concessioni governative, la massima della inconvertibilità è ormai *ius receptum* per concorde ed ultima giurisprudenza della Corte regolatrice. E la ragione è evidente, ove si consideri che la pena non è che l'inaspimento della tassa, e come questa, così quella non perde il suo carattere essenzialmente fiscale, tendente ad impedire le frodi ed assicurare all'Esercizio pubblico il pagamento delle tasse dalla legge imposte. La forma solenne del giudizio penale, dov'è una garanzia di giustizia, non può cambiare la natura delle cose e modificare l'essenza; la condanna, comunque pronunziata in seguito a pubblico dibattimento restò sempre una pena d'indole fiscale, proporzionata alla tassa non soddisfatta.

Che le stesse considerazioni si applicano ed a maggiore ragione alle trasgressioni alla legge sui velocipedi. Per l'art. 4 della legge in vigore 10 dicembre 1905, N. 582 come per l'articolo 11 di quella precedente 22 luglio 1897, N. 318, la pena della trasgressione è in ragione della tassa, il doppio. Ma vi è di più: con l'ultima legge non solo è ammessa la decisione amministrativa per la liquidazione ed applicazione dell'ammenda — sistema questo generalmente adottato nella legge d'indole finanziaria, ma è riconosciuta altresì al contravventore la facoltà di

rimettersi irrimediabilmente alla stessa autorità perchè decida della sussistenza o meno della contravvenzione (art. 8). Inoltre le macchine cadute in contravvenzione debbono essere sequestrate, a meno che il contravventore non paghi l'ammenda o non ne faccia deposito a titolo di cauzione, per essere poi venduti in soddisfazione della pena o delle spese (articoli 6 e 10). Dando la logica e giuridica illazione, che la legge speciale ha derogato al Codice Penale disciplinando l'intera materia con disposizioni tutte proprie e indipendenti dalla legge penale comune.

L'articolo 101 del Codice Penale ammette bensì l'oblazione, ma prescrive forme e limiti determinati, mentre la legge del 1905 consente financo che l'autorità amministrativa si sostituisca al giudice ordinario per sentenziare sulla sussistenza stessa della trasgressione, il che sarebbe enormemente assurdo ed antiggiuridico, se si trattasse di un vero e proprio reato, vietando il nostro sistema punitivo, essenzialmente pubblico, che la pena possa essere applicata diversamente con le forme del rito penale e da altre autorità che non sia quella giudiziaria.

E d'altra parte, si rende palese che la legge speciale miri soltanto a tutelare le ragioni fiscali, il pagamento dell'ammenda che tiene luogo della tassa non soddisfatta, mentre il Codice Penale — quando ritiene pericoloso le cose che servono a consumare il reato, ne ordina la confisca (articolo 36).

Se adunque la legge speciale ha regolato tutta la materia riguardante le contravvenzioni, sono inapplicabili le disposizioni del Codice Penale (articolo 10) e però non si potrebbe ricorrere all'articolo 24, per convertire l'ammenda in arresto, come non potrebbe la pena essere diminuita per ragione dell'età minore del contravventore o per circostanze attenuanti.

Per meglio favorire la libera circolazione internazionale degli automobili.

Il sistema del tritico introdotto nei principali Stati europei per la temporanea importazione di automobili all'estero con esenzione di deposito, ha favorito non poco la circolazione internazionale di detti veicoli: tuttavia se detto documento porta un utile indiscutibile agli automobilisti che compiono un'escursione in un solo Stato, non è parimenti vantaggioso a coloro che intendono compiere lunghi viaggi ed oltrepassare col loro veicoli varie frontiere di diversa nazionalità.

Questi automobilisti devono provvedersi di tanti tritici quanti sono gli Stati che intendono oltrepassare, immobilizzando a garanzia di essi una somma cospicua presso le Società emittenti di tritici.

Se il versamento di tanta somma s'impone, dato il regime attuale, non si renderebbe necessario qualora venisse introdotto e riconosciuto da parte dei Governi che istituirono l'uso del tritico, l'unificazione di esso in un unico modello internazionale.

Se così fosse basterebbe il versamento di un deposito cauzionale corrispondente alla tariffa doganale più elevata vigente negli Stati interessati.

A togliere questo inconveniente e rendere così sempre più facile la circolazione degli automobili negli Stati esteri, il Touring ha studiato un modello di libretto per la circolazione internazionale degli automobili che avrebbe egualmente valore per tutti gli Stati e tutte le frontiere, unificando tutti i tritici ora esistenti, diversi nella forma o nella validità ma identici nei diritti che conferiscono, nel libretto unico proposto — il Touring assistito dagli on. deputati Molmenti, Loero e dal senatore Biscarotti ha presentato in Roma a S. E. Cottafavi, Sottosegretario di Stato alle Finanze e al Comm. Varvelli, l'egregio Direttore Generale delle Gabelle, una memoria col modello del libretto perchè in base ai voti e desiderati in essa esposti, il nostro Governo si faccia promotore di una conferenza internazionale per discutere coi rappresentanti di quei Governi che hanno concesso il regime del tritico sull'opportunità di sostituire ad esso un unico documento che fosse adottato da tutti gli Stati sotto la denominazione di libretto di libera circolazione internazionale degli automobili.

S. E. l'on. Cottafavi e il comm. Varvelli hanno fatto buon viso alla nostra proposta, riservandosi di studiare la questione innanzi di prendere le opportune deliberazioni.

Speriamo nel buon successo della causa.

Premi ai Soci benemeriti del 1908

Una MOTOCICLETTA ed una BICICLETTA per i Soci del 1908!

Premi ordinari. — 1. Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica *medaglia ricordo*, d'argento.

2. Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla *grande medaglia d'argento*.

3. A chi ne procura cento viene assegnata una *medaglia d'oro*.

4. Chi durante il 1908 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci sarà dichiarato *recordmann* del 1908 nella propaganda e riceverà una *grande medaglia d'oro*.

Ad ogni socio benemerito sarà rilasciato, per una volta tanto, uno splendido e pratico *carnet*.

Premi straordinari. — Tutti i soci che avranno presentato dal 1° gennaio al 31 dicembre 1908 dieci o più soci optanti per il 1908 concorreranno con un numero per ogni dieci soci presentati all'assegnazione a sorte di molti premi di notevole valore fra i quali:

una MOTOSACOCHE

Mod. 1907 (Brevato H. & A. Dufaux & Cie) motore di HP 1 1/2 pronto per essere applicato a qualunque bicicletta, fornito di puleggia sul cerchione, di cinghia e di comando del manubrio.

Dono del signor Gustavo F. Montchal, agente per l'Italia della "Motosacocche".

una Bicicletta di lusso GRITZNER

Mod. 1908, leggerissima, da viaggio e da corsa su strada a scatto libero con nuovissimi e potenti freni al cerchio a leve speciali Gritzner.

Dono della Casa E. Flaig, Milano: Via Moscova, 15.

Richiedere alla Ditta offerente il nuovo Catalogo "Gritzner".

Inoltre:

1. Un apparecchio Alba 40 per lastre 9 x 12 montato con otturatore per pose ed istantaneo e con velocità regolabile da un 25° a un 100° di secondo, funzionante tanto a mano che con scatto pneumatico a pera. Unito una chassis doppio. — Dono della Ditta Gansini, Namias e C. di M. Gansini, Milano.

2. Tre orologi assortiti, di precisione a scappamento brevettato, con bilanciere cronometro, specialmente adatti per turisti. — Doni della Ditta Fabrique Festina, La Chaux-de-Fonds (Suisse).

3. Un cronografo-contatore di Sport della Casa Jeanerret Hrehm di St. Imier. — Dono del signor V. Mionatti, console del T. C. I. in Milano.

4. Un Accumulatore Hensemberger per motociclo. — Dono del Cap. G. Negro, Firenze.

5. Sei pezzi modello 1908 freno Carloni. — Dono dell'Agencia Freno Carloni, Milano.

6. Un freno Omega; un freno Rex; un freno Fulgor. — Doni della Ditta C. Bassoli e C. Bologna.

7. Cassa 12 bottiglie Marvala Florio, marca S. O. M. vecchio superiore. — Dono della Ditta Crosti e Vitali, Milano, via Bramante. 7. Agenti per la Lombardia della Società Anonima Vin. Ital. Florio e C.

8. Due penne a serbatoio Waterman. — Doni della Ditta L. e C. Hardtmuth, Milano, Via Bossi, 4.

9. Sei fanali "Aquilas", nichelati per bicicletta. — Doni della Ditta Fratelli Santini, Ferrara.

10. Tre album, alla Rivista nel 1909. Tre copie di ciascuno dei seguenti volumi: *La fotografia in pratica* del dott. Photophilus; *Chimica fotografica* del dott. S. Allegretti; *La fotografia d'inverno*, di Giugantra. — Doni del periodico *Il Corriere fotografico* di Milano.

11. Pneu riparatore sistema Anselmi, per automobili. — Dono del Dott. Ernesto Anselmi, Viterbo.

12. Due farmacie tascabili o borse d'urgenza — in pelle — complete di ogni suppellettile, medicazioni e medicinali, specialmente indicati per turisti. — Dono della Ditta U. Maruolli e C., Milano, via Aldo Manuzio (Fornitrici delle Cassette di medicazione del T. C. I.)

13. Quattro astucci di 6 scatole di Autocreme ciascuno. — Doni del dott. A. Piccinini, Pont St. Martin.

14. Dieci copie della Guida della Lombardia. Edizione del T. C. I. 1904, costituenti altrettanti premi.

(Ogni Guida si compone di tre volumi a cui vanno uniti sei fogli della carta al 100 000 della regione). — Doni del T. C. I.

15. - Filtro Berkefeld - per sterilizzare o filtrare l'acqua inquinata o potabile. Tipo per ciclista. — Dono dell'Ing. Carlo Baumert, Milano, Via Principe Umberto 4.

16. Pneu Pneumatici Pirelli per bicicletta. — Dono del Sig. A. Isnenghi, Capo console del T. C. I. in Riva di Trento.

17. Tre copie dell'*Attraverso l'Italia* (nuova edizione del T. C. I.). Opera che descrive o illustra con una serie di 2000 splendide fotografie le bellezze artistiche o naturali di cui è ricca l'Italia. — Dono delle Ditte Capriolo & Massimino e Vonwiller.

18. Due accumulatori per motociclo;
" " " " per automobile.

Doni della Ditta G. Hensemberger - Monza.

19. Dieci libretti d'iscrizione alla Cassa sociale Pensioni Vitalizie. — Dono dell'Agencia di Firenze (Via Maffa 1).

20. Etagère stile inglese per la raccolta di tutte le pubblicazioni del T. C. I. — Dono della Ditta G. Beneggi, Milano, via Stella 30.

21. Sei portafogli in pelle di foca. — Doni dello Stabilimento di legatoria Torriani e C., Milano.

22. Duecento Biglietti da visita in litografia con sigla T. C. I. — Scatola papeterie con monogramma. — Dono del T. C. I.

UNA MEDAGLIA ai benemeriti della Carta d'Italia.

La medaglia è assegnata in:

BRONZO a quei soci che avranno procurato entro il 1908 due nuove adesioni con l'acquisto in pari tempo del blocco dei 12 fogli arretrati della Carta d'Italia.

ARGENTO a quelli che alla medesima condizione avranno procurato quattro soci.

I soci che avessero già conseguita la medaglia di bronzo potranno cambiarla in quella d'argento presentando altre due iscrizioni coll'acquisto del blocco di fogli arretrati della Carta d'Italia e previa restituzione della medaglia in bronzo già ricevuta.



I soci che avessero già conseguita la medaglia di bronzo potranno cambiarla in quella d'argento presentando altre due iscrizioni coll'acquisto del blocco di fogli arretrati della Carta d'Italia e previa restituzione della medaglia in bronzo già ricevuta.

Valersi della scheda d'associazione stampata a tergo della striscia esterna della copertina.

Premi ai Soci Benemeriti del 1907.

L'estrazione a sorte dei premi ai soci benemeriti del 1907 diede il risultato seguente:

1. Bianchi Romolo, Milano — 2. Zanchi dott. Ing. Luigi, Bergamo — 3. Brunelli Giovanni, Bologna — 4. Isnenghi Achille, Riva di Trento — 5. Bianchi cap. Amedeo, Lecce — 6. Marzorati Claudio, Milano — 7. Battaglini avv. Sante, Reggio Emilia — 8. Fioretta cav. Pietro, Novara — 9. Zambaldi Ferruccio, Pistola — 10. Frassi cap. Giuseppe, Napoli — 11. Fossati Giuseppe, Vigevano — 12. Negro cap. Giuseppe, Firenze — 13. Rinaldi ten. Gaetano, Massa Carrara — 14. Zaini Angelo, Pistola — 15. Isnenghi Achille, Riva di Trento — 16. Neri Silvio Armando, Torino — 17. Marzorati Claudio, Milano — 18. Pellegrini cap. Lionello, Firenze — 19. Sartoretti Alfredo, Pozzuolo — 20. Brunelli Giuseppe, Gallipoli — 21. Saragat Cesare, Sanluri — 22. Ciardi Ettore, Venezia — 23. Alliana magg. Pietro, Milano — 24. Cabella Sebastiano, Trigolo — 25. Salinardi cap. Ernesto, Bologna — 26. Mantegazza Achille, Roma — 27. Martini ten. Ettore, Torino — 28. Serafini Amici ten. A., Ravenna — 29. Brunelli Giovanni, Bologna — 30. Alliana magg. Pietro, Milano — 31. Osenga Ing. Tullio, Grosseto — 32. Neri Silvio Armando, Torino — 33. Isnenghi Achille, Riva di Trento — 34. Fogliani dott. Adolfo, Vignola — 35. Paccagnini Felice, Paganico — 36. Frati Angelo, Bologna — 37. Baratta Cesare, Buenos Ayres

La rappresentazione geografica

della produzione mondiale

La *Rivista* si abbellisce in questo suo fascicolo della Tavola di retroscena che contiene, graficamente presentati nella loro proporzionalità, provincia per provincia, in quattro Cartine, i prodotti del frumento, dell'olio d'oliva, del riso, degli agrumi in Italia. Se si immaginasse di sovrapporre le quattro cartine, si potrebbe scorgere che la maggiore abbondanza di ogni prodotto non è distribuita in modo che ciascuna provincia abbia una media compensatrice. Alcune risultano più ricche delle altre ed ovvie considerazioni di clima, di altimetria, di coltivazioni spiegano in parte il fenomeno.

Ma la stessa pubblicazione che contiene queste quattro suggestive Italiotte ne contiene altre per il riso, i boschi, il fieno, i bozzoli, i borini, gli orini, gli equini, i suini, i latticini, la macinazione dei cereali e paste alimentari, la distillazione dello spirito. E l'esame di queste cartine si rilega chiaramente ai rapporti derivanti da tre altre, che danno la temperatura di gennaio, quella di luglio e le medie annuali e a due ancora, che presentano le piogge e la densità di popolazione.

La perspicuità del modo di presentazione è così grande che, con tutta facilità, dallo studio delle parti si assurge ad una comprensione notevole dello stato economico-commerciale del Paese. Ciascuno secondo la coltura propria e le proprie tendenze, trova poi i punti di contatto per spiegarsi i diversi stati sociali delle regioni italiane.

L'opera che contiene tanta e così preziosa statistica condensata e resa attraente è l'*Atlante di Geografia Commerciale* del Prof. GUIDO ASSENETO riveduto dal Prof. E. FRIEDRICH dell'Università di Lipsia, competenza ben nota nella geografia commerciale. La pubblicazione comprenderà tre parti indipendenti l'una dall'altra: la *Geografia Mondiale*, quella *Europea*, quella *Italiana*, ed è di quest'ultima, la prima pubblicata, e testè uscita, che stiamo parlando.

L'*Atlante* comprende un'altra serie di tavole di grandezza quadrupla delle piccole Italic già accennate, destinate alla relazione di fenomeni più complessi, che una scala troppo piccola non avrebbe permesso di ben specificare.

La prima è una *Italia fisica*, con monti, pianure, profondità di mari. Gli spazi liberi oltre confine sono occupati dalle piante dei porti di Ancona e Ve-

nezia con molti dettagli sui fondali del mare, ecc. Così in questo fascicolo vengono rappresentati i principali porti commerciali d'Italia, come negli altri quelli di Europa e delle altre parti del mondo.

La seconda dà la *distribuzione* di molti prodotti vegetali, pascoli, prati, boschi, frumento, mais, ecc., canapa, tabacco, cotone, riso, olivo, agrumi, mandorle, castagne, barbabietole, ortaggi, patate, tartufi. Gli angoli vuoti contengono i porti di Palermo, Messina, lo stretto di Messina.

Una terza carta, sempre nella stessa scala, dà i *prodotti della pesca*, colla direzione del traffico di questi prodotti. Risaltano i luoghi principali di pesca del tonno (anzi vi sono negli angoli tre cartine speciali delle tonnare messinesi, trapanesi, napoletane), delle anguille, delle aragoste, delle acciughe, del merluzzo, delle sardine, del pesce spada, delle ostriche, delle triglie, dei cefali, delle sogliole, dei coralli, delle spugne, ecc.

Una quarta carta dà i *minerali*: lignite, torba, ferro, oro, argento, piombo, zinco, rame, zolfo, petrolio, asfalto, acido borico, alabastro, antimonio, mercurio, granito, marmo, pozzolana, sale, lava, ecc. Gli angoli liberi sono utilizzati colle piantine dei porti di Napoli, Bari, Catania, Brindisi.

Una quinta carta dà la *distribuzione delle industrie* e vi sono classificate in particolar modo quelle della seta, del cotone, della lana, del lino e della canapa, oltre a molte altre (giuta, paglia, pelle, carta, industrie chimiche, ecc.). Questa carta era certo la più difficile da organizzare e sebbene un grande sforzo sia stato fatto per dare sinteticamente l'accentramento industriale delle diverse località, forse la grafica adottata potrebbe venire migliorata. Negli spazi liberi una cartina della distribuzione di forze motrici in Italia, del distretto industriale di Genova e le piantine dei porti di Genova, Civitavecchia e Livorno.

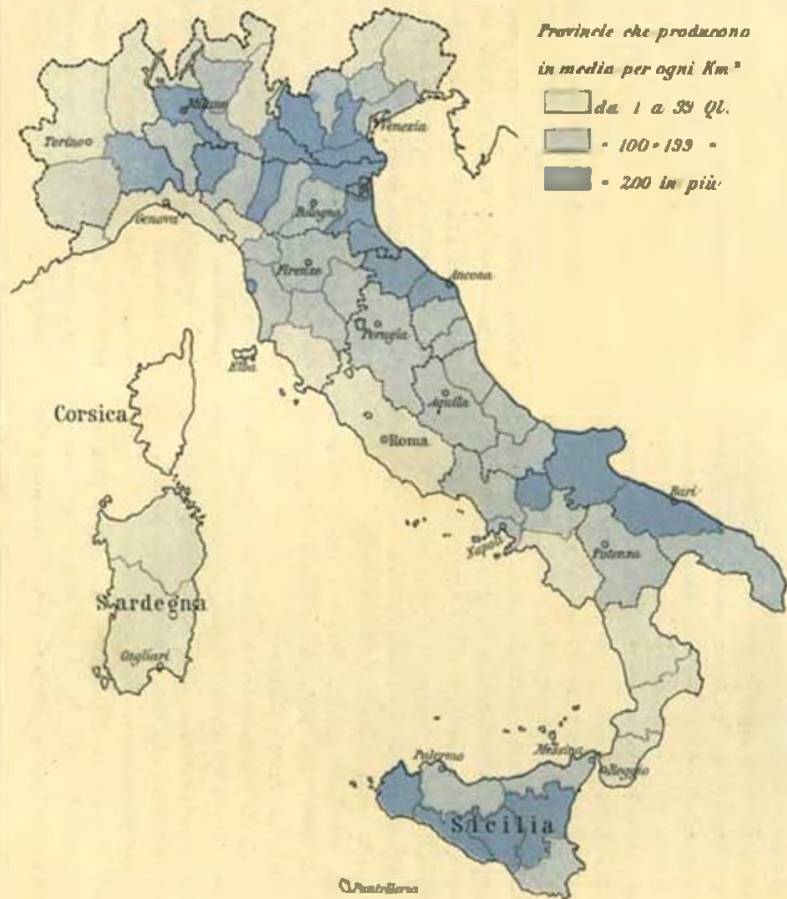
Un'altra tavola contiene l'*Eritrea* rispetto alla *vegetazione* (pascoli frequenti, pascoli rari, colture frequenti, colture rare, boschi e cespugli, vegetazione desertica) e rispetto agli *animali* (pecore, buoi, dromedari, asini, cavalli, mull, oltre che alla pesca di tartarughe, perle, madreperla), con una carta speciale dei dintorni di Massaua.

FRUMENTO

VINO

Province che producono
in media per ogni Km²

- da 1 a 39 Ql.
- 100 - 133 -
- 200 in più



Province che producono
ettolitri di vino

- meno di 100.000
 - - 500.000
 - - 1.000.000
 - più di 1.000.000
- Vini rinomati



OLIO D'OLIVA



AGRUMI



Infine una tavola doppia è intitolata *Gli Italiani all'Estero*. Essa contiene un planisfero in proiezione azimutale equivalente, cioè la più adatta per dare coll'intensità dei colori le impressioni proporzionali anche alla superficie della densità delle popolazioni. I paesi di tutto il mondo sono coloriti in diverso modo secondo che hanno da 50 a 100 italiani ogni 10,000 abitanti da 100 a 1000 e oltre mille. Ogni paese porta poi in cifra rotonda il proprio contingente d'italiani. È così che apprendiamo che più di un decimo della popolazione argentina e dell'Uruguay è d'italiani, che gli Stati Uniti ne contano 750,000 e il solo Brasile 1,100,000.

Carte speciali ci fanno poi constare che più di $\frac{1}{5}$ della popolazione è italiana nell'Uruguay, nel Rio Grande do Sul. Nello Stato di Espiritu Santo gli italiani arrivano al 30 % e toccano il 45 % in quello di San Paolo! Altre carte danno la ripartizione sulle coste del Mediterraneo, negli Stati Uniti d'America, nella Colonia Eritrea, in tutta Europa. Un'altra ancora dà il totale degli emigranti per ciascuna provincia, e un'altra infine gli emigranti per gli Stati Europei e per il bacino del Mediterraneo, diviso per province.

Da quest'insieme di dati il fenomeno dell'emigrazione sezionato in diversi modi balza fuori chiaro nei suoi rapporti colle località, rapporti che vengono completati nella mente o spiegati almeno parzialmente da tutti i dati esposti nelle carte del clima, delle colture, e delle industrie di cui si è parlato prima.

Sedici pagine di testo seguono tutte queste carte, se testo si può chiamare questo che contiene non meno di 66 tra altre cartine e soprattutto diagrammi statistici raccoglienti in piccolissimo spazio e in modo evidente una quantità di notizie anche poco note sull'Italia fisica (rapporti tra superficie e coste, tra superficie di ciascuna regione e l'area montagnosa e quella piana:

fra temperatura e pioggia). Poi viene l'utilizzazione del terreno secondo le colture, i paesi di provenienza del grano e il rapporto d'importazione dei porti importanti, l'esportazione del vino, l'importazione relativa dei bozzoli, la produzione dei bozzoli, l'importazione ed esportazione di bovini, equini, ecc.

L'insieme di questo atlante commerciale — il primo che si pubblica in Italia e senza dubbio un notevole lavoro d'arte cartografica oltre che di studio — dà luogo a meditazioni continuamente rinnovate ogni volta che se ne studia qualche brano. Il curioso si è che esso può essere utile tanto al giovane studente quanto all'uomo d'affari o allo studioso, perchè tutti ne comprendono subito con chiarezza assoluta i fatti, salvo a trarne le conseguenze ciascuno secondo il proprio punto di vista e la cultura speciale.

Tutti i soci del Touring dovrebbero possedere questo bell'Atlante che è un vero manuale di conoscenza statistica dell'Italia guardata da punti di vista che di solito non si conoscono: o, se altrimenti si vuole, una illustrazione del Paese regione per regione e prodotto per prodotto, tale da servire di complemento alle descrizioni turistiche che la Rivista e la Carta del T. forniscono loro.

Come sopra si è detto il prezzo è alla portata di ogni borsa perchè l'**Atlante di Geografia Commerciale dell'Italia** qui descritto si può avere direttamente all'ISTITUTO GEOGRAFICO DE AGOSTINI - ROMA, che ne è l'escutore e l'editore, al prezzo di L. 5 (più L. 0.60 per spedizione raccomandata).

Il Touring ne tiene un deposito alla Sede Centrale al prezzo di L. 5 preso di presenza, e di L. 5.60 se chiesto e spedito per posta (vaglia anticipato).



Annuario Generale 1908-1909.

L'Annuario è stato distribuito a tutti i soci in regola col pagamento della quota 1908.

Esso viene inviato poi agli altri mano mano che pagano gli assegni loro trasmessi a domicilio.

Colla sua 14ª edizione l'Annuario Generale del T. C. I. (1908-1909) diventa biennale. Trasformazione estrinseca al libro in quanto non ne concerne né la sostanza né la forma, ma della quale sarà tuttavia opportuno dichiarar qui la ragione e lo scopo.

Divenuti per non breve e per studiosa esperienza stabili e definitivi criteri ed i metodi coi quali l'Annuario è compilato e si pubblica, anche il divario fra due edizioni immediatamente consecutive diviene necessariamente minimo. Non muta infatti la disposizione e la veste tipografica dell'opera e pochissimo può variar la materia la quale in parte è per sé stessa costante (regolamenti, tariffe, località, ecc.), in parte muta assai lentamente (consolati, affiliamenti, nuovi uffici postali e telegrafici) od ha mutazioni poco importanti alle quali non è possibile, indipendentemente dal Touring e dall'Annuario tener dietro d'anno in anno (notizie statistiche, ecc.).

La biennialità quindi dell'Annuario non ne diminuisce per nulla l'utilità e la attualità, mentre importa una notevole economia finanziaria e di lavoro che può essere, e daremo opera che sia, assai utile rivolta a vantaggio dei soci e dell'Associazione. — Anche in questa edizione l'Annuario si accrebbe di qualche nuova notizia p. e. sui passaporti e sui porti d'arme, sulle limitazioni al diritto di fotografare, sulle tariffe differenziali ferroviarie, ecc., ecc.

Sempre crescenti del resto saranno lo studio e le cure per migliorare questa che è tra le più importanti pubblicazioni del Touring; la Direzione e l'Ufficio considerano l'allungato periodo di gestazione del prossimo Annuario come un maggior impegno di renderlo sempre più ricco ed esatto e meglio rispondente ai bisogni dei soci ed al compito del Touring.

Per soddisfare a questo nostro impegno ci sarà più che mai prezioso il consiglio e la collaborazione dei soci e di quanti usano dell'Annuario; preghiamo quindi tutti coloro (consoli, soci, lettori) che avessero proposte, aggiunte, modificazioni, correzioni o altro da proporre per la prossima edizione dell'Annuario, di comunicarle con sollecitudine alla Redazione dell'Annuario del Touring - Milano.

Per il miglioramento degli alberghi.

La riunione di Como del giorno 11 aprile.

Il giorno 11 aprile, a Como, nella sala del Casino Sociale cortesemente concessa, ebbe luogo la terza riunione fra gli albergatori, indetta dalla Commissione Miglioramento Alberghi, costituita presso il T. C. I.

Erano presenti le autorità cittadine, i rappresentanti della stampa, gran numero di albergatori e di soci del Touring.

L'avv. Bortolo Bellotti e il signor Luigi Gavirati presentati dal capo consolo locale ing. Ponci spiegarono applauditissimi l'azione e gli intenti del Touring Club nel riguardo del miglioramento degli alberghi.

Seguì una discussione alla quale parteciparono il sindaco di Como, il direttore del giornale *La Provincia*, signor Massuero, il comm. Confalonieri e il cavaliere Colleoni.

Venne approvato un ordine del giorno di plauso per l'azione del Touring Club, e fu decisa la nomina di una Commissione composta dei consoli locali del Touring Club, di una rappresentanza degli albergatori e della stampa, allo scopo di proporre alle autorità locali i provvedimenti opportuni per favorire il movimento dei forestieri.

A proposito del trittico francese.

A complemento di quanto abbiamo scritto sulla *Rivista* del passato marzo in merito al trittico per la Francia, rendiamo noto che la Direzione generale delle Dogane francesi ha stabilito come termine ultimo per l'emissione del trittico attualmente in vigore, il 31 dicembre corrente anno.

Il nuovo trittico franco e che abolisce l'applicazione della fotografia dell'automobile sarà quindi emesso col primo gennaio 1909. Detto trittico, oltre le indicazioni già note, dovrà contenere il numero e il colore dello *chassis*, la marca ed il numero della carrozzeria, il numero dei posti, la natura ed il colore dell'imbottitura interna della carrozzeria.

Monografia illustrata Camere d'Albergo.

Artisticamente rilegata in pergamena a fregi dorati, è uscita in grande formato, edizione di lusso, con molte finissime incisioni e tavole fuori testo, la *Monografia del Concorso Camere d'Albergo* indetto dal T. C. I. nell'occasione dell'Esposizione di Milano 1906.

La riuscitissima pubblicazione con prefazione di Vittorio Pica costituisce senza dubbio il più ricco ed il più pratico manuale per l'arredamento e l'organizzazione dell'albergo e la raccomandiamo caldamente ai nostri soci ed agli albergatori che desiderano adottare nei loro alberghi i criteri della comodità, dell'igiene e dell'economia.

Trovasi in vendita presso la Sede centrale del T. C. I. a L. 2,50 per i soci e per gli albergatori e a L. 5 per i non soci.

..

La direzione del Touring nelle sue ultime sedute ha preso, tra l'altro, le seguenti deliberazioni:

ESPERIMENTI AI PASSAGGI A LIVELLO. — Si ricostituì la Commissione per i passaggi a livello, chiamando a comporla, oltre ai membri della Direzione, il cav. Guastalla, il cav. Pizzagalli, il conte Sormani e un ingegnere delegato delle Ferrovie dello Stato.

CONSOLATO DI S. REMO. — La Direzione prende atto delle dimissioni dalla carica rassegnate dal signor G. B. Rubino.

"F.I.A.L.=LEGNANO", 8 HP.

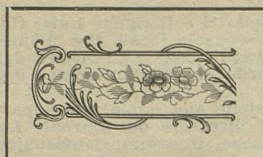
Unica Vettura pratica, perfetta, elegante, economica, 2 cilindri. Trasmissione cardano. Accensione magneto. Cambio train balladeur. 3 velocità e marcia indietro. 3 freni potentissimi. Completa carrozzeria 2 posti. Pneu Dunlop renforcé L. 3950

MOTORI USO INDUSTRIALE ED AGRICOLO, 2, 4, 6, 8, 10, 12 HP.

ad 1, 2 e 4 cilindri. - Massima perfezione. - Minimo consumo.

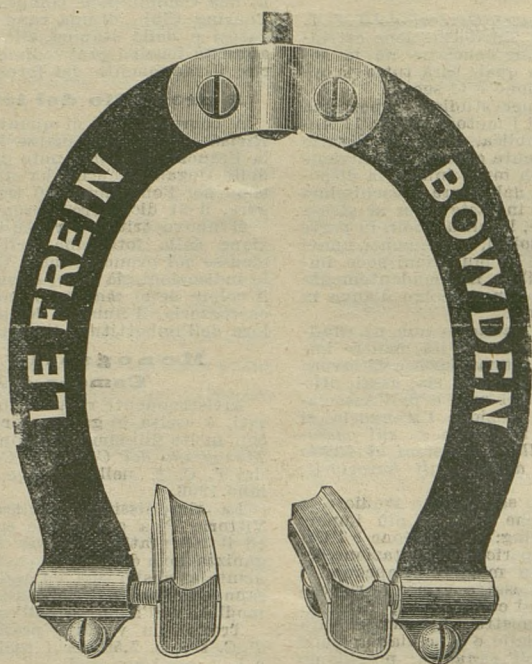
Chiedere listini: Fabbrica Italiana Automobili - Legnano

GOLD MEDAL



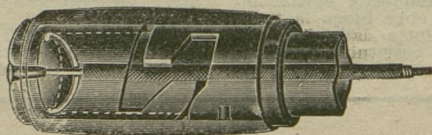
MILAN, 1906.

Adottate
sempre
ed
esclusivamente
il

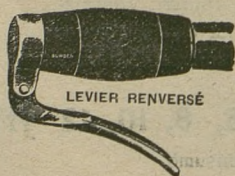


Fama mondiale
oltre
3.000.000
di Freni
venduti.

Freno BOWDEN



MANOPOLA GIREVOLE

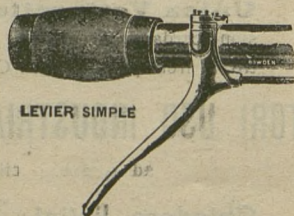


LEVIER RENVERSE

Comptoir Général
des Freins de Cycles Ltd.

Milano

Via Giuseppe Sirtori, 16 bis.



LEVIER SIMPLE

COMMISSIONE STRADE. — Si nomina a far parte della Commissione Strade il dott. Guido Ravà Sforzi, console del Touring a Mantova.

ADESIONI COSPICUE AL TOURING. — La Direzione prende atto con compiacimento della iscrizione a socio vitalizio della *R. Nave Vittorio Emanuele*, a mezzo del console A. Cacace, e della adesione al Touring di S. E. Begirondi Mulu-Ghetà, Ministro delle Finanze d'Etiopia, presentato dal socio signor S. Castagna.

PER UN PONTE SUL SAVIO PRESSO CENNA. — Si rinvia alla Commissione Strade la richiesta di parere e di appoggio del Touring per la costruzione di un nuovo ponte sul Savio presso Cenna.

INVITO DELLA DANTE ALIGHIERI PER UNA GITA SUL GARDA. — La Direzione prende atto dell'invito in data 28 marzo del Comitato di Brescia della Dante Alighieri perchè la Direzione stessa sia rappresentata nella gita sul Garda indetta per il 12 aprile corrente e manda a comunicare la propria adesione.

ESCURSIONE NAZIONALE IN SARDEGNA DELL'AUDAX ITALIANO. — Il Direttore ed il Vice Direttore Generale accettano la nomina a membri del Comitato d'onore per la Gita in Sardegna dell'Audax Italiano.

Il Touring Office Gondraud di Genova funziona già da qualche giorno nella nuova e grandiosa sede di via XX Settembre (Palazzo Hôtel Bristol).

Ci riserviamo di illustrare l'ufficio stesso nel prossimo numero della nostra *Rivista*, ma intanto avvertiamo i nostri soci e lettori che esso — come quelli di Milano, Palermo e Catania — dà chiarimenti gratuiti, vende biglietti ferroviari per l'Italia e per l'estero, biglietti delle più importanti Compagnie di Navigazione, fa servizio di cambio, accetta associazioni immediate al T. C. I., il pagamento delle quote annuali, e vende tutte le nostre pubblicazioni.

I biglietti ferroviari possono essere acquistati anche un giorno prima della partenza senza alcun aumento del prezzo praticato alla stazione.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni ai Soci del 1908.

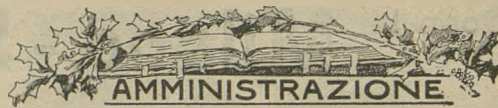
Annuario Generale 1908-1909. — La spedizione procede regolarmente fino dall'aprile scorso e sarà terminata verso la metà del corrente mese.

Carta d'Italia. — I due nuovi fogli preannunciati di Verona e di Siena — saranno pronti e distribuiti entro il corrente mese.

Umbria (Monografia illustrata di gran lusso). — La spedizione, cominciata alla fine di aprile u. s., proseguirà nel corrente mese.

I soci che non versarono ancora la quota 1908 — riceveranno le pubblicazioni dianzi menzionate man mano che si metteranno in regola coi pagamenti accogliendo gli assegni inviati loro a domicilio pel seguente importo:

L. 6,20 per Milano — L. 6,55 per Regno — L. 8,55 per l'estero.



CONSOLATO

Capo Consoli.

Firenze..... Dott. Gaspero Capei
Perugia Conte comm. Rodolfo Pucci Boncambi.

Consoli.

Albissola Marina... Benedetto Vivaldi.
Bianco Avv. Giuseppe Serra.
Bibiana Dott. Giuseppe Raimondo.
Bientina Adolfo Moretti.
Buccino Pietro De Vito.
Campegine Rag. Boniamino Villani.
Canzano Avv. Silvio De Dominicis.
Caprese Geremia Chinali.
Capua Rag. Alessandro Remotti.
Carmignano March. Antonio Ricci Riccardi.
Carpinetti Guglielmo Cilloni.
Castelnuovo di Gargagnana..... Demetrio Vannugli.
Castropignano Raffaele Borsella.
Ceprano Avv. Ignazio Vitaliani.
Cerro di Pasco Riccardo Lercari.
Corato Ing. Pasquale Malcangi.
Corneliano d'Alba Antonio Bosco.
Dego Giuseppe Damiani.
Elena Eduardo prof. Rebaudi.
Fabbrica di Roma Tommaso Cencelli.
Fabbrico Domenico Pellesia.
Ferrera Erbognone.. Avv. Attilio Strada.
Firenze..... Alfredo Brogi
" Dott. prof. Castellani Luigi.
" Ing. march. Corsini Ernesto.
" Guglielmo Giardi.
" Giori Lisci march. Lorenzo
" Alessandro Lorenzetti
Fontanelle Dott. Giorgio De Lucchi.
Frascati Alessandro Lippi.
Fubine Dott. Ernesto Barberis.
Gandino Vincenzo Testa.
Ghisalba Emilio Morzenti.
Gioia ne' Marsi.... Avv. cav. Clementino Jori.
Intra Carlo Carotti.
Lercara Friddi ... Ing. Leopoldo Antonelli.
Magenta Rag. Ezio Ponti.
Mammola Leone Piccolo.
Milano (Cons. Mil.) . Ten. Raul Scandelimbeni.
Monchio Dott. Gerolamo Pacchiani e Boiardi Susenna.
Pavia Franchi Maggi Giuseppe.
Perugia Dott. Demetrio Baldelli Bombelli.
" Dott. Domenico Ferrero.
" Cav. Ciro Mavarelli.
" Conte comm. Luciano Valentini.

AUTOMOBILI

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI

WOLSIIT

VETTURE DA TURISMO

E INDUSTRIALI

Regolarità ♣ Resistenza ♣ Economia

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIIT

Anonima Capitale L. 2 000 000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42
GARAGE — S. Cristoforo, 37

MILANO

Dopo la **Milano - S. Remo**

1° VANHAUVAERT — 2° GANNA
3° POTTIER — 4° RINGEVAL —
5° TROUSSELIER — 6° LEQUATRE

e la **S. Remo-Ventimiglia - Imperia-S. Remo**

1° AZZINI

la

Parigi - Roubaix

registra una nuova vittoria per il Pneumatico

DUNLOP

con Primo Vanhauvaert

e queste vittorie confermano una volta ancora che le

Coperture e
Camere d'aria

Dunlop

sono le migliori perchè più elastiche e più resistenti.



THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) L^{td}
MILANO

Via Giuseppe Sirtori, N. 1^A

Succursale: TORINO - Via Bertola N. 9



Perugia	Averardo Verdesi.
Pioltello	Ettore Boldorini.
Pisa (Cons. Univ.)	Lami Carlo Zanetto.
»	Andrea Piegaia.
Riposto	Giovanni Fiammingo Zandolino
Roccafranca	Giuseppe Razelli.
Roma (Cons. Nav.)	Guido Barbaro.
Sabbioneta	Geom. Carlo Averone.
San Justo	Pasquale Aste.
S. Ambrogio	Fortunato Neveux.
S. Remo	Rag. Italo Scotto.
Ussana	Efsio Contini.
Villa S. Giovanni	Ing. Fortunato Piccolo.
Zogno	Guido Galignani.

Legali.

Castel di Sangro....	Avv. Ferdinando Corrado.
Coprano	Avv. Ignazio Vitaliani.
Forco	Avv. Augusto Grassi.
Forio d'Ischia	Avv. Luca Milone.
Genzano	Avv. Antonino Masia.
Glavento	Avv. Guido Gerardi.
Guardia Sanframondi	Avv. Domenico Di Cesare.
Guastalla	Avv. Nullo Tovagliari.
Iglesias	Avv. Emilio Melis.
Lastra a Signa	Avv. Carlo Baroncelli.
Lauria	Avv. Andrea Reale.
Lavagna	Avv. cav. Luigi Rossi.
Lendinara	Avv. Giuseppe Lorenzoni.
Marigliano	Avv. Pasquale Siciliano.
Zogno	Avv. Aristide Torri.

Medici.

Bornago	Dott. Luigi Moschiari.
Gambellara	Dott. Carlo Ongaro.
Gattinara	Dott. Italo Cacciari.
Ghisalba	Dott. Giuseppe Morone.
Gradoli	Dott. Mario E. Migneco.
Iglesias	Dott. M. Alcardi.
Lecce	Dott. Gaetano Misurale.
Iuino	Dott. Pietro Spinelli.
Mariano Comense ..	Dott. Attilio Ghirardi.

AFFILIAMENTI.

Garages.

Cosenza.....	Auto-Garage Italia	I cat.
Palermo	Central-Garage Palermo II	»

Meccanici.

Buja	Tomini Andrea	II cat. C. M.
Castel di Lama	Grelli Giuseppe	II „ A. M. C.
Vedano al Lambro	Fratelli Rossi	II „ C.

Farmacisti.

Bagnolo Mella	Tadini Marco Angelo.
---------------------	----------------------



Offerte precedenti Cartelli N. 2879 L. 40 268

Nuove Offerte.

Municipio di Anfo	Cartelli N.	2 L.	40
„ Giaveno	„ „	3 „	30
„ Maranello	„ „	1 „	20
Consolato di Bergamo	„ „	1 „	15
Gerardi avv. Guido, Giaveno	„ „	2 „	20
Isnenghi A., Riva di Trento	„ „	2 „	30
Revedin conte A., Oderzo	„ „	2 „	20
Veloce Club Goriziano	„ „	1 „	10

Totale Cartelli N. 2891 L. 40 453

Soci quinquennali.

iscritti dal 1 al 29 Febbraio

Agnisetta Giuseppe, Intra — Aimonetti prof. Cesare, Torino — Anderson prof. Melville, B. Stanford — Associazione Archeologica Romana, Roma — Baschiera Luigi, Pordenone — Bassetti avv. Pietro, Bertinoro — Bertero Giuseppe, Biella — Bertetti Enrico, Rivanazzano — Bianchetti Agostino, Rovigno — Bianchi Amedeo, Lecce — Bianchi Costantino, Como — Boggio Mariet Alfredo, Torino — Bricoli Giuseppe, Livorno — Brigadoi Eugenio, Predazzo — Brunelli Giovanni, Bologna — Camporelli Antonio Novara — Carminati ing. Piero, Bergamo — Carradori Italo, Pistoia — Carsana Attilio, Ponte S. Pietro — Castelli Giuseppe, Milano — Cenciotti Ferdinando, Terni — CERNUSCHI PAGONI LUISA, Milano — Chiesa Giuseppe, Torino — Chitarin Ugo, S. Giustina Bellunese — Clivio Giulio Camillo, Caltagirone — Craven Robert H., Sestri Levante — Crocco cap. Giorgio, Roma — Croff Carlo, Parma — Curatola Bruno, Reggio Calabria — De Buzzaccarini march. Aleduse, Castello di Costabissara — De Grave Sells ing. Carlo, Cornigliano Liguria — De Luca cav. Pietro, Torino — De Luca La Rocca Stefano, Termini Imerese — Demaria cav. Giuseppe, Torino — Di Loreto Alfredo, Barrea — Di Palma Goffredo, Palermo — Fabretto Ernesto, Gorizia — Fattorini Giuseppe, Varallo — Ferrario Quirino, Novara — Franci Umberto, Rufina — Fumero Vincenzo, Torino — Gallo Emilio, Cossato — Gay Lorenzo, Torino — Gazzarini dott. Adolfo, Vada

Voigtländer

& Sohn, A. - S.

BRUNSWICK (Germania)

MANIFATTURA D'OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE ..

Succursali a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi, Londra, Mosca, Pietroburgo, New-York.



Piccolo apparecchio riflettore a specchio cm. 4 1/2 x 6

tutto in metallo leggerissimo.

ULTIMA NOVITÀ

In vendita presso tutti i negozianti di fotografia.

Domandare Catalogo N. 280 che si spedisce gratis e franco.

La sola

FONOTIPIA

può riprodurre le opere
del repertorio moderno.

La

FONOTIPIA

ha l'esclusività per la
riproduzione del canto
dei più grandi artisti.

I dischi

FONOTIPIA

benchè cantati da cele-
bri artisti sono a dop-
pia faccia.

I dischi

FONOTIPIA

sono firmati dagli arti-
sti che li hanno eseguiti.

I dischi

FONOTIPIA

sono i preferiti dagli
amatori della buona
musica.

I dischi

FONOTIPIA

si possono suonare con
qualsunque macchina.

I dischi

FONOTIPIA

ottennero il Gran Pre-
mio all'Esposiz. Inter-
nazionale Milano 1906.

I dischi

FONOTIPIA

sono i soli veramente
artistici e perfetti.

Chiedere Cataloghi alla SOCIETA' ITALIANA DI FONOTIPIA

MILANO - Via Dante, 4

— Gentilomo Alberto, Venezia — Gianolio ing. Vittorio, Cantalupo — Jacometti Carlo, Roma — Landi Enrico, Torino — Locatelli Elia, Treviglio — Manferoce dott. Antonio, Cinquefrondi — Manfredini Giulio Cesare, Reggio Emilia — Marta nob. Bruno, Agna — Martini Friederich, Berlino — Mengarini Umberto, Roma — Mombello Olimpio, Vallemosso — Monneret cav. Ugo, Milano — Montori Camillo, Torrano Nuovo — Moro Giovanni, Bellinzona — Mrach Vittorio, Pisino — Nardotto Guglielmo, Vicenza — Nesci Vincenzo, Reggio Calabria — Nisich Ettore, Pisino — Parrini Camillo, Piombino — Passera Achille, Genova — Paganelli Silvio, Pistoia — Paganini Luciano, Castano Primo — Pallavicini Paolo, Genova — Pierantoni prof. Eduard, Napoli — Rappis Alfredo, Andorno — Ricciardi Pollini Tommaso, Fucecchio — Ricci Abramo, Bologna — Ricci Raffaello, Firenze — Roddolo Giacinto, Saliceto — Rollino Ettore, Genova — Rota conte avv. Eugenio, Santa Bona — Salata Giovanni, Genova — Scala Ferdinando, Firenze — Scamoni ing. Paolo, Milano — Sciarra Alberto, Torino — Scomparini S., Trieste — Sozzani Alberto, Latte — Squindo Giuseppe, Cosato — Stefanini Emilio, Lecce — Stella Edoardo, Milano — Sterna Attilio, Varallo Sesia — TAVAZZI MARIA, Lodi — Terragni Enrico, Milano — Valentini Medoro, Canazei — Whitlock W., Nizza Marittima — Zanella Paride Alfredo, Brescia.

TOTALE N. 5150.

Soci benemeriti.

— Arnaldo Attilio, Venezia — Avezzano Camillo G., Torino — Bigiorno Soldaini Enrique, Caracas — Bottelli Giovanni, Milano — Bresciani ing. Bruno, Cerea — Carucci rag. Ciro, Napoli — Castoldi avv. Guido, Torino — Cavaleri Giacinto, Gerace — Chiesa Felice, Genova — Costa geom. Giovanni, Alme e — Cristini dott. Pier, Dione, Cologno al Serio — De Nicolais d'Alvarez Luigi, Guayaquil — Frassine G. Batt., Rovato — Lombardi Lamberto, Ascoli Piceno — Magnetini Luigi, Varano — Malaspina ten. Giuseppe, Ferrara — Nuzzi Pietro, Formia — Seccia Cortes prof. Pasquale, S. Marino.

TOTALE N. 1377.

Soci quinquennali

iscritti dal 1 al 31 Marzo.

Annovazzi Giuseppe, Terdobbiato — Appiani Fedele, Basilea — Arcari Giuseppe, Milano — Acquasclati G. B., Sanremo — Bacchelli Mario, Bologna — Baratelli Pietro, Bari — Benvenuto Pietro, Buenos Ayres — Bettonagli Gervaso, Torino — Bianchi Edmondo, Piombino — Biggi dott. Giovanni, Buenos Ayres — Blanc Tassinari Aldo, Dovadola — Bonazzi Giuseppe, Arzignano — Bottacchiari Romano, Milano — Brona cav. Cleto, S. Bonifacio — Brodie H. H., Sanremo — Caputi Domenico, Guayaquil — Carbone Agostino, Buenos Ayres — Carminati Giulio Francesco, Milano — Carpani Ambrogio, Milano — Cassitto ing. Umberto, Napoli — Charlier Alberto, Cologno — Confalonieri Enrico,

Mandello — De Benedetti avv. Alessandro, Torino — De Bosis Percy, Roma — De Micheli Jean, Novi Ligure — DE VREDENBRUCH baronessa ISA, Vienna — Dulio Giovanni, Milano — Duni ten. col. Alfonso, Cava dei Tirreni — Fortis Giovanni, Bergamo — Francia dott. Carlo, Bologna — Gausser dott. A., Garessio — Gaziello Eugène, Menton — Guidali Luigi, Napoli — Levi avv. Abramo, Torino — Lodi Battista, Pontoglio — Lodola geom. Francesco, Monticelli d'Angina — Marcozzi rag. Carlo, Milano — Mariano Eliseo, Palermo — Mognaschi Luigi, Milano — Mollo Silvestro, Vico Equense — Municipio di Tolentino — Murzi Enrico, Buenos Ayres — Olivetti Vittoriano, Biella — Pagani Giuseppe, Stresa — Pancirolli Giuseppe, Reggio Emilia — Pedrini Umberto, Bologna — Piredda Amerigo Agostino, Bassignana — Pollera cav. Alberto, Barentù — Prodocimo cav. dott. Attilio, Medina di Livenza — Protti Attilio, S. Angelo Lomellina — Pugnalone Ugo, Buenos Ayres — Rindi Giuseppe, Pistoia — Rognoni Pietro Oreste, Pavia — Rossetti cav. Carlo, Chartoum, — Ruspoli principe Alfonso, Roma — Sanguinetti conte Vittorio, Bologna — Schedoni P., Modena — Silvani Achille, Milano — Stefanelli Antonio, Poli — Stoppani Carlo, Fara Novare — Stroppa Rinaldo, Milano — Strozzini A., Winterthur — Taramasso ten. Cesare, Torino — Turri Enrico, New-York — Vescovi Giuseppe, Milano — Volpi Isidoro, Robbio — Wermuth Ernesto, Foligno.

Riscossione con assegno della quota 1908.

Continua la spedizione degli assegni ai soci ritardatari nel pagamento della quota 1908. Ricordiamo che gli assegni sono di L. 6,20 per Milano e di L. 6,55 per Regno.

Avvertenza importante. — Col presente fascicolo viene sospeso l'invio della *Rivista* ai soci che non hanno ancora versata la quota, salvo a riprenderlo a mano mano che essi saranno in regola coi pagamenti.

Una preghiera ai Soci.

Saremo veramente grati a quei soci che possiedono duplicati di pubblicazioni del Touring (Riviste, Annuari, Guida, Carte, ecc.), o numeri che non credessero di conservare, volessero ritornarli a questa sede per completare le varie raccolte possedute dalla nostra biblioteca.

Biciclette viaggianti come bagaglio.

I nostri associati che intendono usufruire delle facilitazioni derivanti dalla convenzione precorsa fra il Touring e le Ferrovie dello Stato per il rimborso del valore di accessori smarriti nelle spedizioni di biciclette come bagaglio, sono pregati osservare scrupolosamente le norme stabilite all'uopo nell'*Annuario Generale del Touring*: munirsi cioè degli appositi tre tagliandini, *cancellare attentamente su ciascuno di essi* le parole corrispondenti agli accessori da cui è scortata la macchina, e curarne l'applicazione.

Ciò ad evitare i frequenti errori che impediscono alla Direzione delle Ferrovie le necessario verifiche per stabilire se sia fondato il reclamo, che per conseguenza viene respinto.

Società Anonima - Cap. L. 780000

"ATRETO"

GOMME IMPERFORABILI

BREVETTATE IN TUTTA L'UNIONE.

ROMA - Via Due Macelli, 66

MILANO - Via Carroccio, 3

AGENZIE

MILANO - Via Giuseppe Verdi, 5 — PADOVA - Piazza Cavour, 4 — PARMA - Via Borgo Scuderie, 11
 FERRARA - Corso Giovecca, 34-36 — ROMA - Via del Pozzetto, 117 — NAPOLI - Piazza Vittoria, 2 bis
 TORINO - Via Gioberti, 12 — FIRENZE - Via Faenza, 2

"ATALA"

VELOCIPEDI

di 1° grado

Fabbrica Velocipedi

GATTI & PELLINI

MILANO

Viale Porta Nuova, 2

LASTRE **JOUGLA**
E CARTE

SONO LE MIGLIORI

PARIS - Rue de Rivoli, 45 - PARIS

"VELOXINE"

LA MIGLIORE BENZINA PER AUTOMOBILI

Rappresentanza e Deposito per Milano e Lombardia:

A. CACCIA & FIGLIO, Via Borgonuovo, 15 - Milano

Sovraccoperture "Humbert,, l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in cinque minuti su coperture nuove o del tutto fuori uso.

Coperture "Eureka,, di gomma, cuoio e chiodi. — Usate sulle vetture di S. M. il Re.

Coperture "U. De Bonmartini,, di gomma, tela e amianto.

Réchapages — Camere d'aria. Specialità assoluta.

Vulcanizzatore istantaneo "Annuska,, (L. 25 franco a domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi a:

U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, N. 5

Telefono 99-44 — Telegrammi: BONMARTINI - MILANO

(Corso Buenos Ayres)

S.I.F.F. SOCIETÀ ITALIANA
FARI E FANALI —
A SCAGLIA & C.

Fari e Fanali - Lanterne
Generatori per automobili
Sirene - Fischi - Cornette
Radiatori - Rubinetteria

Cataloghi gratis a richiesta

MILANO - Via Felice Bellotti, 15



NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS."

CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA
"E LA PAROLA AQUILAS"
FABBRICA F. SANTINI FERRARA

Le lampade "AQUILAS", a gas acetilene, brevettate, sono le migliori che esistano. Se ne fabbricano 100 modelli diversi per tutti gli usi. Un milione di pezzi già venduti. Ogni lampada "AQUILAS", porta impressa la marca soprastante e la parola "AQUILAS". Guardarsi dalle pericolose imitazioni.

GOMME PIENE

PER OMNIBUS E CAMIONS

POLACK

ADOTTATE DALLE PRINCIPALI FABBRICHE E PIÙ IMPORTANTI IMPRESE DI TRASPORTO

AGENTI PER L'ITALIA
CON DEPOSITO:

BONZI & MARCHI - MILANO

VIA S. NICOLAÒ, 1

Elenco dei Candidati

soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Marzo 1908

SOCI VITALIZI. (*)

ASMARA, Meluzzi ten. Onofrio — BARBANIA, Andreis cav. uff. Aurelio — BIELLA, Olivetti Arrigo Benv. — BOLOGNA, Sassoli de Bianchi conte Filippo — BUENOS AYRES, Circolo Italiano — FIRENZE, Gigliucci contessa Charlotte — GENOVA, Figari Angelo; Lloyd Sabaud; Piaggio Nicolo' A. — GIRGENTI, Giudice Gaspare — LIMA, Isola Alberto — MILANO, Arnoldi Giovanni; Fraguglia ing. Enrico; Impresa di Navigazione sul Lago di Garda; Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore; Mariani rag. Gaetano; Passoni Angelo; Ronchetti Ernesto; Salmoraghi comm. ing. Angelo; Scandola Mariano; Unione Cooperativa; Unione Italiana fra Consumatori e Fabbrianti Concimi Chimici — NAPOLI, Rossi Filangieri cav. Carlo — PADOVA, Orsolato dott. Giovanni — PECCIOLI, Mazzetti Leopoldo — ROMA, Deputazione Provinciale; Ministero dell'Istruzione Pubblica; R. Nave Vittorio Emanuele — SPEZZANO ALBANESE, Longo dott. avv. Luigi — TORINO, Marietti Mario Edeardo — USMATE, Garacini Carlo.

SOCI ANNUALI. (**)

ALESSANDRIA. — Cibrario Michele, Mignone Pietro.
 Acqui. — Ghiglia Francesco, Ivaldi Tomaso, Mascherini dott. Giuseppe.
 Asti. — Amerio Crescentino, Debenedetti Dario.
 Brusaschetto. — Palazzolo Attilio.
 Capriata d'Orba. — Borgatta Giuseppe.
 Casale Monferrato. — Boverio rag. Luigi, Nicola Giovanni, Pesce Pietro, Robutti Angelo, Serralunga Giuseppe, Turcotti geom. Eugenio, Venchi Vittorio.
 Fubine. — Garlasco Pietro.
 Gavi. — Milanese Camillo.
 Grana Monferr. — Balliano Camillo.
 Moncalvo. — Barra Luigi.
 Monterotondo. — Tavella don Egdardo.
 Novi Ligure. — De Micheli Jean.
 Ovada. — Gilardini Pier Ettore.
 S. Damiano d'Asti. — Biblioteca Popolare Gardini.
 Valenza. — Garavelli Lorenzo, Ricolfi Aristide.
 Valfenera. — Zabert Augusto.
 ANCONA. — Mancinelli Aristide.
 Fabriano. — Ciabacchini avv. Guglielmo.
 Iesi. — Fibbi Antonio, Solaroli Silvio.
 AQUILA. — Lugli Giuseppe, Salvi ten. Arturo.
 Avezzano. — Falcone Antonio.
 Civitella Rovelo. — Villa Renato.
 AREZZO. — Pasqui avv. Andrea.
 Montemignao. — Vignali Vircio.
 Monteverchi. — Avelardi dott. Arturo.
 Sansepolero. — Ruggeri Carlo.
 ASCOLI PICENO. — Cupramarittima. — Sparvieri Giuseppe.
 Pagliara. — Piunti Orazio.
 AVELLINO. — Lacedonia. — Gorgo dott. Guglielmo.
 Merra Irpino. — Molinari dott. Olindo.

(*) Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTI-CINQUE se all'Estero.

(**) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 8 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Stagione
1908

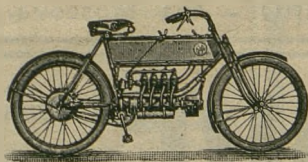
Motociclisti attenti!

Stagione
1908

Non dimenticate che una macchina per essere completa deve chiamarsi MOTOCICLETTA, se deve fare sempre un servizio senza il più che minimo inconveniente. — Non dimenticate che di tutte le Motociclette quella che tiene ancora oggi il maggior numero dei record:

di VENDITA MONDIALE, di ROBUSTEZZA, di SCORREVOLEZZA, di ECONOMIA NEL CONSUMO E NELLA MANUTENZIONE, è incontestabilmente la

F



N

F. N. Motocicletta monocilindrica L. 850 —

F. N. Motocicletta quattro cilindri L. 1100 —

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE — HERSTAL - LIÉGÉ

Succursale per l'Italia, gerenza:

A. FUSI & Co. - MILANO

DIREZIONE: Piazza Castello, 16

GARAGE: Via L. Mascheroni, 43

Cataloghi illustrati a richiesta, indicando il numero della tessera di socio del Touring.

REFERENZE A DISPOSIZIONE

IN QUALUNQUE PARTE D'ITALIA.

SCAT

SOCIETÀ CEIRANO
AUTOMOBILI TORINO

VETTURE DI LUSO E DA TURISMO

TIPI 14 - 16 E 22 HP. — QUATTRO CILINDRI — TRASMISSIONE CARDANO

ROBUSTE - SILENZIOSISSIME - MINIMO CONSUMO

WOLBER

I migliori
Pneumatici
per Cicli
e Motocicli

AGENZIA ITALIANA PNEUMATICI "WOLBER", - S. Balbiani, Piazza Castello, 20 - MILANO

La "Moto Rêve,"

la più leggera, più pratica delle biciclette a motore

2 HP. due cilindri e magneto
Brev. David & Gianoli

Prezzo della **Moto Rêve** completa, con forcella elastica ed accessori L. 875

Prezzo del motore stacc., completo, con magnete, serbatoio, cerchietto,
cinghia, comandi, in ordina di marcia L. 575

LISTINI GRATIS E FRANCO A RICHIESTA

"Moto Rêve," Italiana - Soc. Anon. - Capitale L. 450 000
MILANO - Via Moscovia, 10

L'azione successiva dei due cilindri produce una marcia silenziosa e regolare, senza contraccolpi e senza quelle trepidazioni che tanto stancano ed annoiano nei motori ad un cilindro. Infatti chi prova la **MOTO RÊVE** — e ciò diciamo per consenso unanime dei nostri clienti — non può più adattarsi, in seguito, ai motori monocilindrici.

GÖRICKE

BICICLETTE MODELLO 1908

Le più eleganti

Le più robuste

Le più economiche

Chiedere il nuovo catalogo alla Ditta

Alterauge & Hardy

MILANO - Via Nino Bixio, 17 - MILANO

Telefono 41-32.

- BARI.** — Baratelli rag. Pietro, Favia Gino, Favia Luigi, Lambertini Nicola, Loizzi avv. Luigi, Salzi Leonida, Santacroce Michele.
- Alamura.** — Daurant Bruno.
- Andria.** — Donvito Vincenzo.
- Giota del Colle.** — Tracquilio Carlo.
- Minervino Murge.** — Bevilacqua Brandi Nicola, Cristiani Francesco, D'AMBROSIO ADELE, Limongelli dott. Giuseppe, Montaruli Luigi.
- Molfetta.** — De Luca Francescantonio.
- Spinazzola.** — Scarangella ing. Domenico, Troiani Ernesto.
- BELLUNO.** — Arcangeli Guido.
- Borca.** — De Polo Guido, Perini Gaspare.
- Feltre.** — Bonsembiante ing. Ferruccio.
- Fonzaso.** — Corso Ezio.
- Longarone.** — Marin Antonio.
- Pedavena.** — Luciani Felice.
- BERGAMO.** — Bosis Giuseppe, Bravi Francesco, Circolo Artistico, Corti Luigi, Forino dott. Salvatore, Fortis Giovanni, Milesi Giuseppe, Moro Paolo, Richelmi Carlo, Zuccala Battista.
- Alzano Sopra.** — Bonoschi Benedetto.
- Chiari.** — Dellerba Paolo.
- Clusone.** — Gervasoni avv. Bortolo, Gervasoni ing. Tullio, Giudici Alessandro, Nicolotti Roberto, Pedrocchi Casimiro, Sant'Andrea nob. Giovanni, Terzi Elia.
- Cortenuova.** — Casari Francesco, Pavia dott. Giuseppe.
- Fiorano al Serio.** — Benaglio conte Giovanni.
- Lovere.** — Cadei Giuseppe, Bianchetti dott. Giacomo Valerio.
- Martinengo.** — Brignoli Pietro, Divieti Luigi, Morzenti Giovanni, Pagnoni Sebastiano.
- Ponte di Noss.** — Bottazzoli Luigi.
- Ponte S. Pietro.** — Cremonini rag. Guglielmo.
- S. Gervasio d'Adda.** — Conti Celso.
- Tavernola.** — Sandrini dott. Emilio.
- Villa d'Almè.** — Confalonieri rag. Enrico.
- Villa d'Adda.** — Stecchetti Fausto.
- Zogno.** — Ghirardi Pietro.
- BOLOGNA.** — Bacchelli Mario, Becucci Oreste, Beltrami Luigi, Bettini Vittorio, Cacciottola Luigi, Gillario rag. Giuseppe, Coscra Nicomede, Donati Enrico, Farini ing. Pietro, Ferri ing. Umberto, Gasparini ing. Dario, Giusti Armando, Gnudi Giuseppe, Golfieri Oreste, Guidicini Ettore, Marescotti Paolo, Mazza Eliseo, Meonesi Alfonso, Muggia dott. Attalo, Musi dott. Francesco — Parisini Federico, Parisini Francesco, Pasquali Petronio, Pavignani Ugo, Pederzoli Orfeo, Pedrini Alfredo, Pedrini Umberto, Pini Aldo, Poggeschi Carlo, Pradelli Angelo, Prezzolini Mario, RAVALDONI INES, Romagnoli dott. cav. Alfredo, Sacco Saverio, Sanguinetti comm. Vittorio, Simoni dott. Carlo Alberto, TOSINI MARIA, Veggetti Gualtiero, Veronesi G., Veronesi Giacomo, Zabban dott. Filippo.
- Borgo Panigale.** — Baraldi Armando.
- Casalecchio di Reno.** — Mattioli Marino.
- Castel Maggiore.** — Galletti Ugo, Menarini Domenico.
- Castel S. Pietro.** — Piana Gaetano.
- Fiorentina.** — Vicentini Vespasiano.
- Imola.** — Fedori Eugenio, MANARA GIUSEPPINA, MONTUSCHI ARTEMISIA.
- Molinella.** — Tottoli Antonio.
- Persiceto.** — Vecchi Calcedonio Vittorio.
- S. Lazzaro di Savena.** — Borelli Adolfo, Presi Guido.
- Trebbio di Reno.** — Marcheselli Arturo, Mazzoni Giuseppe.
- BRESCIA.** — Arrighi Riccardo, Avrese Ugo, Berther Clateo, Casalegno Giovanni, Cerica Angelo, Corbolani Livio, Crotti Fiorile, Donati Luigi Erasmo, Jervis ing. Tomaso, Lanti Francesco, Passerini Luigi, Van Breuse Maurizio.
- Anfo.** — Rago ten. Alberto.
- Bedizzele.** — Chiodi geom. Paolo.
- Bogliaco.** — Thaler avv. Paul.
- Bovegno.** — Locatelli Francesco.
- Campione sul Garda.** — CONSOLINI NINA.
- Castenedolo.** — Bianchini Francesco.
- Chiari.** — Botticella Giuseppe.
- Fresine.** — Costamagna Giovanni.
- Gardone Riv.** — Beringer rag. Augusto, Celli Agostino, Lutzel schwab cav. Carlo, Molinari dott. Giuseppe.
- Ghedì.** — Nalli Paolo Mario.
- Maderno.** — Gelmetti Giacomo, Pasettelli Luigi.
- Manerbio.** — Bonera Nicola, Morandi Ferdinando, Volpi dott. Giuseppe.

BRITANNIA

non conosce bicicletta migliore della

Per circa 50 anni questa marca è stata ed è sempre avanti a tutte per costruzione modelli e finiture.

Qualità superiore

AGENTI

MILANO	F.lli Brigatti - 83, Corso Venezia.
TORINO	Giuseppe Giorda - Piazza Paleocapa.
BOLOGNA	Antonio Pezzoli - 4, Via Barberia.
GENOVA	G. Malvisi - 173 r., Via Carlo Alberto.
ROMA	Avv. Cav. G. Coridori - 53, Via del Tritone
BERGAMO	Giacomo Begnini - 3, Borgo Palazzo.
BIELLA	Valentino Marcino - 6, Via Umberto.
FERRARA	F.lli Zanotti - 63-75, C. Porta Reno.
LECCO	Umberto Moretto - 2, Piazza Mazzini.
LUCCA	Giuseppe Sonnenfeld - 18, Corso Garibaldi.
MANTOVA	Enrico Bernoni - Portici Broletto,
MODENA	Filippo Gattei - Portico del Colle lo.
NOVARA	Ottavio Pedretti - 19, C. Carlo Alberto.
PADOVA	Curzio Aperi - 12, Via del Santo.
PARMA	Fiorenzo S. ipioni - 10, Via Leon d'Oro.
PISA	A. Montecchi - Via Tavoleria.
RAVENNA	Romano Montanari - 16, Via Cavour.
UDINE	Teodoro De-Luca.
VERONA	G. Pederzoli - 8, Piazza Dante.
PISTOIA	Augusto Margelli - 1242, V. Madonna.

THE SWIFT CYCLE Co. Ltd. - Coventry - England
Rapp. Generale per l'Italia: L. MAGNANI - PARMA

AI SOCI DEL T.C.I.

accennando al numero di tessera inviamo **Gratis e franco** il nuovo elegante opuscolo descrittivo del Freno Carloni "Duplex,,.

Il freno adottato da tutti quelli che desiderano essere veramente sicuri di un ottimo acquisto e della sicurezza personale.

Freno Carloni

S. Vicenzino, 4 - Milano

Automobilisti !

adoperando la

Benzina Nazionale Marca "Italia,"

avrete: rendimento massimo;

regolarità perfetta di funzionamento;

economia somma di consumo.

Società Petroli d'Italia - Via Andegari, 12 - Milano

SOCIETÀ ANONIMA

CAPITALE

L. 2.500.000



FIAT - ALBERTI-STOREO

— TORINO —

ROMA - MILANO

FIRENZE - GENOVA

NAPOLI - PADOVA



AGENTI
GENERALI
AUTOMOBILI

FIAT

VETURE

DA
CITTÀ
TURISMO
CORSA

OMNIBUS

CHARS-A-BANCS
CARRI TRASPORTI

MAGAZZINI DI
RIFORMIMENTO

OFFICINE DI RIPARAZIONE

TIPI 1908

10-14 HP. a cardano	28-40 HP. a catena
	40 50 > >
	60 > >
15-20 HP. a cardano	75 > >
20-30 > >	
18-24 > a catena	TIPO TAUNUS

INIZIO PRATICHE
PER SERVIZI PUBBLICI

GARAGES APERTO LA NOTTE E
GRATIS AI TURISTI DI PASSAGGIO

Marone. — Guerini Giulio.
Pisogne. — Olivieri ing. Marco.
Rovato. — Valzorio Arturo.
Toscolano. — Società Ciclistica
 «Toscolana».

CAGLIARI. — Paglietti nob. Rai-
 mondo, Piras ing. Umberto, Sec-
 chi prof. Tomaso, Serra nob.
 dott. Alberto, Vaghi Giuseppe.
Fluminimaggiore. — Matzè Pie-
 tro Antonio.

Lanusei. — Del Rio geom. Enrico,
 Zedda dott. Tullio.

Nurri. — Caredda Severino.
Oristano. — Orrù Giovanni.
Quarto S. Elena. — Saddi Dessy
 Pietrino.

Sanluri. — Sanna dott. Luigi.
Ussaramanna. — Accalal France-
 sco, Mancosu Antonio.

CALTANISSETTA. — *Terranova Si-*
cilia. — Jacona Vincenzo.

CAMPOBASSO. — Tancredi ing.
 Ang. Raff, Trivisonno Pietro,
 Ufficio Tecnico Provinciale.

Boiano. — Pallotta col. Vincenzo.
Castelpetroso. — Ferrara avv. Ca-
 millo.

Majalda. — Carife Carlo.
CASERTA. — Del Corona cap.
 Manfredi, Ricciardelli ing. Giu-
 seppe, Venditti Giacomo.

Capua. — Vanda Heurl Giulio.
Cassino. — Martire ing. Vincenzo.
Conca Campana. — Pagano An-
 tonio.

CATANIA. — Feo cav. Andrea.
CATANZARO. — Cavandoli ten.
 Mario, Deputazione Provinciale,
 Gironda Veraldi dei baroni di
 S. Vito comm. avv. Alfonso, Ma-
 donna Achille.

Monteleone C. — Cortesio ten.

Giacomo, De Luca Mariano.
Squillace. — Liperoti ing. Raffaele.
Tiriolo. — Megali ing. agr. Vin-
 cenzo.

CHIETI. — *Pescara.* — Agazzi
 ing. Pietro.
Taranta Peligna. — Carri Miche-
 lino.

COMO. — Cencini Telemaco, Corti
 Fermo, Donegana Lorenzo, Mar-
 tinelli Paolo.

Argegno. — Peroni Ugo.
Bardello. — Erba don Luigi.

Breccia. — Butti dott. Francesco.
Brunate. — Boggia Giacomo, Monti
 rag. Francesco.

Cantu. — Società Ginnastica Robur.
Carnisio. — Galbusera don Leone.

Cavallasca. — Livio don Mauro.
Cavona. — Premoselli Pietro, Ri-
 ghini Anselmo.

Cernobbio. — Bandel Giovanni,
 Butti Angelo.

Cugliate. — Chini Luigi.
Cuvio. — Mascioni Guido.

Dongo. — Rumi Marco.
Dumenza. — Vergani col. Carlo.

Gavirate. — Giolli don dott. Ric-
 cardo, Pellegatta don Filippo.

Laorca. — Dal Sic Camillo.
Lecco. — Baggioli Ambrogio.

Locate Varesino. — Pozzi Riccardo.
Malnate. — Facchetti dott. Vin-
 cenzo.

Marchirolo. — Bozzolo Santo, Pella
 Giuseppe.

Merate. — Colombo Marco, Co-
 lombo Rinaldo.

Olginasio. — Mauri don Emilio.
Osnago. — Nava Pietro.

Ponte Chiasso. — Albina Gustavo,
 Bossi Francesco, Cipriani Michele,
 Trapani Angelo.

Porto Valtravaglia. — Canavese
 Giuseppe.

Saltrio. — Pinardi Giacomo.

Varese. — Belli rag. Arturo, Brog-
 gini rag. Giuseppe, Gianolio
 Emon.

Vedano Olona. — Magnani Carlo.
Viggiù. — Scalabrini Luigi.

COSENZA. — David Enrico, I-
 snard Augustin.

Cassano Jonio. — Pontieri don
 Francesco, Rago Luigi, Toscano
 Federico.

Castrovillari. — Curci cav. Boni-
 facio.

CREMONA. — Cornelli Gustavo
 Fantoni Adolfo, Marangoni Carlo.
 Tona Lelio.

Bagnolo. — Barbieri Anacleto.
Cà d'Andrea. — Salomoni ing
 Alessandro.

CUNEO. — Firpo rag. Enrico, To-
 selli Francesco.

Brà. — Borgia Luigi, Montù Giu-
 seppe.

Caraglio. — Pellegrino Luigi.
Demonte. — Allietta Michele.

Fossano. — De Giovannini ten. Spar-
 tacco.

Morro d'Alba. — Antognoli Al-
 fredo.

Racconigi. — Bolgeri Aldo, Cur-
 chi Pietro, Musso Sebastiano,
 Riccio Giovanni, Riccio Giulio,
 Viglierco Pietro.

Saluzzo. — Berardi G. B.
Sampeyre. — Brena Luigi, Torre
 Carlo.

Verzuolo. — Chicco Francesco.

FERRARA. — Giusti Tullio
Mirabello. — Mantovani Roberto.
Pontelagoscuro. — Crispini Cleto.

EDOUARD DUBIED & C^{ie} = Couvet, 22

(SVIZZERA)

Fabbrica di pezzi staccati per
 Velocipedi, Motocicli
 e Automobili

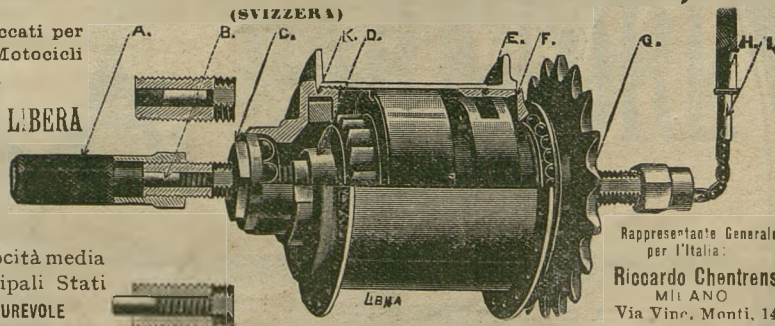
MOZZO A RUOTA LIBERA

"EDCO,,

TRE VELOCITÀ

Presa diretta per velocità media
 Patentato nei principali Stati

SEMPLICE - SOLIDO - DUREVOLE



Rappresentante Generale
 per l'Italia:

Riccardo Chentrens
 MILANO
 Via Vinc. Monti, 14

CENTAUR CYCLE Co. LTD. - COVENTRY

CASA FONDATA NEL 1876

CENTAUR

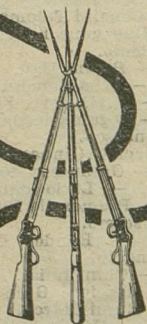
VELOCIPEDI DI PRIMO ORDINE

Agenti per l'Italia
 con Deposito:

BONZI & MARCHI MILANO

Via S. Nicolao, 1

TRADE MARKS



B.S.A.

Ciclisti!

Nell'acquistare una bicicletta di serie, pretendere dai vostri fornitori vi diano una bicicletta unicamente costruita con SERIE

B. S. A.

Solo con queste serie voi potrete essere sicuri di avere una buona Bicicletta che vi possa permettere lunghe gite e che abbia anche lunga durata. — Fate attenzione che ogni pezzo della bicicletta abbia queste tre lettere ed i tre fucili, che hanno formato finora questa marca mondiale.

Società Anonima Frera - Milano

Rappresentanti Generali per l'Italia della

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS COMPANY LIMITED,
Birmingham

Vigarano Mainarda. — Natali Paolo.

FIRENZE. — Accardo dott. Salvatore, Alessandri Rodolfo, Angeli Lodovico, Bellacci Tebaldo, Bolognese dott. Roberto, Bonifacio dott. Giuseppe, Bruscolini dott. Ezio, Caffarelli dott. Benedetto, Calia dott. Gaetano, Cerchione dott. Luigi, Chianesi Andrea, Comini Comino, Conti dott. Filippo, Corti dott. Luigi, Coselschi Eugenio, Evaus Ew., Galardi Carlo, Garelli Francesco, Maggini Guglielmo, Maggiorelli Carlo, Mammarella dott. Pompeo, Nassi Antonio, Nobili avv. Ugo, Padalino dott. Giovanni, Pistolesi Gino, Spranger Alfredo Giov., Terra Abrami ten. dott. Giuseppe, Vichi Carlo.

Barberino di Mugello. — Monzali Bianchino.

Borgo S. Lorenzo. — Pini Alfredo.

Casalguidi. — Nesi Filade.

Dovadola. — Blanc Tassinari Aldo.

Empoli. — Leoni Icilio, Vignozzi

Ero.

Fiesole. — Righi Fulvio.

Gambassi. — Massi Sabatino.

Luiciana. — Giardi Adolfo.

Maresca. — Giulianetti Mario.

Pistoia. — R. Accademia degli Ar-

monici, Agostini Ugo, Baldi

Baldo, Bartolini Enrico, Bechelli

Mario, Bemporad Riccardo, Bi-

gioni Biagio, Borselli Romolo,

Brancolini Guido, Bresci Ugo,

Cai prof. sac. Riccardo, Camici

cav. avv. Dino, Carobbi Mario,

Caselli Quirino, Cellesi nob. avv.

Amerigo, Chiti prof. Alfredo, Cia-

batti Giuseppe, Ciampi ing. Cino,

De Laugier Umberto, Dami Pietro, Dani Adelmo, Ducceschi cav. avv. Iader, Fedi Leopoldo, Ferrari Luigi, Fiorini Fiorino, Giannini prof. Roberto, Gonfiantini Antonio, Graniti Arrigo, Guazzini Giulio, Lazzeroni Giulio, Maffucci Augusto, Mazzoni Giovanni, Melani Luigi, Micheli avv. Gino, Montemagnicav. avv. nob. Alberto, Morozzo della Rocca Aldo, Niccolai Gino, Nizzi avv. Antonio, Orsucci Leonetto, Palandri Arrigo, Paoli Ettore, Paolini Egisto, Parri cav. uff. ing. Telemaco, Pastacaldi rag. Attilio, Petrucci avv. Ardelio, Rindi Giuseppe, Spampani Giovanni, Tozzi Camillo, Vecchi Luigi, Venturi avv. Pietro, Venturini Alberto.

Prato. — Ciatti Egisto, Falco Ettore, Gestri Gino.

S. Giusto. — Chiarugi Carlo Alb.

S. Marcello Pist. — Gasparri Gino.

Vallombrosa. — Numes Mayer

Joao.

Vicchio di Mugello. — Pugi Gio-

vacchino.

FOGGIA. — Santoro rag. Lorenzo.

Bovino. — Fiorentini Federico, Ri-

cotti Luigi.

Lucera. — Caso ing. Vincenzo, Gi-

funi avv. Emanuele.

Manfredonia. — Carpano rag. Mat-

teo, Grasso cav. dott. Giuseppe.

FORLÌ. — Paulucci de Calboli

march. Gian. Raniero.

Cesena. — Abbondanza dott. Se-

bastiano.

Meldola. — Porcu Fiorenzo.

Rimini. — Micheli ing. Giocondo,

Mosca Pietro, Scura Calisto.

GENOVA. — Ambrosini Attilio, Arzani Carlo, Barabino G. B. Italo, Barattieri Tullio, Bell Emilio, Bocciardo Adolfo, Borea Adolfo, Caffarena Matteo, Cambiaso don Domenico, Carlini Giuseppe, Casella Mario, Cesereto Mario, Cortese Marino, Fava prof. Luigi, Faveto rag. Edoardo, Ferrari Antonio, Ferrari Leuzzi ing. Giulio, Ferrari don Clemente, Forno Ottaviano, Gallo Gabriele, Lago Pietro, Marini Mariuccia, Mazzocchi Achille, Miscoli Giulio, Montefoschi Federico, Noberasco Sebastiano, Parascosio Ettore, Petrini avv. Giuseppe, Pieragostini Umberto, Podestà Gerolamo, Ponta Colombo, Ragonieri Ranieri, Rosovich David, Rossi Giacomo, Rossi rag. Oreste, Rutelli ing. Emanuele. Sciaccaluga Amedeo, Trabaton P. Rodolfo L. M., Ullmann Ercole, Vignolo Luigi, Villa Giovanni.

Arenzano. — Vincenzi Alfredo.

Borzoli. — Mantero Luigi.

Camogli. — De Gregori cap. Bia-

gio, Mortola Arcangelo.

Chiavari. — Bianchi sac. prof.

Andrea.

Finalmarina. — Boncardo Andrea,

Boncardo Bartolomeo, Mantero

Domenico.

Manesseno. — Rossi dott. Eman-

nuele.

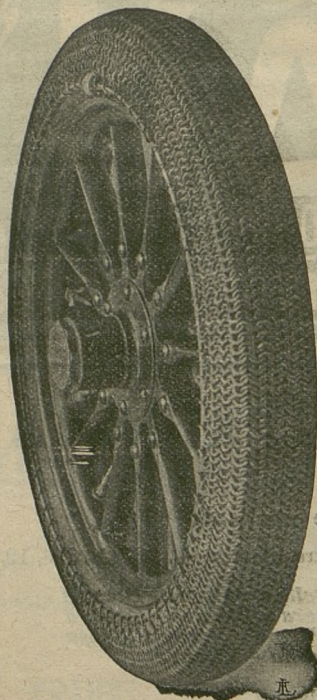
Pontedecimo. — Dellepiane Valente,

Parodi Emilio.

Prà. — Bozzo Luigi, Tiscornia Gio-

vanni.

Quinto al Mare. — Delle Piane G.B.



G. PARATORE

Fabbrica di

Corazze Salvagomme

Brevetto "Auteri,"

ANTISDRUCCIOLEVOLI.

IMPERFORABILI.

NON RISCALDANO.

NON TOLGONO VELOCITÀ.

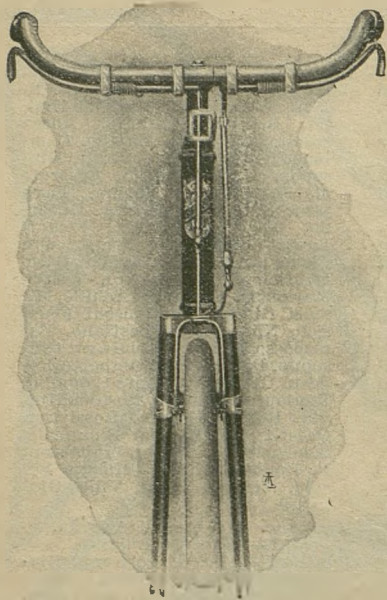
CONSERVANO INDEFINITIVAMENTE I COPERTONI.

RESISTONO AD UN PERCORSO

DI PIU' DI DIECIMILA CHILOMETRI.

TRE MESI DI GARANZIA.

PALERMO - Via Sammartino, N. 43



PREMIO

ai Soci Benemeriti del 1908

PREMI STRAORDINARI. — Tutti i soci che avranno presentato dal 1° gennaio al 31 dicembre 1908 dieci o più soci optanti per il 1908 concorreranno con un numero per ogni dieci soci presentati all'assegnazione a sorte dei molti premi straordinari di notevole valore fra i quali di una: *splendida Bicicletta di lusso della rinomata fabbrica "GRITZNER", leggerissima da viaggio e da corsa su strada, a scatto libero e doppio freno speciale "Gritzner", dono della Casa:*

I soci del Touring chiedendo il nuovo Catalogo "GRITZNER", alla Ditta offerente, potranno trovare tutti i dettagli della bicicletta data in premio.

E.° FLAIG - Milano
Via Moscovia, 15

PNEU - CUOIO

SAMSON

ANTIDERAPANT IMPERFORABILE

SOCIETA' ITALIANA PNEUMATICI CUOIO "SAMSON" MILANO

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

SOCIETA' ANONIMA

Capitale L. 105.000.000 interamente versato

Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 13.424.396, 19

*Sede Centrale: MILANO - Alessandria - Bari - Bergamo - Biella - Bologna - Brescia
Busto Arsizio - Cagliari - Carrara - Catania - Como - Ferrara - Firenze - Genova
Livorno - Lucca - Messina - Napoli - Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pisa
Roma - Saluzzo - Savona - Torino - Udine - Venezia - Verona - Vicenza.*

Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne.

BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano.

S. Margherita Lig. — Piola Giacomo.
Sestri Levante. — Coli Pietro.
Sestri Ponente. — Pizzorno dott. Orfeo.
Spezia. — Baldi Carlo, Bazzell Antonio, Camiccia ten. Luigi, Marchese Giovanni, Stretti Ugo, Werro Giacomo.
Voltri. — Benvenuto Angelo L., Canessa Nicolò, Fava G., Battista, Pisani geom. Ezio.
 GIRGENTI. — Palamidessi ten. Carlo.
Porto Empedocle. — Vinti Michele.
Ribera. — Vella Carmelo.
 GROSSETO. — *Alberese.* — Spiti Alessandro.
Arcidosso. — Domenicucci Sante.
Buriano. — Spiti Giustino.
Petrice. — De Colò Giovanni.
Porto S. Stefano. — Lombardi Gaetano.
 LECCE. — Morelli ing. Giovanni.
Alliste. — Ricotti geom. Giuseppe.
Brindisi. — Nataloni Narvise.
Castellaneta. — Fedele ing. Vincenzo.
Ceglie Messapico. — Frascini Pietro.
Maglie. — Lezzi Angelo.
Nardò. — Monieri Giuseppe.
S. Basilio Mottola. — Poggiolini Ettore, Polacci Michele.
Taranto. — Catalano ing. Giuseppe.
 LIVORNO. — Poli Umberto, Sgarrellino Perfetti Mario.
 LUCCA. — Orzali Onildo, Simonetti Francesco.
 MACERATA. — Giacobelli prof. Antonio.
Cingoli. — Scalpelli Ugo.
Pollenza. — Biaggi don Giovanni.
Portorecanati. — Club Ciclistico.

Recanati. — Belli Nicoletti Vincenzo, Passari march. Giovanni.
Tolentino. — Municipio.
 MANTOVA. — Sai Amedeo.
Acquanegra sul Chiese. — Moruzzi Francesco.
Bigarello. — Fontanesi Anselmo, Zelati dott. Dante.
Campitello. — Venturini Ferruccio.
Governolo. — Ratti dott. Giuseppe.
Suzzara. — Giannantoni Renato.
 Lanzani Giuseppe.
Viadana. — Chizzoni rag. prof. Ausonio.
 MASSA CARRARA. — Carrara. — Del Pino ing. Amilcare.
 MESSINA. — *Patti.* — Nuovo Circolo «Tindari».
 MILANO. — Albrici rag. Carlo, Arcari Giuseppe, Arnaboldi Michele, Bagnoli Francesco, Bellingardi Cesare, Belloni G. B., Benedetti ing. Tullio, Bertani Giuseppe, Bianchi Pietro, Biblioteca Nazionale, Bicelli Angelo, Binetti Ercole, — Bognomi Luigi, Bonaiti Arturo, Boriani Arrigo, Borletti Romualdo, Borsani Vittorio, Bottacchiaro Romano, Botticella Leopoldo, Bottolo Guglielmo, Bovati Marco, Brambilla Carlo, Buroni ing. Alessandro, Calvenzani Ferruccio, Camporini Arsace, Cantoni cap. Alfredo, Castelbarco Albani Cesare, Castelnuovo Angelo, Castiglioni geom. Emilio, Cattaneo Rinaldo, Cavagna Vittorio, Cereda Giuseppe, Cerutti Vincenzo, CESARIS EMILIA, Citrini Idillio, Clerici dott. Davide, Colabattista avv. Silvio, Conti rag. Piero, Cossatta Giuseppe, Craici Luigi,

Da Re Eugenio, De Giacometti Giuseppe, Delpiano Vincenzo, De Montel Romolo, Farè Severo, Ferrario Carlo, Ferrazza Guido, Ferri Angelo, Formaggia Dante, Funagalli Alessandro, Galbiati rag. Giulio, Galeati Giuseppe, Galimberti Carlo, Gallinoni rag. Angelo, Gallo Pier Ugo, Gatti Casazza avv. ing. Giuseppe, Ghezzi Luigi, Ghianda Carlo, Ghizzoni Rodolfo, Giacomini Mario, Gialdi Feliciano, Gioia Raffaele, Giuliani rag. Ambrogio, Giussani Guido, Graff Hermann, Greppi dott. Adolfo, Gusmaroli Giuseppe, Gysler Gustavo, Isimbardi Giuseppe, Koch F., Lucci Alessandro, Maderna rag. Guido, Maggi Cesare, Magni rag. Francesco, Marangoni Samuele, Marazzani avv. Edoardo, Marazzi Ugo, Marcozzi rag. Carlo, Marelli Gregorio, Martelli rag. Carlo, Mazza Mario, Mazzi Ferdinando, Menghini Carlo, Merlo Amilcare, Minicelli Quintino, Molteni Enrico, Moraia Ettore, Morando G. B., Ottolini Desiderio, Pagani Filippo, Panena Alessandro, Pasquinelli Ugo, Pasquini Giuseppe, Pensa Giuseppe, Peregrini ing. Giovanni, Petabò rag. Pericle, Piazza Giuseppe, Pirovano Francesco, Ploech Annibale, Pogliara Arturo, Pollak ing. Carlo, Porta Tadino Antonio, Pozzi Aldo, Professione rag. Edoardo, Quarterio rag. Pietro, Rasari Michele, Recalcati Carlo, Ricci Giuseppe, Rimani Ercole, Rognoni Vincenzo, Rossi rag. Natale, Santagostino Carlo, Santarini Decio,

SOCIETÀ INFIAMMABILI

(Accomandita)

G. Arnoldi & C. - Milano

Telefono 3450 — Via Paolo Canobbio, 37

PREZZI PER GROSSISTI

BENZINE, PETROLI, LUBRIFICANTI

BENZOL MOTEURS N. 250

Benzina speciale leggerissima preferita nelle gare di velocità a litraggio fisso, pel massimo rendimento

Tutti gli apparecchi a mano sono muniti di

TESSAR - KRAUSS - ZEISS

TYKTA

Apparecchio leggero, solido, di fabbricazione accurata, per lastre e pellicole.

Obiettivo TESSAR — Otturatore COMPOUND

Catalogo N. 4, gratis e franco

E. KRAUSS Ottico e meccanico di precisione.
 21-23, Rue Albouy - Paris

Fornitore del Ministro della Marina e della Guerra.

« Il peso, ecco il nemico.

« Il 5% di peso in più porta il 14% di aumento di spesa. »

Bibendum

Consultate il Catalogo 1908
 delle automobili leggere

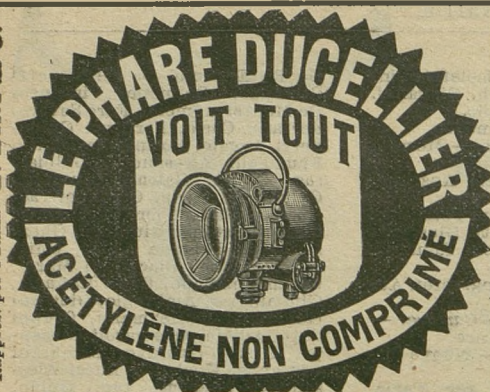
“LANCIA,”

che sono realmente
 le più economiche!

Lancia & C. - Torino

Via Ormea, 89-91

Rappres. per l'Italia: G. BINI & C.



MILANO - Piazza Montorot

OFFICINE E CANTIERI NAPOLETANI

G. & T. T. PATTISON

(Granili) NAPOLI (Granili)

COSTRUZIONE DI CANOTTI AUTOMOBILI A BENZINA
E PETROLIO di qualunque forza e per qualsiasi uso

GARAGE PER AUTOMOBILI

Scali di alaggio per canotti automobili

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olli, Grassi, Gomme

A tutti i soci del Touring
che ne faranno richiesta, invieremo
gratuitamente un'artistica car-
tolina illustrata delle famose biciclette

RALEIGH

Agenzia Generale per l'Italia:

Fratelli Erba, Corso Garibaldi, 102, Milano

10% SCONTO

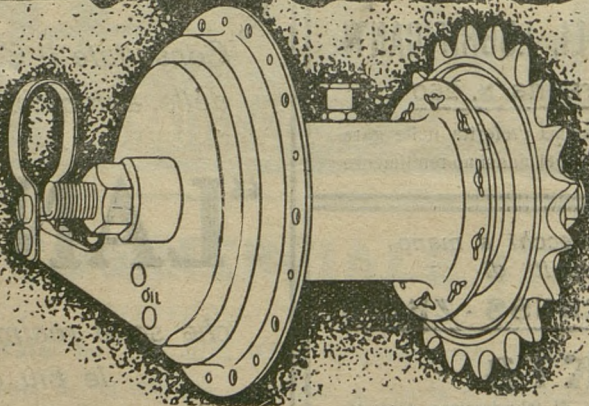
Ai soci del Touring Club Italiano
acquistando le celebri Biciclette

RALEIGH

Chiedere catalogo
accennando al numero di tessera

*Agenzia Gene-
rale per l'Italia:* MILANO - Corso Garibaldi, 102

Eadie



IL MOZZO "EADIE-COASTER", È SENZA ECCEZIONE
IL MIGLIOR MOZZO A FRENO CONTROPEDALE E RUOTA LIBERA

IN VENDITA PRESSO TUTTI I PRINCIPALI NEGOZIANI

- Savini Francesco, Scabello Carlo, Seleri Cesare, Silvani Samuele, Società Sportiva «Tiremm Innanz», Soglieri Napoleone, Stefanini Guido, Tarantola Pompeo, Tranchinetti Ambrogio, Varetto Annibale Lisimachus, Verga Amatore, Vigo Pietro, Visconti Emilio, Volponi Ettore, Walther Carlo, Zanotti geom. Ercole, Zucchi Antonio, Zuccoli Arturo A.
- Busto Arsizio.** — Bossi Riccardo, Carnelutti Guglielmo, Caselli Bernardino, Castiglioni Carlo, Gioni Cesare, Maino Andrea, Pozzi rag. Riccardo, Tosi Enea, Turba Luigi.
- Cambiago.** — Moroni Antonio.
- Codogno.** — Bono dott. Antonio.
- Crescenzo.** — Malaspina Francesco.
- Cuggiono.** — Vianello Giuseppe.
- Cusano.** — Limonta Adolfo.
- Gallarate.** — Piantanida Piero.
- Legnano.** — Balducci Amedeo, Ferrarini Giuseppe.
- Magenta.** — Lazzari Temistocle.
- Meda.** — Giorgetti Luigi, Vicini Aldo.
- Monza.** — Agrati Amerigo, Genovesi rag. Cesare, Mariani Gaetano, Paita rag. Emilio, Songia Luigi.
- Nova.** — Fasola Mario.
- Parabiago.** — Club Ciclistico.
- Peregallo.** — Sala Luigi.
- Robecco sul Naviglio.** — Municipio.
- S. Rocco al Porto.** — Garavelli dott. Giuseppe.
- S. Stefano al Corno.** — Breda Giacomo.
- S. Zenone al Lambro.** — Vaghi Giuseppe.
- Saronno.** — Sevesi Tomaso.
- Seveso.** — Barbaglia Pietro.
- MODENA.** — Bulgarelli Mauro, Della Mura Vincenzo, Filipponi cav. cap. Guido, Pini Mario, Tubini ing. Giuseppe.
- Finale Emilia.** — Veronesi Antonio.
- Fiumalbo.** — Coppi dott. Adolfo, Danti Adolfo.
- Mirandola.** — Malavasi Carlo.
- Pavullo.** — Bartolozzi Marco.
- Riolmato.** — Rasponi Giulio.
- NAPOLI.** — Aignola ing. Raimondo, Alessandri cav. cap. Benedetto, Bona Carlo, Capano ing. Nicola, Capiabbi ten. Massimo, Carino Pasquale, Chapmann Harry William, Dalena Giovanni, Fiorentini cav. ing. Giuseppe, Florio avv. Alberto, Fornaro ten. Domenico, Franco ing. Giuseppe, Gagliardi Federico, Gambuli Alfredo, Giovannitti Filippo, Giuranna dott. prof. Giandomenico, Goffredo avv. Mario, Jacona cav. Vincenzo, Joveno Giuseppe, Malta Giuseppe, Maresca avv. Antonino, Moretti Raffaele, Muhlebach Battista, Negri Niccolino, Pelli Carlo, Allen Richmond Francis, Salmi Umberto, Schneider Oscar, Staffieri ten. Ernesto, Tarantini avv. Giuseppe, Tonso ing. Angelo.
- Castellamare di Stabia.** — Goeta ing. Vincenzo.
- Ischia.** — Mariosa Luigi.
- Portici.** — Greco Alfredo.
- Vico Equense.** — Casoria Giuseppe, Mollo Silvestro, Savarese Agostino, Scaramellino dott. Tommaso.
- NOVARA.** — Dadone rag. Ermanno, Ferrari Giuseppe, Giullietti Giuseppe, Zanotti Italo.
- Agrate Conturbia.** — Prandina Carlo.
- Ameno.** — Vallana dott. Luigi.
- Arona.** — Bertoli Angelo, Lanfranchi rag. Luigi, Signorelli Giuseppe.
- Baceno.** — Roffeni ing. Alberto.
- Baveno.** — Lanchetti Angelo.
- Bèe.** — Ronzoni Eugenio.
- Borgosesia.** — Valenzasca Giovanni.
- Borgo Ticino.** — Viola avv. Serafino.
- Briona.** — Bozzola Cesare.
- Cavaglia.** — Varvello Domenico.
- Fara Novarese.** — Stoppani avv. Carlo.
- Ghiffa.** — Calen rag. Max, Venchi don Giuseppe.
- Graglia.** — Guelpa dott. Giovanni.
- Intra.** — Cuttica rag. Vincenzo, Righetti Antonio.
- Lesà.** — Balassi geom. Edoardo.
- Livorno Piemonte.** — Bodo Antonio.
- Occhieppo Inferiore.** — Bruna Lorenzo.
- Omezza.** — Cane Agostino.
- Pallanza.** — Zamperoni prof. Ernesto.
- Stresa.** — Pagani Giuseppe.
- Suna.** — Ferrari Lorenzo.
- Terobbiate.** — Annovazzi Giuseppe.
- Trivero.** — Tarabola Pietro.
- Vercelli.** — Bardone Luigi, Raineri Aniceto.
- Vigliano.** — Serralunga Teoneto.
- Zornasco.** — Mellerio Enrico.
- Zubiena.** — Salza Achille.
- PADOVA.** — Castelli prof. Enrico, Cesarano Federico Secondo, Club Alpino, Da Zara Paolo, Finzi dott. Cesare, Lovadina Elio,

AUTOCRÈME PASTA MIRACOLOSA PER PULIRE LE MANI TERSIVA

Vendesi nei migliori negozi di accessori
Produttori:
OFFICINA CHIMICA PICCININI, SANT'ILARIO D'ENZA

La mancanza di appetito, la cattiva digestione ed i bruciori di stomaco, sono disturbi che rendono le persone malinconiche ed inquiete.

**La Tintura
acquosa di Assenzio Mantovani di Venezia**
fabbricata fino dal 1658, guarisce mirabilmente tali disturbi.
Quasi tre secoli di successo.
GIROLAMO MANTOVANI, Venezia - Far. al Redentore

PNEUMATICI MICHELIN

I MIGLIORI PER
AUTOMOBILI
MOTOCICLI
BICICLETTE

AGENZIA
ITALIANA
MILANO
VIA FORO.
N. 14

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
DI OBIETTIVI

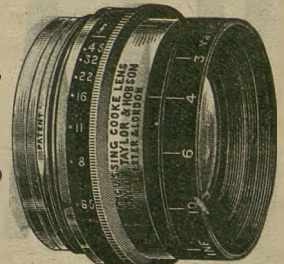
COOKE

per lavori in GALLERIA ed all'AERTO

PROCESS LENS obbiettivi speciali corretti per riprod.
ordinarie e a colori (TRICROMIE)

APPARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:
LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO



FOCUSING COOKE LENS
Series III. 7/a.5

AUTOMOBILI

DIATTO-A. CLEMENT

ISOTTA FRASCHINI

Agenzia Generale:

Soc. An. FABBRE & GAGLIARDI

(Capitale L. 2.500.000)

Milano - Torino - Roma - Genova - Verona - Mestre

— CHIEDETE CATALOGHI E PREVENTIVI —

T. C. I. Garage prima categoria

AUTO-GARAGE MILAN

VED. I. OTTOLINI

12, Via Vivaio - MILANO - Telef. 17-39

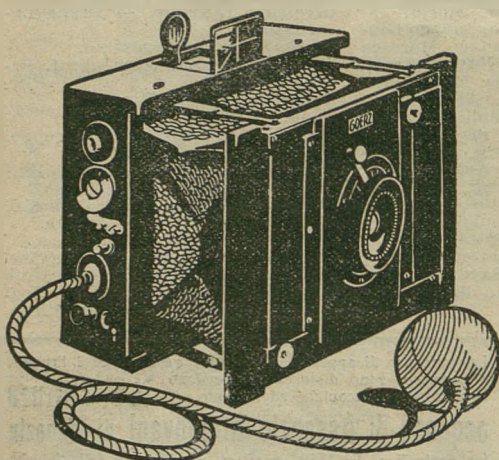
APERTO TUTTA NOTTE

Officina per qualunque riparazione

FORNITURE COMPLETE

Panonceau de l'A.C. de France

CAMERA PIEGHEVOLE



GOERZ-ANGO

con doppio Anastigmatico Goerz

2 Grands Prix

MILANO 1906

Leggiera, Solida, Tascabile ed Elegante. - Nuovo modello. - Apparecchio universale per dilettanti e professionisti con otturatore regolabile all'esterno funzionante a m.no od a pera per pose ed istantanee (fino a 1/1000 di secondo) con tele-obiettivo per fotografie a distanza. - Cataloghi Gratis.

STABILIMENTO
OTTICO

C. P. GOERZ

SOCIETÀ PER
AZIONI

BERLIN - FRIEDENAU 115

LONDON PARIS NEW-YORK CHICAGO

STANDARD

AUTOMOBILI
TIPO UNICO

14 HP.

PER CITTÀ
E TURISMO

TORINO

RAPPRESENTANZA E DEPOSITO: SOCIETÀ ANONIMA FRERA - MILANO

- Mazzarolo Gino, Silva dott. cav. Giacomo.
- Brenelle.** — Correzzola Silvio.
- Este.** — Romaro Giuseppe.
- Fontanaviva.** — Venturin Giacomo.
- Legnaro.** — Dal Lago Ermenegildo.
- Pozzonovo.** — Simonetto Giulio.
- Solesino.** — Club Ciclistico.
- PALERMO.** — Balestrini Gustavo, Benso dott. Modesto, Casiero Armando, Castiglia Giovanni, Cerutti Carlo, Fileti Amedeo Oddo, La Rosa Matteo, Leto Eduardo, Ott Otto, Palizzolo cav. Michele.
- PARMA.** — Arisi Enrico, Biondi cav. Pietro, Campanini Lohengrin, Gabbi Gino, Guscetti Giulio, Maffei Giuseppe, Trivelloni Vincenzo.
- Arola.** — Belli Giovanni.
- Bedonia.** — Cecchi don prof. Paolo.
- Busselo.** — Ozzola dott. Anacleto.
- Langhirano.** — De Carolis prof. Carlo.
- Monchio.** — Antognarelli Giacomo, Barbieri dott. Domenico, Comelli Don Ismeraldo, Coruzzi Cecrope, Fanelli don Giovanni, Lazzari Lazzaro, Pietrucci Placido, Quaretti Pietro, Verioni Giuseppe.
- Noceto.** — Cavalli Camillo.
- PAVIA.** — Cesaris dott. Marcello, Del Giudice prof. Pasquale, Orsini Alberto, Papone Agostino, Pellegrini Emilio, Rota Rossi Vincenzo, Sisti Luigi, Zanella Francesco, Albaredo Arnaboldi, Spairani geom. Augusto.
- Cava Manara.** — Franceschi Luigi.
- Inverno.** — Madonini ing. Filippo.
- Montebello.** — Gavina Emilio.
- Salice.** — Rovati Anacleto.
- Vigevano.** — Bazzigalupi Carlo.
- Voghera.** — Baravalle rag. Alfredo.
- PERUGIA.** — *Deruta.* — Melinelli geom. Cristoforo.
- Foligno.** — Santarelli Domenico, Wermuth Ernesto, Zerbini dott. Apollinare.
- Nocera Umbra.** — Favorini Reno.
- Orvieto.** — Massara avv. G. B.
- Spello.** — Fabbri prof. Paolo.
- Terni.** — Forti Tito.
- PESARO.** — Società Ginnastica « Educat Vis ».
- Fano.** — Gandiglio prof. Adolfo, Lubatti ten. Ernesto, Sala Convegno Uffic. 82 Fanteria.
- PIACENZA.** — Castelli Emilio, Cello avv. Giuseppe, Cenciarini Vito, Cipriani Guido, Circolo Uffic. 21 Artiglieria da Campagna, Dal Cin Massimiliano, Miglietta Eugenio, Pralongo ten. Armando, Rossi ten. Pietro.
- Pianello V. T.** — Grassi ing. Giuseppe.
- PISA.** — Dini Olinto, Maggi dott. Francesco, Mirandola Enrico.
- Cascina.** — Fellini ing. cav. Dario.
- Piombino.** — Bianchi Edmondo, Circolo di Ricreazione « L'Unione ».
- Volterra.** — Matteucci avv. Enrico.
- PORTO MAURIZIO.** — *Bordighera.* — Caverzaghi Giuseppe, Colombo Luigi.
- Ceriana.** — Maiga Luigi.
- Sanremo.** — Bensa avv. Carlo, Calvi Francesco, Corradi Giuseppe, Icard Giuseppe, Maydwell H. L., Rebaudi De Carli G. B., Roberti Roberto, Scarella Annibale.
- Ventimiglia.** — Campo Paolo.
- POTENZA.** — Castagna geom. Alessandro.
- Lagonegro.** — Bartoletti Spartaco, Forziati ing. G. B., *Matera.* — Ruo Alfonso.
- Montalbano Jonico.** — Coronati dott. Vincenzo, Lacava avv. Pietro, Zito cav. Elia Francesco.
- RAVENNA.** — *Bagnacavallo.* — Capra Giulio, Orsini Riccardo.
- Lugo.** — Babini Mario.
- Massa Lombarda.** — Sirotti Silvio.
- Riolo.** — Ferretti Gherardo.
- REGGIO CALABRIA.** — Antuori geom. Matteo, De Rosa geom. Giuseppe, Lembo geom. Angelo, Manfredi ing. Angelo.
- Casina.** — Pisarelli Italo.
- Gioia Tauro.** — Rescigno dott. Rosario.
- S. Caterina.** — Vita Adolfo.
- REGGIO EMILIA.** — Belpoliti Luigi, Orsi Amilcare, Painsi rag. Carlo, Pellizzi Pietro, Riva Sanseverino conte Alfredo, Valentini ing. Silvio.
- Baiso.** — Venturi Aldo.
- Campegine.** — Bocconi Sigismondo, *Castellarano.* — Fontana dott. Aristodemo.
- Villa Mancasale.** — Gilioli Gustavo.
- ROMA.** — Bilotta bar. Michele, Brunelli Primo, Burzaghi Carlo, Cadlolo Augusto, Camatini Mario, Canetti Romeo, Candelari ing. Aldo, Castellini Cesare, Cefali Antonio, Colla Luigi, Colonna Fabrizio, Colonna Piero, Congiunti Carlo, Curcio ten. Antonio, De Bosis Percy, Filippetti geom. Pietro, Finocchiaro Emanuele, Galli rag. Enrico, Giam-

FRERA

BICICLETTA A MOTORE

1 ¹/₄
HP

PESO Kg. 35

LISTINI GRATIS
SOC. AN. FRERA-MILANO

E' PREFERITA PER LA
LEGGEREZZA E LA REGO-
LARITÀ DI FUNZIONAMENTO

SOCIETÀ PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI

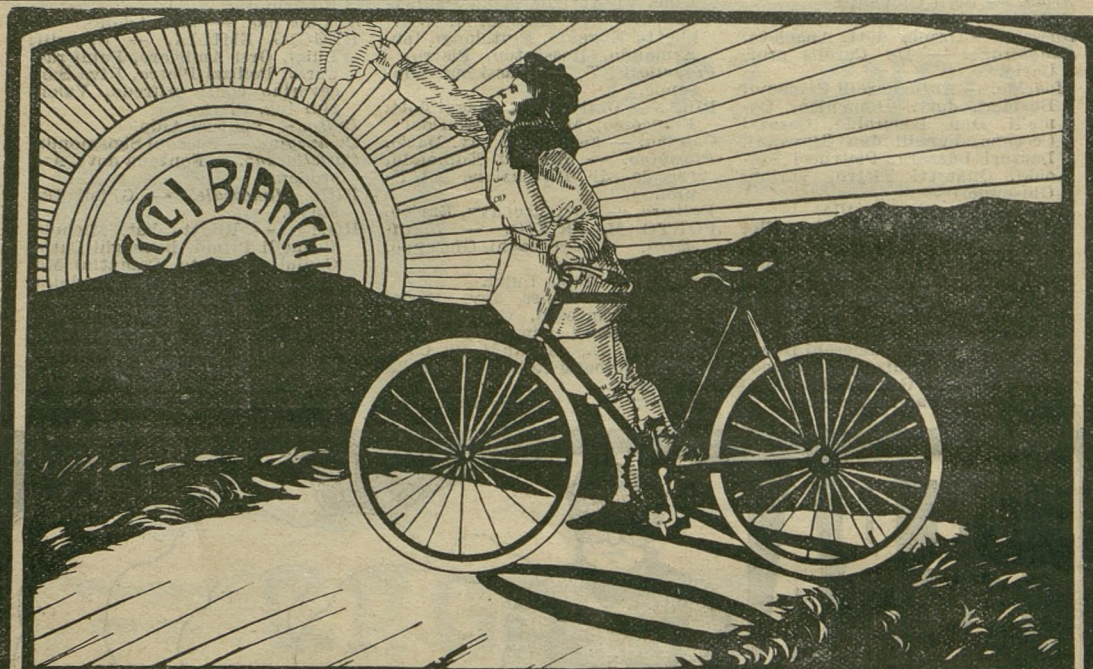
G. MARAZZA - MILANO

S. Cristoforo - Telefono N. 1

Anonima - Capitale L. 1.000.000 - interamente versato

INCISIONE E CROMOLITOGRAFIA
SUI METALLI
CARTELLI E ARTICOLI PER RÉCLAME
VASSOI - SCATOLE - PLACCHE da LETTO

FARI E FANALI PER AUTOMOBILI
MARCA "SOLE",
GENERATORI e ACCESSORI per VEICOLI



I PREFERITI DA TUTTI I TURISTI

Domandare il nuovo elegante Catalogo **Modelli 1908** alla
Soc. Anon. E. BIANCHI - Milano, Via Paolo Frisi, 72

Nella richiesta indicare il numero di Tessera

Grande Fabbrica Nazionale di Macchine Parlanti

Marca VOLARD (depositata)

SCLAVO & Cia. = Torino

Corso Vittorio Emanuele II, N 68

Esclusiva vendita per il Piemonte della Società Italiana di Fonotipia

Dischi a doppia faccia FONOTIPIA ed ODEON

Assortimento completo di Macchine "Monarch", originali e dischi "Columbia",
"Gramophone", — "Zonophone",

Specialità in Album per dischi e punte Marca VOLARD



pietro Gustavo, Grazioli Stanislao, Heunig arch. Louis J., Lentini Alfredo, Lenzi Francesco, Lucidi Ezio, Moroni conte Michele, Pallani ing. Francesco, PANGRAZIO profess. EMMA, Parmeggiani ing. Giuseppe, Po ten. Guido, Recke bar. Fred., Principe Ruspoli don Alfonso, Salvatucci conte Fabio, Sinclair de Bellegarde Roberto de Saint Lary, Tomadelli Giovanni, Valeri cav. uff. Alessandro, Zampini ing. Carlo.

Cerveteri. — Ercoli Carlo.
Cori. — Stampiglia ing. Alfonso.
Frascati. — Amadei Romeo, Di Capua Raffaele

Poli. — Stefanelli Antonio.
Tivoli. — Convitto Nazionale, Sezione di Tivoli della Soc. Pod. Lazio.

Viterbo. — Circolo Viterbese 1870, R. Istituto Tecnico.

ROVIGO. — Girardi Giordano.
Adria. — Bonandini avv. Mario.
Baruchella. — Marangoni Luigi.
Ceneselli. — Giatti Antonio.
Lendinara. — Cattaneo prof. Paolo.
Tolle. — Fusetti Francesco.

SALERNO. — Selvaggi ten. Giuseppe.

Cava dei Tirreni. — Duni ten. col. Alfonso.

SASSARI. — Grechi Arturo, R. Istituto Tecnico.

Maddalena. — Landi ten. Enrico, Zito cap. Francesco.

Nuoro. — Brunero dott. Giovanni.
Tempio. — Lai Igino.

SIENA. — Ferro prof. Andrea, Grossini Adolfo, Picconi Luigi, Chianciano. — Cesaroni Cesare.

Celona. — Minutelli Ciolicav. Giulio.
Monteroni d'Arbia. — Municipio.
SIRACUSA. — Vittoria. — Pancari Salvatore.

SONDRIO. — Sezione Valtellinese del Club Alpino Italiano, Segale Angelo.

Madonna di Tirano. — Pelagotti Ugo, Simone Femore.

TERAMO. — Fioravanti prof. Luigi, R. Istituto Tecnico V. Corni.

Atri. — Di Giampietro rag. G. Valerio.

Castellamare Adriatico. — Mancini geom. Gioachino, Schmit Carlo, Suzzi rag. Gaetano.

Cepagatti. — Negri Zeno.
Farindola. — Cirone Luigi, De Vico dott. Raffaele.

Penne. — Marzari ing. Luigi.

TORINO. — Audino geom. Enrico, Auxilia G. B., Baggi ing. prof. Vittorio, Baggio Alessandro, Balsamo Massimo, Barucchi Enrico, Berruto Tomaso, Bettinagli Gervaso, Bodo Carlo, Boido Eugenio, Bologna bar. ing. Luigi, Bonino Pietro, Borghi Carlo, Borgnino Angelo, Bonsquet Enrico, Buttiglieri Alessandro, CALOSSO EUGENIA, Camperi Vittorio, Cerutti Bartolomeo, Comelli Simone, Cravetto Ettore, Danesino Cesare, Dauna Francesco, De Giglio ing. Gaetano, Del Vecchio Carlo Emanuele, Dugono Vincenzo, Fessia Eugenio, Francheo Bartolomeo, Gambarotta dott. prof. Giovanni, Garavana Guido, Garrone Callisto, Gay di Quarti Calisto, Giacobini Agostino, Gian Umberto, Gra-

nero Carlo, Grugnetti Luigi, Huges ing. Pietro, Lastrico ten. Luigi, Lazzareschi Corrado, Levi dott. Ferrando, Locchi Remo, Manacorda ing. Diomiro, Marioni Lodovico, Masulli Ugo, Nicola Marcello, Nota Luigi, Odarda Andrea, Pagliero ing. Luigi, Patella ing. Domenico, Pereno Giacomo, Piccablotto Ettore, Pilotti cav. Gioglio, Piovano Umberto, Plano Armando, Pozzi Carlo, Prata Francesco, Pugliese Emilio, Rapelli Vittorio, Rapetti Vittorio, Rossi Arturo, Rosso Augusto, Saio Luigi, Salce Luciano, Santi rag. Cesare, Schejola ing. Cesare, Schenardi Fulvio, Scigliano Enrico, Stroppiano dott. Giacinto, Trasciatti ing. Angelo, Trisoglio Alessandro.

Avigliana. — Anselmo Massimo, Vinassa Luigi.

Borgofranco. — Isaya Giuseppe.

Castagnole. — Tallone Lorenzo.

Courmayeur. — Bochaty Joseph.

Gliaveno. — Bergia Carlo, Fontana cav. geom. Nemore, Garola Giovanni.

Issime. — Introzzi Felice.

Ivrea. — Basso Mario.

Lanzo Torinese. — Magnani Francesco.

Mathi Canavese. — Fontana Emanuele.

Perosa Argentina. — Stella Augusto.

Pinerolo. — Viraud Vincenzo.

Revigliasco. — Cerutti Guido.

S. Vincent. — Fiorino A.

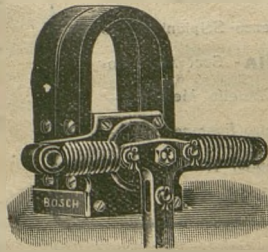
Susa. — Ducci ten. Camillo.

TRAPANI. — Vilella Gennaro.

Parlanna. — Carapezza Vincenzo.

Carlo Soffientini

Via Chiaravalle, 4 - MILANO - Telefono 89-46



— Bobine, Magneti, Accumulatori, Voltmetri, Bougie, Guarnizioni, Interruttori, Carburatori, Avvisatori, Plafonier, Conta-chilometri, Filogomma, Nastro Isolante, Cricche, Dispositivi, Densimetri per benzina, Volani di direzione, Oliatori a pressione, Settori, Applicazioni di magneti. — RIPARAZIONI.

G. LEONI & C. MILANO

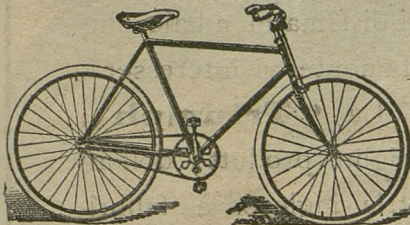
Via S. Giov. Laterano, 6
Telefono 64-67.

— FORNITURE COMPLETE DI ACCESSORI. GOMME E MATERIALE PER COSTRUZIONE DI BICICLETTE

Pneumatici Leoni - Pirelli - Dunlop - Continental - Corona - Vainqueur
Serie Star - Durkopp - B. S. A. - GÖricke Lygie - Simplon - Peugeot, ecc.

Chiedere Catalogo riservato ai soli fabbricanti o negozianti dell'articolo.

RENARD Biciclette senza rivali per qualità e prezzo



Gran numero di vendite ed altre tante testimonianze favorevoli, costituiscono un successo senza precedenti e dimostrano l'esclusiva competenza delle nostre macchine.

Malgrado il loro prezzo ridottissimo, le nostre non sono macchine di concorrenza, né d'occasione (delle quali bisogna diffidare), ma solo il prodotto coscienzioso e regolare della **MANIFATTURA RENARD**, universalmente nota per la sua serietà ed onestà, la quale, grazie alla produzione su vasta scala di un tipo unico e la vendita esclusiva per contanti ed a prezzo fisso, può dare a prezzo di fabbrica un tipo di bicicletta robusto e scorrevole, seriamente garantito, migliore di molti tipi che sono in commercio anche a prezzo molto più elevato.

Le nostre macchine sono costruite con ottimo materiale, di forma elegantissima. Finemente smaltate in nero e brillantemente nichelate, cerchi compresi, sono munite dei celebri **Pneumatici Michelin**, di sella **Brooks originale (R 18)** e di **Freno al cerchio** potente e progressivo.

Prezzo della Macchina completa come il disegno **L. 130.** — Idem con ruota libera a sfera, di perfetta esecuzione **L. 135.** — Con ruota libera e due freni il posteriore licenza

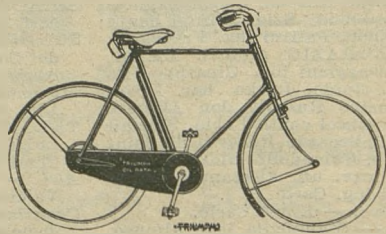
Bowden **L. 142,50**

At soci del T. sciatore occasionale del 5° o indicando il N.° di tessera. Le nostre macchine vengono consegnate alla nostra Agenzia di Milano verso pagamento dell'importo, oppure spedite per ferrovia, contro assegno, a rischio e pericolo del committente. In questo caso mandare coll'ordinazione **L. 20** di anticipo, a mezzo di cartolina-vaglia. L'imballaggio è fatturato al costo e non si riprende.

Indirizzare lettere, telegrammi, cartoline-vaglia, ecc., alla

AGENZIA ITALIANA **Cicli RENARD** - Via Boccaccio, 31, MILANO

Triumph



Prima di acquistare una bicicletta non mancate di esaminare i cicli "**Triumph**", presso qualcuno dei nostri Agenti qui a fianco notati e se vi fosse incomodo di recarvi presso di essi, chiedete per lettera un catalogo illustrato, di questi cicli di fama mondiale, che certamente vi interesserà.

La "**Triumph**", il miglior prodotto dell'industria inglese, è fabbricata per la comodità del ciclista e racchiude in sè molte specialità; è di facile riparazione, perfetto controllo e comfort ideale. Queste specialità, brevettate nella "**Triumph**", non si possono riscontrare in qualsiasi altra bicicletta.

Il Catalogo si può anche avere, gratis e franco, dalla

Triumph Cycle Co. L.^{td} - Coventry
— England —

Cataloghi franco a richiesta presso i seguenti rappresentanti :

BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55 — **CATANIA** - Garage Sicilia - Via Lincoln, 63-67. — **COMO** - Sauli e Pusterla, Via Lecco. — **CREMONA** - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11 — **FERRARA** - A. Morisi - Piazza Commercio, 26 — **FIRENZE** - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12. — **GENOVA** - G. Mentasti, Via Edera, 5 rosso. — **MANTOVA** - Enrico Bernoni, Portici Broletto, 32-34. — **MILANO** - A. Beretta, Corso P. Romana, 65. — **PADOVA** - G. Aperi, Via del Santo, 8. — **PARMA** - Fiorenzo Scipioni, Corso Vittorio Emanuele — **PERUBIA** - Soc. An. Auto-Garage. — **PESCARA** - D'Aurelio Melfino. — **ROMA** - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114. — **TORINO** - F. Opassi, Via Goito, 7.

TREVISO. — Marchi Mario.
Cavaso. — Manera Antonio.
Chiarano. — Melchiorri Antonio.
Conegliano. — Pasinetti Pietro.
Monastier. — De Bei don Quirino.
Tossalta Maggiore. — Ghedina Gino.
Vittorio. — Carnielli Flaminio, Casagrande Giovanni. Del Favero Domenico.
 UDINE. — Biondini Edoardo, Blasoni Luigi Angelo, Bolzico Raffaele, Carminati rag. Carlo, Fantoni Pietro, Gaudio geom. Massimo, Heusch Giulio, Lizzi Paolo, Sanquirico Giuseppe, Società dell'Unione.
Alesso. — Fiscal Giovanni.
Aria. — Sandri Arturo.
Arlegna. — Del Fabbro Giovanni.
Buia. — Fantinutti Giovanni, Niccoloso G. B.
Cimolais. — Forner Costantino.
Claut. — Trevisan dott. Tullio.
Forni di Sotto. — Municipio.
Osoppo. — Venturini Lorenzo.
Paularo. — Zozzoli Ferdinando.
S. Daniele. — Martelli Eugenio.
Tolmezzo. — Troiani ing. Marcello.
 VENEZIA. — Burigana Giuseppe, Cercato Giovanni, Dalle Feste Giuseppe, Favaretto Umberto, Giacompil Pietro, Negri ing. Luigi, Nocente Angelo, Pavoni rag. Giuseppe, Salerni Antonio, Simonati Antonio, Società Ginn. Veneziana Costantino Reyser, Tadini Alliprando, Viviani Giovanni.
Mira. — Barrony Carlo.
Portogruaro. — Manetti ing. Giuseppe Angelo, Mecchia Giuseppe.
S. Stino di Livenza. — Marzotto Giuseppe.
 VERONA. — Cerò ing. Flaminio,

Morelli Giuseppe, Simoni Ferruccio.
Angiari di Legnago. — Biondani Palmiro.
Illasi. — Osimiri Albino.
Minerbe. — Allegri Alessandro.
Mozzecane. — Scapini Luigi.
Ronco all'Adige. — Turco Alfonso.
 VICENZA. — *Arzignano.* — Bonazzi Giuseppe.
Bassano. — Bianchi ing. Ettore, Paganini Rodolfo, Slaviero Antonio.
Malo. — Ciscato prof. Giuseppe.
Pedescala. — Casentini Francesco.
Posina. — Munari Gaetano.
Reccaro. — Bazzon don Luigi, Cipriani G. B.
Trissino. — Bisazza Angelo.
 COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Cagnassi avv. Emerico, Luzzi dott. Augusto.
Barentù. — Pollera cav. Alberto.
Saganeiti. — Bruscagli ten. Giuseppe, De Dominicis ten. Domenico, Falzoi ten. Giovanni, Giannone ten. Gino, Massa ten. dott. Goffredo.
 S. MARINO (Repubblica). — Russi Giuseppe.
 ESTERO.
 EUROPA.
 Austria-Ungheria.
 VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Bondi Augusto, Milanese Pietro, Società Club Veloce Trieste, Timmus Ruggero, Tonon Carmelo.
Gorizia. — Borghesalco Arturo, Fillak Giorgio.
Pisino. — Ivich Pasquale.
 TRENTO. — *Borgo Valsugana.* — Battisti Marco, Delal Fortu-

nato, Martinelli Francesco, Moggi Giuseppe.
Pergine. — Sittoni Annibale.
Predazzo. — Degaudenz Pietro.
Riva. — Florio bar. Camillo.
Rovereto. — Foches Bernardo, Fonda Cesare, Gilberti ing. Ettore.
Spiazzo Rendena. — Pasini Giacomo.
Transacqua. — Sartena Giovanni.
Trento. — Gramatica prof. Guido, Marchioro Italo.
 PROVINCE DIVERSE. — *Budapest.* — Hirsch dott. Albert.
Fiume. — Apfthaller Emilio, Dorbez Enrico, Verzenassi Celestino.
Pusterwald. — Menegon Cesare.
Vienna. — Weinberger Emile.
Zellweg. — Somma Antonio.
 Francia.
Bordeaux. — Lanneluc Sanson Maurice.
Lyon. — Foussadier Amable, Zenon Charles L.
Marsiglia. — Martin Pierre.
Parigi. — De Witt Cuyler Thomas, Guthrie D. William, Revol Alexandre.

Germania.

Metz. — Caselli dott. Bernardino.
Neustadt. — Kohlund Karl.

Inghilterra.

Hyeffield. — Pridham Reginald P.
Londra. — Bertodo Antonio.
Mount Cms Bramley. — Talbot Hasseel John Gordon.
St. Johns. — Dixon Lancelot Henry.

Romania.

Bucarest. — Fantoli ing. Cesare.
Tarçu. — Pella Francesco.

Le colonne dell'acqua di S. PELLEGRINO

sono rappresentate dalla meravigliosa combinazione dei suoi elementi fondamentali. Nessuna acqua medicinale, nessun'acqua da tavola possiede per litro:

- Centigradi 11 di cloruro sodico
 » 29 » solfato di magnesio
 » 32 » bicarbonato di calcio
 » 44 » solfato di calcio
 Milligram. 18 » cloruro di litio.

L'acqua di S. Pellegrino appartiene quindi a quel piccolo gruppo di acque che lavano i tessuti ed esportano notevoli quantità di materiali, scorie, ecc

Huchard, elogiando le acque a tenue mineralizzazione, saggiamente osserva: *qu'il ne faut pas voir ce qu'elles apportent, qu'il faut voir surtout ce qu'elles emportent.* E soprattutto va ricordata un'altra dote che viene invidiata alla fonte di S. Pellegrino: di *sgorgare cioè alla temperatura di 27 centigradi*, mentre le sorgenti di Contréxeville, Vittel, Martigny, Wildungen, ecc. hanno la temperatura di 10-11 cent.



Il Pneu "Vulcan,, lisse ferrè

è l'unico antidérapant
à roulement caoutchouc.

AGENZIA ITALIANA PNEU "VULCAN,,

Via Seb. Valfrè, 18 - TORINO

Splendida occasione per i soci del T.C.I.!

Campanello nichelato robustissimo, di primaria fabbrica tedesca, con sigla in smalto del T.C.I. - L. 2,50

Mandare cartolina vaglia alla COC. AN. FRERA - MILANO

SCHIEPPATI & C.

MILANO - Via L. Papi, 18 - MILANO

CARROZZERIA PER AUTOMOBILI

RAPPRESENTANZA ITALIANA

DE DION-BOUTON

FIRENZE

Società Anonima Garages E. NAGLIATI

Modelli 1908

Chassis 8 HP. - Monocilindro L. 6 500
12-16 > - 4 Cilindri . > 9 500

Chassis 18-24 HP. - 4 Cilindri . L. 13 000
> 30-40 > - 4 > . > 17 000

Ai Soci del T. C. I. viene spedito Gratis e franco l'elegante Catalogo 1908.

LIQUORE STREGA



Tonico Digestivo

GAREGGIA COLLA CHARTREUSE

Specialità della Ditta G. ALBERTI-BENEVENTO

Fornitrice della Casa di S. M. il Re d'Italia e di S. M. la Regina Madre
GUARDARSI DALLE INNUMEREVOLI CONTRAFFAZIONI

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE MILANO 1906 - FUORI CONCORSO - MEMBRO DELLA GIURIA

GRAND PRIX MILANO 1906

Fuori concorso Paris - Vincennes 1907

È USCITO

L'Annual

1908 - Anno terzo

MANUALE GENERALE
DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILE

Il più letto - Il più consultato

Il più diffuso

Opera annuale contenente gl' indirizzi degli industriali e commercianti d' automobili francesi ed esteri, spiegazione dei termini tecnici, i risultati delle prove sportive, ecc., e tutto ciò che concerne la locomozione in generale.

Prezzo L. 12

(spese postali in più)

Invio contro mandato o chèque su
PARIS - Rue Duret, 20 - PARIS

Cantieri Baglietto

Sede in GENOVA

Società Italiana Automobili Marittimi

COSTRUZIONE DI BARCHE E YACHTS A VELA
CANOTTI A YACHTS AUTOMOBILI
LANCIE DA SALVATAGGIO E FLUVIALI
TRASPORTI E RIMORCHI

Motori speciali per imbarcazioni
delle migliori Case Europee
ed Americane

— CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA —

Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

Stabilimento ed Amministrazione:

MILANO — Via Tomm. Grossi, 10 — MILANO

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Minuterle per Orefici

Ritratti in Miniatura su qualunque oggetto

TARGHE PER BICICLETTE - DISTINTIVI

Medaglie per Gare ciclistiche, Tiri, Esposizioni
Coppe con trefi smaltati.

Russia.
Kolonna. — Angheleri Carlo.
Mosca. — Gantier Leon, Valsecchi Giovanni.

Svizzera.
CANTON TICINO. — Biasca. — Testoni Alfonso.
Locarno. — ROGGERO-MATHEY O.L.G.A.

Lugano. — Club Alpino Svizzero Sezione Ticino.

Ponte Tresa. — Monferini Attilio.
CANTON DI BASELGA. — Basilea. — Appiani Fedele.

CANTON DI VAUD. — Losanna. — Casagrande Clemente.

CANTON DI ZURIGO. — Zurigo. — Fellenberg Lodovico.

AFRICA.

Chartòum. — Rossetti cav. Carlo.

AMERICA SETTENTRIONALE.
Stati Uniti.

Brooklin. — Morrison George.
Madera. — Del Bono Rodolfo, Tommasi Ferdinando.

New York. — Ledoux Albert R., Steers James Rich.

Portland maine Cumberland. — Balestreri Amilcare.

S. Francisco. — Botto Napoleone, Corti Romolo, Daprà Giuseppe.
Toronto. — Hume Blake.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

S. Paolo. — Crosby Oliver.

Peru'.

Lima. — Isola Alberto.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Alippi Angelo, Benvenuto Pietro A., Bevilacqua Pietro, Camerlengo Livio, Circolo Italiano, Di Croce Antonio, Ottolenghi Eugenio, Pagani Enrico, Pugnalone Ugo, Rossini Ciro, Samassa Carlo, Segre Adolfo.

Repubblica de l'Equador.

Guayaquil. — Caputi Domenico.

ASIA.

Cina.

Mong-Izi. — De Rossi cav. dott. nob. Girolamo.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 APRILE 1908.

Soci annuali al 15 Aprile 1908	N. 59.455
Dimissionari, irreperibili, morosi	» 24
	N. 59.481
Soci nuovi iscritti dal 15 marzo al 15 aprile 1908	» 1.281
Totale soci annuali N. 60.712	
Soci vitalizi al 31 dicembre 1907	N. 1.686
Soci vitalizi dal 1 gennaio al 15 aprile 1908 »	149
	N. 1.835
Totale soci N. 62.547	

Direzione e Redazione:
Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Gerente: Ferruccio Giobbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo. Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. Fili. Bochatay, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno Prezzi modici - F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL MEUBLE FENICE - Confort moderno - Affiliato al T. C. I. - Dott. G. Taddel, prop.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo Arno - Splendida posizione, Confort moderno. - C. Gobbi, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T. C. I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie - F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL — Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare. Estesa pineta circostante. Cura latte. Conduttura acqua potabile. Riscaldamento centrale. Bagni. Telefono. Water-closet. 100 letti. Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5. Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna - Bergamo) Albergo Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine

MILANO - **ROME HOTEL**, Corso V. E. - C. Krasnig et Co

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele - G. N. Bianchi.

MILANO - HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO - HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centrale.

NAPOLI - HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Place Medici - Position Central - Prix moderées - Confort moderne - Chauffage central - Item & Cappuccio mêmes propriétaires de l'Hôtel et Chalet SUISSE PÔMPEI.

NAPOLI — PARKER'S HOTEL (al Corso Vittorio Eman.)

NERVI - CAPOLUNGO — SCHICKERT'S PARC-HOTEL - Casa di I. ordine.

PORTOFINO — (Stazione ferroviaria di S. Margherita)

GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza - Auto-Garage, Deposito di Benzina, Camera oscura - Hôtel di tutto primo ordine - Gran parco, Giardino e Foresta - Entrata libera nel Parco di 60.000 mq. di superficie - Il solo Hôtel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con medaglia d'Oro e diploma d'onore a Vienna alla Kursale Ausstellung nel 1903 - Medaglia d'argento al II. Congresso Internazionale Fisioterapico a Roma 1907 - Indirizzo telegrafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.

RAPALLO presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.

RAPALLO — KURSAAL CASINO.

REGOLEDO (Lago di Como) fra Varenna e Bellano - 500 metri sul mare. Stabilimento idroterapico e climatico. — **GRAND HOTEL FUNICOLARE**. Stazione estiva. Posta. Telegrafo. Telefono.

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) **VILLA PATT HOTEL**.

Tutti i possessori di

GRATIS

ACCUMULATORI TRASPORTABILI

mandino il loro biglietto da visita alla fabbrica di Accumulatori Elettr.

Giov. Hensemberger
Monza

Riceveranno gratis un opuscolo di istruzioni complete per accumulatori.

**FARI - FANALI
GENERATORI**
Brevettati TROUBETZKOY

sono riconosciuti i migliori

Chiedere Cataloghi:

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
Via Mario Pagano, 42 - MILANO

MIELE DEL MONTE ROSA

Prodotto della flora più elevata d'Europa, raccolto col mezzo dell'apicoltura nomade dei fiori che spuntano sulle pendici meridionali del Monte Rosa. — Questo miele purissimo e naturale, eminentemente igienico, è raccomandato da celebrità mediche estere e nazionali. Riportò i primi premi in tutte le Esposizioni europee in cui fu presentato. Premiato dal Ministero d'Agricoltura Industria e Commercio, Brevettato da S. M. Umberto I.

Prezzo: di un vaso di vetro o di una scatola di latta del peso di un chilogramma **L. 3**
di un vasetto di vetro del peso di mezzo chilogramma di miele liquido o solido **1,80**

Si spedisce franco a domicilio a pagamento anticipato o contro assegno un pacco postale contenente:

	3 vasi	3 vasi e 1 vasett.	4 scatole	7 vasetti	2 vasi o 2 scatole	4 vasetti	Latta kg: 4 1/2
Per l'Italia e Colonie L.	9 —	10,50	11,50	12 —	6 —	7 —	10,60
Per la Francia, Austria-Ungheria e Svizzera »	9,50	11 —	12 —	12,50	7 —	8 —	11 —
Per la Germania, Belgio, Spagna, Egitto e Grecia »	10 —	11,50	12,50	13 —	0,50	8,50	11,50
Per l'Inghilterra, Portogallo, Olanda e Danimarca »	10,50	12, —	13 —	14 —	8 —	9 —	12 —

Rivolgere le domande all'indirizzo **BERTOLI GIACOMO** - Apicoltore, VARALLO (Valsesia)

NB. - Le spedizioni in assegno importano una maggiore spesa di cent. 35 per una somma sino a L. 10. e di cent. 45 oltre le L. 10, ossia che il modo più economico per fare il pagamento in un coll'ordinazione è col mezzo delle Cartoline vaglia postali.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1907 L. 13 472 271,93

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. J. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

Utensili Heisnauer



Marca  Granata

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

MILANO

31 - Via A. Manzoni - 31
con vasti magazzini adiacenti

Macchine Utensili ed Accessori

per la Meccanica di costruzione e di precisione per
Fonderia, per Elettrocista
Gasista, Idraulico Fabbro
Lattoniere, Carpenterie
Falegnami, Segheria in
legno ecc., ecc.



Seghe da metallo e FHettatrici brevettati Wagner — Mola Sterling

Macchine americane



Ventilatori aspiratori --- Apparecchi di sollevamento
Macchine per scatole da conserve e da lamiera in genere.

WIELAND & Cie

— (ULM a. DONAU) —

Materiale di ottone e rame - Tubetti trafilati tondi e quadri per radiatori automobilisti - Fonderia in bronzo speciale per parti d'automobili anche su disegno - Accessori per carrozzeria

Rapp. gener.: Ing. A. DONZELLI, L. WESSEL & C.
Telefono 83-72 MILANO - Corso Magenta, 64 Telegr. Donwessel

— I clichés della presente Rivista sono eseguiti dalla UNIONE ZINCOGRAFI

già stabilimenti M. MANGIAROTTI & C.
e Ing. G. TELLERA

7 Medaglie d'Oro - 2 Grand Prix, Esposizione Milano 1906 - 1 Grand Prix e Medaglia d'Oro Esposizione Parigi 1907.

MILANO - Corso Garibaldi, 95 - MILANO



Prem. Fabb. Nazion. di Decalcomanie PER USO INDUSTRIALE
Specialità in Marche per VELOCIPEDI
G. Didone - Milano
Via Gaudenzi Ferrari N. 1

D. R G. LANGBEIN & C. MILANO - Via Brera, 14

Proprio Stabilimento a LIPSIA - SELLERHAUSEN (Germania)

Primaria Fabbrica per impianti completi Galvanici per la

Doratura, Argentatura, Oltatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ECC.

Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccamento a gas od a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

CATALOGHI GRATIS
NOVITÀ INTERESSANTI

L'accorto dilettante
fa i suoi acquisti presso
la grande casa

MARIO GANZINI
MILANO
Via Solferino, 25

TURISMO e FOTOGRAFIA

Spende meno
ed
acquista meglio.

GRANDIOSO
ASSORTIMENTO

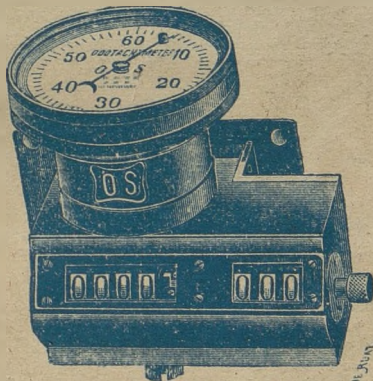


"Ti sei dato allo Sport oppure li hai rubati
Tutti codesti freni?" "Io no, li ho comperati.
Li ho avuti a pochi soldi, eppur son nuovi e buoni
Però son ferravecchi rispetto al Fren Carloni. ."

FRENO CARLONI - S. Vincenzio 4 - MILANO.

ODOTACHYMETRE

O. S.



Contatore chilometrico e indicatore di velocità.

PRIMO PREMIO DELL'AUTOMOBILE
CLUB DI FRANCIA

In vendita presso i principali Garages e negozianti
d'accessori

E. SEIGNOL et Cie. - 24, Rue Laugier - PARIS

RIVISTA

MENSILE



TOURING CLUB ITALIANO

LE ACQUE TIBERINE

2.^a LE SORGENTI, I LAGHI, LE FIENE, LE FORZE.

Tutti hanno osservato che anche in massima magra il Tevere impoverisce proporzionalmente assai meno di quasi tutti gli altri fiumi della penisola. Infatti, esso non è un fiume torrenziale, come la maggior parte dei meridionali, che disseccano nell'estate e neppure è a regime alpino, cioè non appartiene alla categoria di quelli che sono più ricchi d'acqua nell'estate che nell'inverno, perchè le ripetono in buona parte dallo scioglimento dei ghiacci.

Il Tevere mantiene una portata che non scende mai al disotto di 100 metri cubi al minuto secondo per effetto di sorgenti perenni straordinariamente ricche.

Ciò non vuol dire che il bacino tiberino sia generalmente sparso di piacevoli fonti. Le sorgenti, per la massima parte di portata abbondante, sono distribuite in modo assai vario, e ben lo sanno i ciclisti e gli alpinisti che tanto ristoro trovano nelle fresche fonti in certi luoghi del suo bacino, mentre invano le cercherebbero in altri. Invano essi anelano a limpide polle nella pianura alluvionale che fiancheggia il letto del fiume dalla sua sorgente sino alla foce, ed invano nelle vaste plaghe del

Trasimeno, del Nestore e di altri affluenti, mentre sulle pendici orientali dell'Amiata, verso Radicofani, in parecchie zone dei Cimini e dei Sabatini, ma specialmente su tutta la sinistra del bacino del Tevere verso lo spartiacque appennino, ivi le sorgenti, spesso anche poderose, abbondano.

I monti da Gualdo Tadino a Nocera Umbra, i distretti di Visso e di Norcia nell'Alta Valnerina a ridosso dei Sibillini, la vallata del Velino a monte di Rieti, infine l'altro gran centro dell'Aniene intorno ad Arsoli e nel gruppo del monte Autore, sono specialmente ricchi di acque sorgenti.

Perchè queste differenze spiccate nelle stesse condizioni climatiche? La causa è quella ben nota della permeabilità più o meno grande del terreno, che ha diverse attitudini ad assorbire prima e a rendere poi in forma di sorgenti le acque di pioggia.

Tre casi geologicamente tipici spiegano la presenza o la mancanza delle acque di fonte.

Dove il terreno è formato da alluvioni fluviali (vedi fig. 1, pagina 251), da antichi alvei di laghi prosciugati, da spiagge emerse, ivi le acque si inabissano e non hanno motivo di dar luogo a sorgenti perchè nulla le trat-



(Coll. Dr. A. Berdarelli).

Cascata delle Marmore, dis. di Filippo Isakert, inc. di Carlo Antonini. Leggenda: «*Velinum aere expressum per Fossam Curianam nunc Olementinam in Naronem fluentem Interamnium et Reatinorum dissiidit celebrissimum*».

Trasimeno, del Nestore

ivi le acque si inabissano e non hanno motivo di dar luogo a sorgenti perchè nulla le trat-



(Fot. Guido Bertarelli).

Il tempio del Clitunno, probabilmente costruzione cristiana del V secolo, fatto con avanzi più antichi. È presso le Vene, dove nascono le polle purissime del Clitunno (vedi pag. 251).



(Fot. Alinari).

Ponte d'Augusto, sulla Nera, all'imbocco della gola di Orte, nella quale rampillano le copiose sorgenti di cui si parla a pag. 252. L'arco, esistente ha 19 m. di altezza.



(Fot. Alinari).

La Gran Cascata dell'Aniene a Tivoli, creata artificialmente da Gregorio XVI (1834, ing. Folchi). È alta 106 m., impetuossissima per la massa e la violenza delle acque.



(Fot. Alinari).

La divisione dell'Aniene a Tivoli, all'entrata delle Gallerie gregoriano, creata da Gregorio XVI per salvare Tivoli dalle inondazioni.



(Fot. Alinari).

Ponte del secolo XIII sull'Aniene, presso Narni.

tiene dallo scendere a poco a poco nelle profondità della terra.

Altrove (vedi fig. 2, qui sotto) il terreno è invece formato da rocce che per loro natura sarebbero compatte, come i calcari cristallini e i dolomitici, ma che si devono però considerare permeabilissime, perchè sono sempre venate, spaccate, stratificate, sconvolte dopo l'originale loro deposizione. Ivi le acque di pioggia penetrano e sono a lungo trattenute; ma se incontrano grandi banchi di altre rocce impermeabili, oppure zone delle stesse rocce sovraccennate ma disposte in modo da formare come un letto inclinato sufficientemente privo di trameazioni esse scorrono su tali letti inclinati; e là ove questi incontrano un abbassamento del suolo (per esempio una vallata) escono in luce, formando delle sorgenti.

Ecco spiegato come i terreni permeabili sovrapposti agli impermeabili sono ricchi di sorgenti ogni qualvolta la loro ubicazione permette lo zampillo.

Rimangono infine (vedi fig. 3, qui sotto) i terreni formati di rocce affatto impermeabili o quasi, i quali sono privi di sorgenti perchè le acque fluviali non vi possono penetrare, ed appena cadute alla superficie del suolo scorrono senz'altro su di esso, raccogliendosi nei fossi e nei fiumi, di cui causano le piene improvvise.

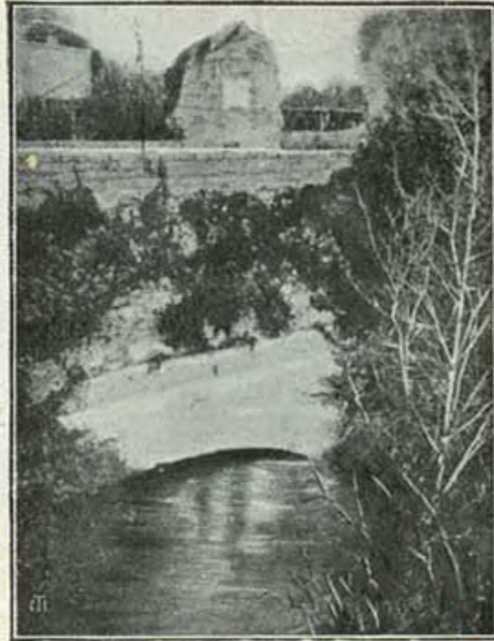
Io ho qui riassunto in modo sommario, molto sommario se si vuole, le funzioni dei diversi terreni rispetto alle sorgenti. Ciò non darà certo acqua ai turisti assetati, ma almeno se hanno afferrato l'idea fondamentale... patiranno la sete con conoscenza di causa.

sul livello del mare, da due piccole polle freschissime, troppo fresche per essere bevute, perchè hanno sette gradi, distanti una ventina di metri l'una dall'altra e di circa tre litri ciascuna al secondo. Origine umile, destinata del resto quasi subito a perdersi del tutto, poichè nella pianura argillo-sabbiosa sotto S. Sepolcro, per un tratto di undici chilometri, il Tevere rimane per due mesi all'anno del tutto asciutto.

Sotto questo punto si verifica un curioso fenomeno di sorgenti subalvee per un tratto di circa 14 chilometri parte a monte e parte a valle di Città di Castello. Il letto sassoso del fiume che giace in una pianura aridissima, comincia ad emettere quietamente una certa quantità di acqua chiara che geme tra i sassi, dappertutto, con un deflusso di circa 25 litri al secondo dopo un centinaio di metri. L'acqua aumenta allo stesso modo in seguito, cosicchè di fronte a San Giustino i litri sono 100, allo sbocco del torrente Selci sono già 300, a Città di Castello 900, e poco più a valle la corrente ha 1200 litri al secondo. Questo caso raro di acque salienti dal profondo (poi-

chè è provato dallo studio litologico dei dintorni che non possono provenire dai fianchi della valle), non si verifica altrove nel letto del Tevere presso il suo talweg, che sino alla foce non presenta altre sorgenti degne di nota nelle stesse condizioni.

Un centro importante di sorgenti è quello dalla Valle del Topino. Ad esso appartengono le famose dei dintorni di Nocera, specialmente quella dei Bagni e l'Angelica e quella di Bagnara in condottata per il recente saluberrimo acque-

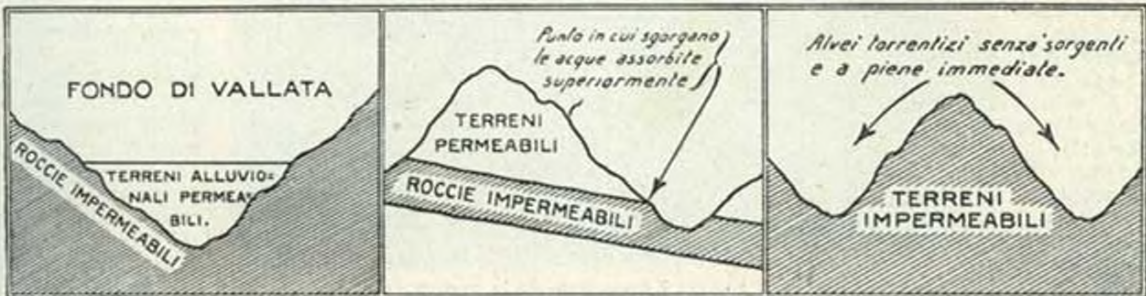


Ponto-Regolatore sul Canale Clementino (vedi Rivista di Maggio a pag. 203) per regolare le piene del Volturno. (Fot. Min. A. T. e G.)

Fig. 1.

Fig. 2.

Fig. 3.



Le acque che cadono sul terreno alluvionale si addentrano in esso e circolano sotterraneamente senza dar luogo a sorgenti.

La stratificazione inclinata del terreno spiega come talvolta sul versante solo di una montagna si raccolgono le acque anche dell'altro versante.

Un monte fatto di rocce impermeabili rifiuta tutte le acque di pioggia le quali scorrono simultaneamente verso gli alvei determinandovi delle piene istantanee.

Chi esamina una carta geologica del bacino del Tevere, vede concomitare in modo perfetto la distribuzione delle sorgenti coll'accennata natura del terreno.

Infatti il Tevere nasce al monte Fumaiolo (a chm. 31 dal Falterona) alle Vene, a 1268 metri

dotto di Perugia; quella ricchissima del Clitunno (1300 litri al secondo) abbellita dal tempio ed immortalata dai versi del Carducci, (vedi inc. a pagina 250), acqua questa usata malgrado la sua eccessiva freschezza per larghe applicazioni agricole, e quella di Rasiglia, che da una grotta

esce nell'imponente massa di 700 litri al secondo ed è parzialmente usata per scopi industriali.

Nella valle della Paglia, che riceve le acque dell'Amiata e dei monti di Cetona, sono deliziose le sorgenti intorno a Pian Castagnaio, ben note agli amatori di quelle solitudini boschive, e degne di ricordo quelle termali aggruppate presso San Casciano dei Bagni, ove il piccolo stabilimento balneare potrebbe servire di base ad una lucrosa intrapresa commerciale.

Ora dirò della Nera. Questa si annuncia subito con un poderoso principio. Il Capo di Nera (*Capo, Capo d'acqua, Capofume*, sono chiamate nel Centro e nel Mezzogiorno le grosse sorgenti) a 830 m. sul livello del mare prorompe con cinque litri

scarsi al secondo in parte da un tubo di legno, in parte dal suolo. Ma subito nei 50 metri seguenti l'efflusso sale a 40 litri. Poi, a 40 metri dalla riva, compare un'altra lama d'acqua da una specie di scalino largo cinque metri, di 200 litri. Là presso, nascono dal terreno con vecchie altre polle, cosicchè la portata della Nera sale subito a 500 litri. Quindi, poco a valle del

villaggio di Vallinfante Inferiore vi è un secondo Capo della Nera con un deflusso di 35 litri, poi a 200 metri di distanza, nell'alveo sassoso nascono le sorgenti dei Molini, raccolte in un canale industriale della portata di 500 litri. E via, via vi sono polle dappertutto, in modo che ad un chilometro e mezzo dalla prima sorgente, la Nera convoglia già due metri cubi al secondo. Tutta quest'acqua è ottima, gelida, poichè d'estate ha piuttosto meno che più di otto gradi. È uno spettacolo bellissimo e pieno di suggestione, questa di tanta abbondanza d'acque che vengono dal profondo e rimettono in luce, gorgogliando piene di vita, la ricchezza raccolta a gocce.

Spettacolo che la Nera offre ancora, e in misura

ben più grande, nella breve gola di Narni, nel pittoresco tratto fra il Ponte di Augusto e lo sbocco in Tevere (vedi inc. a pag. 252). Ivi c'è una straordinaria ricchezza di fonti di ottima acqua alquanto mineralizzata, in parte visibili ed in partesubalvee. Fra queste c'è una grossissima polla di 200 a 400 litri al secondo nel letto stesso al Ponte Recentino, e altre due, una di 50 e l'altra di 100 litri sotto lo Stabilimento dei Bagni Solfurei. Al Molino delle Valche, un altro gruppo di fonti di 600 litri; alla Molinella erompono altri 350 litri; fra qui e Stifone ancora 200 litri. A Stifone stesso vi sono nuove sorgenti per 750 litri e subito a valle altre misurate per circa 1000 litri. A



(Fot. Alinari).

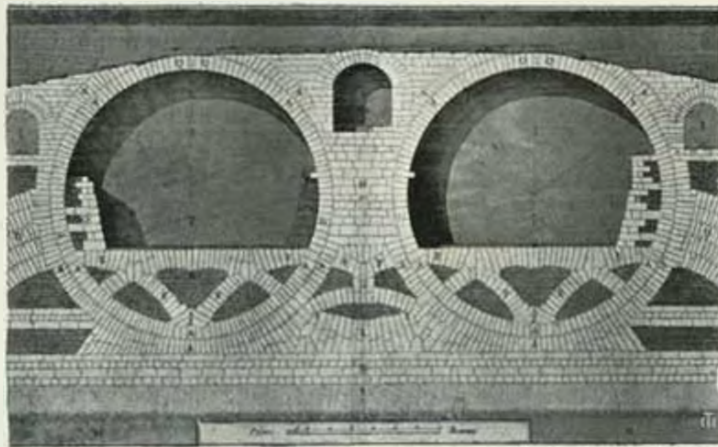
Il Ponte Gregoriano, a Tivoli, eretto dall'ing. Folohi. Nel fondo il Tempio della Sibilla (al dovrebbe invece chiamare di Vesta) circolare, corinzio, con 10 colonne di travertino delle 18 originali, con tracce di pitture cristiane.

sgorgano altri 500 litri: complessivamente dal Ponte di Augusto sotto Narni, vi sono nel primo tratto di circa sette chilometri di corso tante sorgenti purissime, della capacità imponente di 10 metri cubi al secondo.

Appartiene pure al bacino della Nera, e precisamente alla Valle dell'Ussita, che sbocca a Visso, una sorgente che mette i brividi, quella

di Pànico, all'altezza di 283 metri sulla falda settentrionale del monte Bove, la quale ha cinque gradi e mezzo di temperatura nel più caldo dell'estate. Perciò non può dirsi certo salubre sebbene pura, e il tenervi la mano per alcuni minuti dà quel fenomeno di dolore alle carni cui non si può resistere, noto agli alpinisti accaldati.

Il Velino non è meno abbondante di magnifiche fonti. Nei pressi di Antrodoco il solo gruppo di San Quirico e dell'Acqua Ca-



(Calco. Dr. A. Bertarotti).

La durata dei ponti romani è dimostrata dallo schema del Ponte Fabrizio. I due archi del ponte sono continuati a rovescio nel letto del Tevere formando circoli di un doppio ordine di travertini cuneiformi. Poggiano sopra una gran platea (B) di quattro corsi di peperini. Due aproni (D) semicircolari roggono la spinta esterna degli archi. — E F sono archi, che intersecando gli archi rovesci li consolidano maggiormente. I vuoti tra questi sono ripieni di calcestruzzo. — L pallidazione generale.

scinese in meno di mezzo chilometro ha tante polle per 1250 litri al secondo. Dove però si presentano fenomeni idrografici imponenti è nel breve tratto fra Antrodoco e Cittaducale, poco sotto la gola che si percorre per andare da Rieti (per la Sella di Corno) ad Aquila. Ivi esiste una

eccezionale dovizia di sorgenti, alcune d'acqua pura, altre mineralizzata. Fra queste sonvi i due laghetti di Cutilia, sulla sinistra, salendo della Via Salaria, indicati anche nel Profilo del T., col loro abbandonato Stabilimento Bonafaccia. Queste acque solfidriche (250 litri al secondo) apprezzate anche dagli antichi romani, sono circondate da altre quali le minerali di Paterno, la solfidrica di Sant'Erasmo, la ferrata di Campo Cesuni ed altre molte delle quali si potrebbe certo trarre grande partito economicamente.

Quanto alle sorgenti di acqua pura di questo luogo, esse sono ancora più straordinarie. Oltre quelle della Chiesa di S. Vittorino accennate già nella parte di questo articolo comparsa nella *Rivista* di maggio, vi sono le sorgenti di S. Biagio di Canetra nel mezzo del paesetto (provenienti dagli strati interni del Terminillo), raccolte in un canale largo quattro metri che si getta nel Velino coll'enorme portata di 2600 litri al secondo di acqua freschissima ($10^{\circ}5$) e limpida. I laghetti di Canetra hanno polle per altri 400 litri circa; il Molino di Paterno trae da un cunicolo naturale 120 litri; le sorgenti Ortali e Caporio danno 220 litri gelidi, a $9^{\circ}5$.

Ma la meraviglia delle sorgenti è la Peschiera. E' questa la più grossa d'Italia, non escluse quelle delle Alpi, le principali delle quali del resto sono deflussi di vari sistemi idrici e di molteplici tributi di ghiacciai adunati in un sol alveo anziché il prodotto di una unica profonda e regolare circolazione sotterranea.

La Peschiera nasce a un chilometro a valle del ponte della ferrovia sul Velino, presso Paterno, ai piedi del maestoso monte Nuria. Questo, coi suoi 1897 metri di altezza, costituisce coi suoi contrafforti un grande ammasso di calcare cretaceo permeabilissimo, fasciato da rocce imper-

meabili in tutti i versanti, tranne nel piccolo tratto che volge alla pianura di San Vittorino, dove quindi si spinge tutta l'acqua raccolta dal sistema. Le polle sono sparse sulla lunghezza di mezzo chilometro, sopraelevate di due o tre metri

sul canale che le raccoglie: escono tranquillamente come se modulate da un canale sotterraneo, ma acquistano subito moto vorticoso pel rapido pendio che le separa dal collettore. Le principali sono cinque. Il collettore, che prende il nome di Lago della Peschiera, diventa subito largo 17 metri con una altezza di metri 1,30; è lungo quattro chilometri fino al suo sbocco nel Velino e porta l'imponente quantità media di 18 mc. al secondo, con

un minimo di 16. Quest'acqua limpidissima di temperatura costante di $10^{\circ}5$ è ottima sotto ogni rapporto; essa non è direttamente utilizzata che per la coltura delle trote, che vi prosperano in modo straordinario e dei gamberi; ma indirettamente lo è assai, perchè costituisce più della metà della portata in magra del

Velino, la cui caduta alle Marmore è la ricchezza del distretto industriale terano.

Un'altra eccezionale sorgente, la seconda per importanza di tutto il ricco bacino del Tevere, è quella di Santa Susanna, che scaturisce due chilometri a valle del paese di Rivodutri, e quattro a monte del lago di Ripasottile, tra il lago di Piediluco e quello Lungo presso Rieti. La sorgente è poco lungi dalla provinciale Terani-Rieti, ed è facile anche agli

automobilisti l'avvicinarla (ancor più ai ciclisti). Una lama d'acqua di effiltrazione scaturisce quietamente fra i detriti calcarei del fiume di Santa Susanna. Parte delle polle furono qualche secolo addietro circondate da un muro, che creò un laghetto profondo due metri accanto ad un molino. Tutta l'acqua è ottima, a $10^{\circ}5$, senza



(Coll. Dr. A. Bertarelli).

Ponte Lucano, intaglio di Vincenzo della Bruna (1853).



(Fot. Alinari).

Ponte Lucano, sull'Aniene, a 21 chm. da Roma, lungo la via Tiburtina. Nel fondo il sepolcro del Plausi, fortificato come quello di Cecilia Metella. Del ponte l'arco verso sinistra è originale, gli altri furono ricostruiti o almeno restaurati. Nel 1155 Federico Barbarossa si accampò in questo luogo.

depositi calcari e il deflusso non scende quasi mai sotto di cinque metri cubi al secondo. E' dunque anch'essa un poderoso contributo alle energie delle Marmore.

L'enumerazione di tutte le sorgenti del bacino condurrebbe più in lungo di quanto sia concesso in una Rivista di questa indole. A me basta di avere, con alcuni particolari, dato un esempio,



(Fot. Pontecorvo.)

Il porto di Fiumicino, stato attuale.

della ricchezza idrografica del terreno dal quale si può arguire il rimanente con un'occhiata alla carta geografica che suppongo il lettore abbia sempre sott'occhio. Vi sono consimili, perquanto, in generale, meno abbondanti sorgenti nella Valle del Salto, come il Capo d'acqua di Tagliacozzo che rende così pittoresche colle sue cascatelle le rocce sopra il paese, nella Valle del Turano e della Treia. Celebre è tra queste l'acidula di San Gemini (un quarto di litro al secondo, a 15°) pel suo sapore piccante, alcalino, gustoso.

Una quantità di sorgenti minerali, mofete, putizie, solfatate è sparsa un po' dappertutto nella bassa vallata e intorno a Roma stessa. Chi non ha fatto almeno una volta la passeggiata pel viale dei Parioli all'Acqua Acetosa, presso Ponte



(Fot. Pontecorvo.)

«Burlatti», sul Tevere, presso Fiumicino.

Milvio? Gli «acetosari» distribuiscono in Roma i fiaschi attinti alle tre cannelle dell'elegante e popolare fontana; ma le *Acque Acetose* sono frequenti in molti altri punti della Campagna Romana e del Lazio, ove ad ogni passo s'incontrano anche le acque *ferrate* e le *ferrose*, le quali per altro il più spesso sono in tutt'altro modo mineralizzate che col ferro.

Roma è il centro in cui fin dall'epoca romana e poi nella papale e nella moderna si convogliarono cogli acquedotti le acque migliori, e tra le sorgenti accennate ho riservato per ultime alcune più note, appunto per lo scopo cui sono oggi destinate.

L'Acqua Felice nasce presso Colonna, fuori di Porta S. Giovanni, tra la Casilina e la Prenestina



(Fot. Pontecorvo.)

«Scifa» per il passaggio della Fiumara Grande (Tevere) ed poduni, carri cavalli.

dalle polle di Pantano, nel fondo di quella conca che si ammira salendo i Colli Laziali colla ferrovia Roma-Napoli. Le camere di presa danno 200 litri al secondo. L'acquedotto fu costruito da Sisto V e le acque sono ora usate nella Roma Alta e fra l'altro alimentano la fontana di San Bernardo alle Terme.

L'Acqua Vergine offre una curiosità tipica: invece di diminuire lungo strada, cresce. Le sue sorgenti sono presso Salone sulla sinistra dell'Aniene, con una temperatura di 14,5 che tocca appena 15° giungendo a Roma, anche nei calori estivi, per l'andamento quasi tutto sotterraneo dell'acquedotto. Questo fu costruito nel 773 di Roma, con 19 chilometri di galleria su 21 di percorso, abbandonato nell'epoca barbarica e



(Fot. L. V. Bortarelli.)

L'attuale piccola navigazione del Tevere urbano. Un vaporetto da rimorchio.

ricostituito nel 1570. L'Acqua Vergine alimenta le fontane di Trevi, del Circo Agonale, di Piazza del Popolo, di Spagna, ed altre, dove però si va sostituendo colla Paola per adoperare la Vergine più largamente negli usi domestici. L'Acqua Vergine scorre in una galleria senza rivestimenti — ciò fa sì che in alcune parti del suo percorso accadono in essa delle importanti infiltrazioni di

buone acque sotterranee, che accrescono la portata dell'acquedotto a seconda delle stagioni e ne variano la velocità e l'altezza. Così partono 650 litri al secondo da Pantano e ne arrivano a Roma ben 900.

L'Acqua Marcia trae origine da un gruppo di sorgenti sulla destra dell'Aniene tra Subiaco, anzi più precisamente tra Agosta e le Colonnelle



(Fot. Alinari).

Il lago di Nemi, ove giace la nave romana, che diede luogo a molte ipotesi contraddittorie che si potrebbero chiarire con alcuni scavi. (Vedi pag. 236).

di Arsoli. I turisti ne vedono una parte lungo la Via Sublacense: sono vene purissime che formano anche qualche laghetto dalle acque trasparenti e azzurrine, fresche e deliziose, poiché hanno tutte 9°,5. L'acquedotto — il principale di Roma odierna, esercitato da una Società che ha 10 milioni di capitale — utilizza 2900 litri al secondo (di cui però soltanto 1200 sono incondottate per Roma). Ma altri 1000 litri sono dati dalla sorgente di Agosta, e 1800 da quella prossima della Mola, cosicchè nel complesso si tocca un efflusso di 5700 litri al secondo.

Scendendo poi al basso Aniene, s'incontrano, tra l'altre, due polle fortissime a mezza strada fra Tivoli e Ponte Lucano, dette Rivellese, della portata complessiva di 500-700 litri.



(Fot. Pontecervo).

Cava di travertino, presso le Acque Albule, invasa dalle acque.

Poco lontano da queste finalmente vi è l'ultimo e curiosissimo gruppo di cui mi voglio occupare: quello delle Acque Albule. Queste formavano quattro laghi: Tartari, S. Giovanni, Regina, Colonnelle. Il primo è prosciugato. Il secondo è senza emissario e sembra dovuto al crollo di un tratto quasi circolare, del diametro di 100 metri, della crosta di travertino. E' una specie

di voragine fassai profonda in parte a picco, colma fino a qualche palmo sotto il piano della campagna, di acqua limpida, a circa 23 gradi, a livello costante, che indica una corrente sotterranea che non ha impedimento all'efflusso nel fondo del baratro e abitata, da pesci che vi guizzano in quantità.

Il lago Regina, profondo circa 30 metri e quello



(Colles, Dr. A. Bertarelli).

Il Lago di Nemi, presso a poco dallo stesso punto di vista dell'incisione qui a sinistra, ma riprodotto nello stile romantico dal disegnatore Colguet.

delle Colonnelle sono agitati da bollori di anidride carbonica, come vi è anche emissione di idrogeno solforato il cui puzzo si sente tutt'intorno. Le acque muovono una segheria, poi passano al grandioso Stabilimento delle Acque Albule e infine all'opificio della Società Laziale di energia elettrica. La portata media dei due laghetti è di circa 2100 litri.

In prossimità vi sono pure le sorgenti solfidriche Cesurni, a mezza strada fra la Tiburtina e l'Aniene, con un deflusso medio di 500 litri che poco oltre scompaiono in una buca aperta nel suolo di travertino.

Le acque tiberine formano numerosi laghi di cui alcuni sono ornamento impareggiabile del paesaggio umbro-laziale.



(Fot. ing. A. Campani).

Chiama di Vallano sul Canale della Chiana.

Il Trasimeno, più volte parzialmente descritto nella *Rivista* del T., è il più vasto: (126 chilometri quadrati). Sulla riva di Bolsena una stazione udometrica della Società Geografica Italiana registra i fenomeni idrologici del lago, che pare presenti quello delle *sesse*, specie di elevamenti di livello locali come maree, più comuni su certi grandi laghi.

Nella pianura reatina vi sono il lago di Piediluco, magnifico e famoso per l'eco e per i grossi lucci, di km. quad. 1,33 con 12 di perimetro per la sua forma anfrattuosità, profondo 28 metri; il lago Lungo di 0,67 con 6 di perimetro e quello di Ripa sottile di km. quad. 1, con 5,2 di perimetro.

Il lago di Vico, entro il cratere del Cimino ha 11 chilometri di superficie, 49 metri di profondità, 17 chilometri di circonferenza. Esso è uno dei più belli, specialmente visto dall'alto, col suo cono di Montevenere; scola da un cunicolo sotterraneo artificiale.

Il lago di Monterosi è un piccolo specchio di un terzo di chilometro di superficie, profondo 8 metri, con 1500 di perimetro.

Il lago di Martignano, melanconico, presso il deserto cratere di Baccano, ha 2 chilometri e mezzo di superficie, 6 di circonferenza, 54 m. di profondità. Esso defluisce per un cunicolo sotterraneo, fatto nel 1828, al lago di Bracciano, cunicolo che avendo abbassato il suo livello di 16 metri, ebbe per conseguenza il prosciugamento del finitimo lago di Stracciacappe, divenuta ora una splendida campagna.

Il lago di Bracciano ha 57 chilometri di superficie, 30 di perimetro, e la profondità secondo le misure del De Agostini, di 160

fin dall'epoca romana è mantenuto a livello costante da un cunicolo sotterraneo in roccia; sul suo fondo giace la nave romana di cui qualche pezzo ammirabile è al museo Kircheriano.

Tutte le acque del bacino, laghi, pluviali dirette, si raccolgono nel Tevere, ma come risulta dall'insieme delle notizie date, è soltanto da Orte in giù che il fiume acquista un volume d'acqua importante. Infatti ad Orte prima della confluenza della Nera, il Tevere in massima



Chiusa del Monaci.



Chiusa Maestretti.



Escavatori dei lavori di sistemazione del Canale Maestro.

Canale della Chiassa. (Fot. dell'ing. Rampazzi).

metri. Si può considerare come appartenente al bacino del Tevere pel senso che la maggior parte delle sue acque scende a Roma coll'Acquedotto Paolo, dove questo dà un ramo ai giardini e palazzi Vaticani e alle monumentali fontane di Piazza S. Pietro, mentre l'altra va al Fontanone di S. Pietro in Montorio e ad altre parti della città.

Il lago di Nemi ha 5 chilometri di perimetro: 1,64 di superficie, 34 m. di profondità. Anch'esso

magra porta solo metri cubi 4,750 subito dopo 67, che crescono a 69 dopo la Treia, a 73 dopo la Farfa, a 100 all'idrometro di Ripetta, a 103 alla biforcazione di Capo due Rami, dove dalla Fiumara Grande si stacca il canale di Fiunicino.

Pero il « modulo » del Tevere, cioè la sua portata media è di circa 230 metri cubi. Ma ben maggiori ed imponenti sono le sue piene. Già il Tevere al Ponte Nuovo sotto Perugia può, ricevuto il Chiaglio, portare persino 1500 metri cubi. La Paglia ha raggiunto nel 1857 e nel 1859 tali altezze secondo le lapidi apposte al Ponte di Orvieto, da far credere che conducesse durante quelle memorabili crescite ben 1300 metri cubi. La Nera (senza il Velino) invece non deve mai aver superato i 150 metri cubi al secondo. Il Velino al Ponte Regolatore delle Marmore (vedi inc. a pag. 251) tocca un massimo di

320 metri cubi. L'Aniene può giungere a 300 metri cubi.

Ma guai se tutti i colmi di piena coincidessero. Fortunatamente, ciò non è mai avvenuto. Non-dimeno il Tevere è a Roma talvolta terribile per la massa delle sue acque e la piena di dicembre 1900 che si ritiene la massima nei tempi storici, della quale fu data una caratteristica fotografia a pag. 208 della Rivista, portò, secondo i calcoli del cav. Perrone, 3450 metri cubi.

La forza motrice di tante acque è certo grandissima e se ne può fare un calcolo teorico supponendo tutte le acque canalizzate in alvei regolari con salti opportuni. Naturalmente in pratica questa valutazione subirebbe riduzioni fortissime. Ad ogni modo, così calcolato, in massima magra il Tevere darebbe 20.000 cavalli, il Chia-gio 8.000, la Nera (escluso il Velino) 147.000, il Velino 91.000, la Farfa 10.000, l'Aniene 61.000. Tenendo conto di altre forze minori, l'insieme sarebbe di 352.000 cavalli.

L'utilizzazione di queste forze, come anche del valore agricolo delle acque tiberine, è ben lontana dall'avvicinarsi nonchè al suo massimo, neppure ad una misura notevole tranne, in qualche caso d'eccezione come a Terni. Dalle sorgenti ad Orte, l'utilizzazione industriale è scarsa. Da Orte al Ponte Milvio (Roma) non si può far calcolo di acqua per l'agricoltura perchè la superficie irrigabile della valle è poca in confronto delle opere grandiose e troppo lungo il canale per raggiungere il piano di campagna, nè industrialmente, perchè il fiume è soggetto a grandi piene che riducono troppo il salto utile. Da Ponte Milvio al mare le condizioni idrauliche sono anche maggiormente controindicate per l'uso industriale. Tuttavia non tutti sono di questo parere.

L'ing. Cipolletti, insignito specialista, testè morto viaggiando per Buenos-Ayres, progettò, ad esempio, una parziale rettificazione del corso inferiore con canalizzazione, creazione di due sbarramenti mobili per alzare il livello di magra e produrre 10.000 HP a Capo due Rami e in pari tempo alzare per colmata il piano di Maccarese, sopprimendo l'esercizio costoso delle idrovore ed utilizzando gli attuali canali per irrigazione. Tra Orte e Roma poi con consimili artifici si creerebbero 35.000 HP idraulici. Questo

progetto geniale fu riassunto anche davanti a Re Vittorio in una conferenza del valente e giovane ing. Tommasini. Altri, come l'ing. Tosi, direbbe maggiormente l'attenzione all'irrigazione, altri infine come l'ing. Orlando si lanciò nella

grandiosità dei progetti di Roma porto di grande navigazione.

Il gran centro di utilizzazione rimane Terni e dintorni, dove soprattutto l'acciaieria, la fabbrica d'armi, due fabbriche di carburo, l'ufficio, lo Stabilimento della Valnerina, l'officina di illuminazione di Rieti, Spoleto, Terni, la rete di tramvie elettriche di quest'ultima città diramantesi verso Ferentillo ed altre

grandi industrie stanno per assorbire quasi l'intera forza del Velino e della Nera in quei luoghi. Forse la legge sul riposo festivo permetterà di conservare alla domenica alle Marmore un aspetto non molto dissimile da quello che da un'antica stampa riproduco a pag. 249.

Anche l'Aniene del resto è utilizzato in misura ben lontana dalla totalità, ma pure apprezzabile. Ottomila cavalli sono installati a Subiaco e più di altrettanti a Tivoli dove i riguardi dovuti al paesaggio non tolgono la possibilità di maggiori ricavi d'energia.

Questo quadro rapido per quanto incompleto e insufficiente dell'idrografia tiberina serva ai turisti, lettori della Rivista, come sostrato di conoscenza topografica nelle loro escursioni. Mi è grato il pensare che qualcuno

d'essi associerà così all'ammirazione del paesaggio e ai ricordi storici un pensiero di simpatia per la propaganda di cultura del Touring.

L. V. BERTARELLI.

Segnalo di nuovo a chi vorrà approfondire lo studio delle acque tiberine l'opera del cav. Perrone, *Il Tevere*. Ringrazio i numerosi soci che mi hanno aiutato con fotografie e notizie.



Lago di Albano. Montecavo nel fondo.

(Fot. Altieri).



La vecchia Roma, che ogni giorno si rinnova e sta per sparire del tutto.

Il Tevere dal luogo detto la Marmorata.

(Fot. Altieri).

ITINERARI GARIBALDINI

Il 19 maggio del 1860, Garibaldi accampava coi suoi Mille e con alcune squadre di insorti al Passo di Renda, in alto e in vista della Conca d'Oro. La posizione pareva ed era pericolosa, perchè un corpo nemico che da Palermo fosse stato fatto sbarcare a Castellamare del Golfo, avrebbe potuto giungere a pigliargli le spalle, per la stessa via che il Generale aveva fatta a venirci; e a schiacciarlo contro le forze di Palermo stessa ch'ei di là minacciava. Ma il suo cuore era tranquillo. Aveva lasciato dietro di sé la vittoria di Calatafimi che per l'effetto morale era valsa come una gran battaglia risolutiva; tra Calatafimi e quel Passo di Renda c'era Partinico, dove le furie del popolo e le stragi fattevi dai vinti azzuffatisi con esso nella ritirata, avevano formato una tal aria, che nessuno, fosse pure sbarcato a Castellamare, avrebbe osato per un pezzo d'andarsi a mettere a respirarla. Tra le qualità militari di Garibaldi spiccava quella di indovinare l'anima di chi aveva da fare contro di lui. E così in quel passo, che è una specie di conca coronata da monti ronchiosi, il dittatore stava tranquillo meditando, e i suoi non si curavano della situazione, sebbene riconoscessero quant'era difficile. Sereno lui, sereni tutti.

Quel giorno aveva piovuto sino a mezzo il pomeriggio, a gran fastidio di quei militi quasi tutti vestiti da borghesi, senza tende, senza coperte, e senza legna per un po' di fuochi da asciugarsi i panni, quando la pioggia smise. Ma un giro fatto da Garibaldi pel campo levò via ogni noia.

Vi sarà ancora al mondo qualcuno dei molti che lo videro in quel suo giro, soffermarsi a certo punto del campo, soffermarsi e guardar con gioia uno che tra i compagni faceva giuochi di forza meravigliosi. Era colui un giovane di vent'anni, italiano di nome, anzi ligure, ma nato nell'Angola, e un po' perchè africano, un po' pel colo-

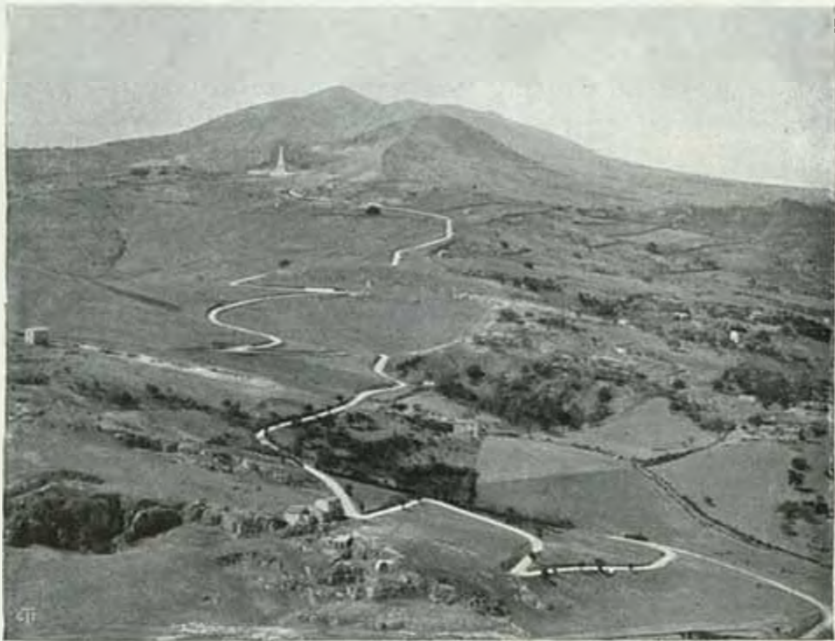
rito, da tutti era conosciuto pel *Moro*. Ma si chiamava Emanuele Berio. Aveva dei muscoli che a ogni sua mossa parevano volergli schizzare via; forse appunto per la sua forza era stato aggregato alla piccola compagnia di artiglieri che il colonnello Orsini aveva formata coi cannoni portati via da Talamone e da Orbetello, e si vedeva sovente appoggiato alla volata della famosa colubrina, quella tremenda bestia che per fortuna dei Mille l'Orsini non fece mai urlare. Guai se le avesse fatto fare un colpo! In quanti pezzi si sarebbe fatta? Ma era una bella mostra di grottesco nel campo *classico-romantico* dei Mille, e quell'africano fosco che

vi stava spesso appoggiato le aggiungeva qualcosa quasi di primitivo e barbarico.

In quel giorno adunque il Berio stava giocando di muscoli. Aveva fatto di tutto. Ora addossato ad una roccia invitava a uno a uno i più forti a piantargli con le palme contro i pettorali, e che chi si provava puntasse pure i piedi e pre-

messe con tutte le sue forze, per tenerlo inchiodato alla roccia: egli con una semplicissima contrazione di quei suoi pettorali se lo buttava via da addosso come se gli avesse dato una forte spinta.

Il generale vide e comprese subito la forza straordinaria di quel giovane, che nel veder lui smise il gioco, un po' mortificato. Ma egli se lo fece venir vicino, e gli guardò il collo che gli saliva dalla camicia turchina bellissimo, a reggere la testa fiera e ricciuta. Garibaldi gli chiese qualcosa dell'esser suo, e intanto gli palpava le braccia e gli guardava le mani, dando segni di gran compiacimento. Poi gli passò la mano sulla testa dicendogli: «Badiamo a non abusarne mai» perchè il generale continuava a palpargli quei grandi muscoli del Berio e a lodarsene come se fosser suoi. E continuava a dire che erano un dono, un gran dono... «Voi



Calatafimi - Panorama col monte storico e l'Ossario.

(Fot. Brugi)

Berio, non vi stancate mai, non è vero? » « Qualche volta un poco », rispose il giovane, arrossendo nel suo bruno colore. « Ma sarà quando gli altri non si reggono più? » soggiunse il generale, guardando intorno gli altri. Il Berio guardò anch'egli intorno, ma non disse nulla.

E intorno s'era fatta molta gente. Ma era il bello di Garibaldi che scene come questa troppo alla mano, non lo impiccolissero agli occhi dei suoi. Anzi! Egli non aveva bisogno di cingersi di nuvole e neppur di splendori, per celare di sé l'uomo e lasciar intravedere soltanto l'eroe: più si rannicchiava e più la sua figura cresceva.

Ho narrato questo episodio perché mostra qual conto Garibaldi facesse della forza personale. Nella sua vita di guerra, in cui la celerità e la resistenza tennero spesso luogo di tante cose che agli eserciti sono necessarie e i suoi non avevano, si era trovato molte volte a rimpiangere che alle forze morali de' militi non corrispondessero le forze fisiche; onde il gran pregio in cui teneva queste. Se egli avesse avuto da far leggi per educare un popolo, quelle della ginnastica sarebbero state il suo studio più amoroso. Ma tale qual fu e nei tempi che visse, si contentava di raccomandare il *tiro a segno*, la carabina che chiamava santa. Giungesse sul campo con lui chi poteva, ma sapesse almeno piantar una palla dove gli era fatto segno di piantarla, magari soltanto a un dipresso: pel resto egli non poteva trasformare il suo mondo.

Ma sapeva il dolore di tanti che lo avevano seguito in guerra nel 1849 e nel '59, giovinetti dalle molte anime e pronti a ogni morte, che, fiaccati dalle lunghe marcie, si erano abbandonati per la via disperati, morenti di paura d'esser creduti codardi dai compagni vigorosi, giunti in forze a combattere dove trovassero la battaglia.

In quelle stesse marcie da Marsala a quel campo di Renda, Garibaldi aveva veduto dei giovani consumarsi in isforzi d'animo da far pietà, per non rimanere indietro, forse sgomenti dal pensiero di trovarsi poi soli, dispersi, fuori d'ogni legge e anche non compatiti da lui. Quella appunto da Marsala a Rampagallo, proprio la prima, era stata tormentosissima. Chilometri e

chilometri sotto un sole che pareva disceso vicinissimo alla terra, traverso a un deserto ondulato, per una via che ora v'era ora no, senza acqua, e quasi, per quanto fu lunga, senza la vista d'un tetto, d'una capanna! V'erano dei giovanetti di quindici o sedici anni, e persino uno di dodici condotto seco a quell'impresa dal padre, medico esule vicentino.

Arditi erano e baldi alla mossa, ma poi col grosso fucilaccio sulla spalla, va e va, s'erano proprio consumati. E giunta la colonna a Ram-

pagallo, se quei giovanetti vi avessero trovato ognuno una fossa aperta per sé, vi si sarebbero stesi beati di sentirsi magari coprire di terra, pur di finire. Il numero relativamente stragrande dei morti poi nelle loro case, nei primi due o tre anni che seguirono quel 1860, fu dato da quei giovanetti volontari, e chi li conobbe lo sa.

Allora la gioventù delle scuole sapeva poco d'esercizi del corpo quali che si fossero: ginnastica, scher-

ma, equitazione, tutte cose da ricchi, o da sfaccendati. Pochi erano coloro che avessero salita qualche montagna; d'alpinismo, di canottaggio non si parlava, tutti i travagliosi esercizi di cui la gioventù nuova si diletta, erano quasi ignoti.

Una delle volte che a Garibaldi dovette balzar il cuore, un po' per gioia, un po' per la tema

che non tutta la gente che aveva con sé fosse capace dello sforzo che le avrebbe imposto, fu il 21 maggio di quel 1860, sua gloria. Erano passati cinque giorni da quello dell'episodio di quell'africano al Passo di Renda, ed egli aveva colorito a puntino un suo disegno, mirabile in piccolo, quanto in grande qual-

cuno di quelli di Bonaparte. Il 21 aveva simulato una mossa contro Palermo, per la via di Monreale, poi prontamente con un'altra simulazione si era ritirato in fretta nelle posizioni di Renda. I borbonici gli eran venuti dietro fin quasi a pie' dei monti, ma pel resto di quel giorno non osarono assalir lui. Certo di aver creato in essi l'illusione d'esser prossimi a pigliarselo, egli stette sul campo affacciando i suoi a costruir piccole opere di difesa, alla vista del nemico. Ma prima di notte levò il campo, e co' suoi, per i monti che stanno



Il Porto di Marsala.

(Fot. Alinari)



Piana dei Greci.

(Fot. Brugi)

irti tra Renda e il borgo di Parco, marciò sotto la pioggia e nelle tenebre, tenendo le creste, e avanti l'alba si piantava in quel borgo. Quanti n'aveva perduti nella marcia? Quasi nessuno; e quei pochi gli furono condotti dai siciliani, che li raccolsero per quei monti.

Di quella marcia notturna fatta dai suoi, Garibaldi si lodò per tutta la vita; e quando ne parlava coglieva l'occasione per dire gloria dei siciliani, anche perchè non ve ne era stato uno che, neppur per imprudenza, avesse rivelato ai borbonici il luogo dov'egli s'era andato a porre. Onde questi stettero tutto il giorno 22 e la notte appresso, ignorando che fosse stato di lui e del suo piccolo esercito.

Ma la mattina del 23, riposati i suoi, Garibaldi uscì di Parco come da un nascondiglio, s'all a mezza falda dell'altura che vi sta a ridosso e ivi li schierò. Ah! finalmente il nemico li rivide, e anche provò la sera di quel giorno a toccarli. Ma il 24 uscì di Palermo un esercito di forse 500 uomini, per farla finita.

Garibaldi lasciò che quella colonna venisse a lui, che si ordinasse per l'attacco e persino che cominciasse il fuoco. E allora ai suoi capitani, che avevano schierate le compagnie per ricevere l'assalto, diè l'ordine di metterle in marcia per la ritirata. Fu quella per le compagnie una seconda e doppia prova d'animo e di resistenza a marciare. Prova d'animo perchè, come se avesse detto la propria idea egli stesso a ciascuno, la massa indovinò che quella era una ritirata strategica, non una fuga. E fu prova

di resistenza perchè, ora a passo accelerato, ora di corsa addirittura, le compagnie giunsero alla Piana dei Greci intatte, senza lasciar indietro nessuno, soltanto due dei carabinieri genovesi Carlo Mosto e Francesco Rivalta, rimasti in mano ai nemici, prigioniero questo, morto il primo, ch'era

un gracile giovane venuto via dall'Università di Pisa. Oh se l'educazione di allora avesse saputo trarre dalla persona esile di lui fanciullo le forme, se non accrescitrici, almeno rispondenti alla potenza dell'anima che v'era dentro, fatta per le grandi cose, chi sa qual sorte sarebbe stata serbata a Carlo Mosto. Egli aveva lo spirito di titano. Ma quella montagna che i suoi compagni carabinieri, tiratori terribili, esercitati da dieci anni a piantar una palla dove avessero voluto, scalarono come caprioli, a lui spezzò il petto, ed egli cadde, e raggiunto dai cac-

ciatori borbonici, qualche inconsapevole calabrese o abruzzese, che uccideva soltanto perchè gli avevano detto di non dar quartiere, lo uccise. Lo cercò per quei greppi, dieci giorni appresso, il fratello suo Antonio, caro a Mazzini, caro al Dittatore, caro a quanti allora portano armi per la patria; lo trovò, non morì di dolore sul povero corpo disfatto, lo seppellì.

Incisero il suo nome, un anno di poi, gli studenti dell'Ateneo pisano, nelle lapidi dei caduti ch'erano usciti da quelle soglie, e ne ascoltarono con generosa invidia la storia.



Monte di Gibilrossa.
Panorama ed obelisco commemorativo.
(7 Maggio, anniversario).
(Fot. Intergruppi - Palermo)

Chi va alla Piana dei Greci, si pianta fuori dell'abitato a sud-ovest, e guardi la via che vi viene da verso Palermo. Si immagini d'aver egli stesso dentro tutta l'anima del campo garibaldino, del 24 maggio 1860, o indovini quell'anima qual fosse nel momento solenne che, verso sera, fu veduta la testa dell'esercito borbonico spuntare da quella via. Ora veramente solenne! Garibaldi è a cavallo, ha dato i suoi

ordini. Gli stanno intorno il Turr, il Sirtori, il Tuckòri, alcune guide, c'è Missori, c'è Nullo, ci sono Tranquillini, Bezzi, Mancì, trentini. Il Bixio tiene le otto compagnie, ed è come sempre il Bixio, cioè guai ai fiacchi. L'artiglieria di Orsini, di cui fa parte come semplice milite Oreste Barattieri, nome che sarà poi di gloria fin che diverrà di dolore, è messa alla testa della colonna e va; il campo è levato, ricomincia la marcia. In ritirata ancora? O a questa volta sarà una vera fuga? Se mai,

con Garibaldi, fuga no! Nessuno scorammento. Anche allora l'aria del viso di lui irradiava una gran fede; egli, come sempre, dominava, ricreava gli spiriti. Bisognava soltanto star forti al cammino, che avrebbe potuto essere senza posa, non si sapeva per quanto né per dove, certo verso l'interno dell'isola, an-



Palermo - Il Ponte

dell'Annunziaglio.

(Fot. Intergruppi)

cora misteriosa. Quegli uomini capirono un poco, alcune ore appresso, quando furono fatti sviare improvvisamente dalla consolare, e videro che l'artiglieria proseguiva invece la sua marcia per quella. Essi entrarono in un bosco a sinistra; corse l'ordine che ognuno si coricasse nel posto dove si trovava al fermarsi della sua squadra, di non parlare, di non accender neppure un fiammifero; riposare e dormire. Capirono poi anche meglio all'alba, quando furono rimessi in marcia su per i monti a Marineo, e marciando appresero che l'esercito borbonico era sfilato la notte verso Corleone in là,

dietro l'artiglieria. Dunque il comandante di quell'esercito credeva di seguire tutta la colonna garibaldina? Finalmente videro e compresero appieno, quando, riposatisi un giorno a Marineo, furono condotti a Missilmeri e poi su nei monti di Gibilrossa, da dove scoprirono di nuovo Palermo. Ah, Palermo, il sogno!

E sarebbe una bella escursione storica rifar vecchi da Marsala, passo passo, campo campo, quelle marcie sino a Palermo, spirare magari al ponte dell'Ammiraglio, quelli che vi furono all'alba del 27 maggio 1860: con negli occhi la visione di quell'assalto meraviglioso: spirare dopo essersi rifatto nella mente, aver udito, sì udito! il silenzio pieno di piccoli terribili rumori della marcia da piè di Gibilrossa alla volta della città: vedere quell'alba, fare scoppiare colla fantasia improvviso l'urlo, il fuoco, la morte; ammirar Garibaldi qual fu in quell'ora al ponte, al crocchio della Porta Termini, alla Fiera Vecchia con quella sua aria che nessuno colse mai come oggi, dopo mezzo secolo, il divinatore Bistolfi nella sua statua di San Remo. Tale, tale, fu là Garibaldi, o artefice! Dove lo vedeste voi? Egli non aveva nulla di violento neppur tra le violenze di quell'alba, sereno era, ispirato come un Pontefice... pontificò davvero in quell'ora, secondo l'espressione di A. G. Barrili. Sapeva egli che quel giorno ricorreva la Pentecoste? Sentiva sulla fronte qualcosa come una fiamma? Mistico era e credente, alla maniera dei semplici uomini che diciannove secoli fa si sparsero pel mondo; e l'anima sua era degna di ricevere tutte le luci.

Ma i giovani che possono visitar quei luoghi da Marsala a Palermo, se per davvero, evocando i ricordi degli uomini e delle cose, facessero quelle marcie nei tanti modi che i tempi dan loro, guadagnerebbero a farle non la gioia di morire in una visione come quella, ma d'entrare con alto compiacimento d'essere italiani, nella gran città, superba per sempre di quel gran giorno del 1860, in cui essa per l'Italia, che era ancora un'idea, vinse sé stessa.



Palermo - Piazza Bologni.

(Fot. Interguglielma - Palermo)

Garibaldi, che essa credeva sconfitto e messo in caccia lontano, perduto, come le si era fatto credere dai generali borbonici, entrò nelle sue mura; Palermo non gli domandò con quali forze veniva, con quante probabilità di vincere contro la certezza del bombardamento che le tirava addosso. E quando se lo sentì nel seno, fu tutta per lui. E dopo i tre giorni

del suo strazio, quando egli, invitato a parlamentare dai generali nemici, udite le loro proposte indegne di Palermo e di lui, si presentò da un balcone del Palazzo Pretorio, a dire che egli le aveva respinte; da tutta la gran piazza, da tutte le vie che vi mettevano, gremite come erano di gente d'ogni classe, non parve elevarsi Palermo come un mare in tempesta fin lassù a lui, ringraziandolo

d'averla creduta capace di farsi seppellire sotto le proprie rovine? Quello fu uno dei momenti più tragici della passione italiana.

Vicende della vita dei popoli e dei piccoli



Roma - Piazza di S. Giovanni Laterano.

(Fot. Alinari)



Panorama di Tivoli.

(Fot. Alinari)

La città che vinse sé stessa. Parole? Ah no, questa non è una formula vana! Quella mattina del 27 maggio 1860, quando

mortali intrecciate! Pochi giorni appresso, comandava militarmente la piazza di Palermo libera, un cittadino oscuro di nome, radioso di coscienza e di cuore, come se vi avesse chiusa la nobiltà d'una stirpe antica, eroica, conquistatrice. E anche non era di grande ingegno, ma



Terni - Panorama.

(Fot. Ricordi)

dell'anima ne aveva, da dare e da ricevere amore per tutto e da tutto il genere umano. Chi si ricorda di Guglielmo Cenni?

Era nato a Comacchio, aveva allora quarantatre anni, ed era carissimo a Garibaldi che nella ritirata da Roma nel 1849, lo aveva tenuto al proprio fianco aiutante e segretario. In Palermo, nelle sale del palazzo che stanno di rimpetto all'atrio dell'altro palazzo, il Bologni, dove Garibaldi, appena entrato nella città, s'era posato a dar ordini, a ricevere i cittadini insigni, tra i quali il prete Ugdulena; il Cenni seppe stare da uomo di pace tra le tempeste. Egli aveva imparata la gran virtù della pazienza, e questa aveva cinta come un cilicio al proprio petto, fatto da natura a impeti così irruenti che di lui si diceva accostarglisi essere come andar vicino a una polveriera con un tizzo acceso. Ma Garibaldi, il maestro, nei ventotto giorni della ritirata

da Roma a San Marino, gli aveva insegnato come si fa a pigliarsi da sé per il petto, a dominarsi, a farsi mite.

Io rividi quell'uomo vent'anni di poi, in Roma, dove s'era ridotto a vivere gli ultimi suoi tempi, per morire nella città madre. Vi furono degli uomini di quella generazione che vissero tutta la vita vagheggiando tal ideale, per i quali fu gran cosa la visione di Campo Verano, e d'un cantuccio in esso, per finirvi a dormire sotto il cielo di Roma. Il Cenni era di quelli.

Una volta che io gli ricordavo quei suoi giorni di Palermo, egli che ne discorreva volentieri, corse subito col pensiero (e vi ritornava sempre), alla ritirata da Roma e S. Marino. Per lui quella era stata una operazione militare ancora più bella che non la diversione dal Passo di Renda,

più che non la marcia manovra dalla Piana dei Greci, più che non tutto quel complesso di azioni da cui dipese la liberazione di Palermo e tutta la fortuna del 1860.

Forse aveva ragione. E ora i suoi ricordi sarebbero preziosissimi se li avesse scritti. Ond'io mi rimorsi assai volte di non averlo incitato, aiutato a scriverli, quando egli non poteva più da sé, già entrato nell'afflitta vecchiazza. Che aggiunta se ne potrebbe fare ora al mirabile studio del generale Gandolfi, al libro del Lavison, e specialmente a quello tutto d'amore di Raffaele Belluzzi, e anche agli studi che del gran fatto militare si fanno, o si faranno dall'esercito italiano nelle sue scuole!

E di quella ritirata e delle vie percorse, si dovrebbe far anche



Todi - Panorama.

Todi - Arco di Porta Libera.



Panorama di Orvieto.

(Fot. Alinari)

una carta per la gioventù non militare, perché vi leggesse su l'itinerario del dolore, della speranza, della fede nella patria, di quando tutto pareva ed era infatti per molti anni perduto.

Furono cose da canto eroico.

Spesi i miei giorni di vacanze scolastiche, a rifare d'anno in anno qualche tratto dell'itinerario garibaldino, raccogliendo nei paesi informazioni e notizie. Così scrisse alla buona Raffaele Belluzzi, nella prefazione alla sua *Ritirata di Garibaldi da Roma*, libro che, ripeto, si può dire d'amore, perché fatto tra stenti infiniti, passo passo, col cuore devoto, paziente, entusiasta, a rintracciare l'orma di Garibaldi, per i cinquecento diciotto chilometri che questi percorse, coi suoi, nei ventotto giorni di marcia meravigliosa durati da Roma a San Marino nel 1849.

Era il Belluzzi un purissimo uomo, di quei semplici che, vivendo della loro fede e di bontà, stanno sempre sereni nella vita qual ch'essa sia; ne accettano giocidamente anche e anzi, soprattutto i dolori, e si mettono sempre dalla parte più generosa, senza badare se da questa venga forse la sventura.

Il Belluzzi chiamò *Ritirata* l'operazione militare che il general Gandolfi, nel suo mirabile studio intitolato *Garibaldi generale*, chiamò: *Marcia manovra*. Questa pare denominazione più propria; ma per chi non è militare, non dà il senso delle terribili situazioni di chi la marcia condusse; quella del Belluzzi pare incompleta. E chi dicesse *Ritirata offensiva*? Sarebbe assurdo?

Strappatosi da sé stesso a Roma vinta, Garibaldi, che non ammetteva trattative possibili con chi gli violava il suo diritto d'italiano, voleva andare a Venezia che combatteva ancora. E sebbene non potesse sapere dove proprio si sarebbe imbattuto in chi avrebbe tentato d'impediregli il cammino; non ignorava di aver da fare con quattro eserciti, il francese, il napoletano, lo spagnuolo e l'austriaco, i quali lo avrebbero messo in caccia e forse accerchiato come una belva. Si trattava dunque di sfuggire a tal caccia, tra gli imminenti rischi d'essere colto di fianco o di dar della fronte nell'uno o nell'al-

tro di quegli eserciti, nell'austriaco forse più probabilmente, che gli veniva incontro dall'Appennino. Ora il fatto è così nuovo che l'aggiunta di *offensiva* al nome di *Ritirata*, sembra necessario a esprimerne intero il concetto.

E si pensa, con malinconico postumo augurio, che se Garibaldi avesse avuto seco un esercito proporzionato al suo concetto, ne avrebbe spiegata la parte offensiva, cercando e battendo forse ad uno ad uno quegli eserciti, tra i quali invece non poté fare che il miracolo di cercarli, scansarli e salvarsi. Ed è per questo forse che egli nelle sue Memorie ne narra quasi con trascuratezza, come un artista lascia in un canto l'opera che per qualche avversità ha appena potuto abbozzare.

Ma questi sono discorsi, e il Belluzzi, che disse *Ritirata* senz'altro, fece alla storia miglior servizio che di parole, essendo andato a cercare, dove ce n'erano, gli uomini che l'avevano veduta, per interrogarli con quel sentimento che gli dava l'amore della verità e del Duce sommo, dietro il quale, se nato dieci anni avanti, forse si sarebbe anche egli trovato a uscir di Roma, alla gran ventura.

Il cuore si accompagna ancor oggi a quella colonna come a gente viva, e il pensiero la idealizza. Ma erano forse il fiore degli italiani quei quattromila uomini? Garibaldi lamenterà ben presto l'indisciplinatezza e le diserzioni; ma egli crede, egli va, giungerà con pochissimi, solo forse; non è un fatalista, ma crede forse d'essere il fato egli stesso. Così alieno come egli era da ogni temerità inutile, non si capisce in quella sua

impresa se non giudicandolo a questo modo. Uscita da Roma per Porta San Giovanni, la sera del 2 luglio, la colonna fa l'alba a Tivoli, Garibaldi si ferma per darle un po' d'ordine. Romano d'anima, non usa che nomi romani, legioni, coorti, centurie. Ma cresce per ciò la sua forza? Ora il Belluzzi ci mette in angoscie per lui che ha da guardarsi da dieci generali e da quattro eserciti. Mollière e Moris, francesi, lo cercano fin sotto Albano e Frascati l'uno, sulla via di Civita Castellana l'altro: Statella napoletano sbarra la via degli Abruzzi. Oh tragiche famiglie italiane! Vincenzo, figlio di quel generale e destinato a morir colonnello nel 1866 a Custoza per l'Italia, era tra i difensori di



Citerna.

(Fot. Alinari)



Veduta di Montepulciano.

(Fot. Alinari, Firenze)

Roma. Don Consalvo con gli spagnuoli sta a Rieti; gli austriaci montano l'Appennino comandati dal D'Aspre, che ha sotto di sé l'arciduca Ernesto d'Austria, Stadion e Gorzkowsky. Se il D'Aspre nel 1848 disse davvero che l'unico generale italiano nella guerra di quell'anno era stato Garibaldi, ora deve bruciar dalla voglia di pigliarselo prigioniero.

Data quest'impostatura al suo lavoro, il Belluzzi segue marcia a marcia l'itinerario di Garibaldi, segnando le date e le fermate coi nomi che s'indovinano essere dell'Umbria, della Toscana, della Romagna, quasi dal semplice suono. E pare che la poesia si pigli la propria parte in quei nomi, che sono quasi tutti belli e da verso. Vi figurano anche Monterotondo e di Mentana, dove diciotto anni dipoi, nella giornata che prese nome da quel villaggio, passò chi sa con qual visione per la mente di Garibaldi il ricordo che là, sotto il comando di Anita, aveva accampato la sua retroguardia nel 1849. La testa d'un uomo, il cuore d'un uomo, con le loro memorie, coi loro dolori, sono un mondo meraviglioso che fa quasi paura.

Il Belluzzi, che raramente concede alla fantasia una volata, dice che allora, nel 1849, come nel 1867, « Garibaldi dalle alture teneva lo sguardo fisso alla cupola di San Pietro, che di lontano scorgevasi inondata di sole; e tendeva l'orecchio allora come nel 1867, sperando



Cetona — Rilievo marmoreo con busto di Garibaldi.



Castiglione Fiorentino — Obelisco commemorativo segnante il punto ove s'accamparono i Volontari nel '49.

sempre di riudire la gran voce di Roma che lo richiamasse a sé». Forse egli soldato di Mentana lo vide in tal atto.

Da Tivoli dunque a Monterotondo, a Poggio Mirteto, a Terni, a Todi, a Orvieto, la colonna marciò, sentendo i francesi quasi alle reni; e Orvieto a tutta prima le chiuse le porte in faccia. Poi verso sera si diede, quasi in delirio. La caccia francese finì lì; napoletani e spagnuoli erano rimasti già indietro; e poichè da Orvieto in là Garibaldi avrebbe avuto da fare con gli austriaci, i francesi si ripiegarono su Roma.

Procede la narrazione ricca di aneddoti, senza che al serio quasi tragico s'intrecci la nota comica mai, sebbene tra le milizie la facezia e la beffa non siano mai morte. Anzi c'è sempre Tersite. Ma l'anima del generale era mesta, e tutti risentivano della sua mestizia. Sperava egli che la Toscana insorgesse e la Toscana taceva. Ci fu solo ancora un certo entusiasmo a Montepulciano; però un suo appello del 19 luglio non fu ascoltato. Egli lo chiamò ancora *Ordine del giorno*, come se comandasse da dittatore; ma lo scrisse lungo, angoscioso, supplice, egli per sua natura sempre così sobrio e vibrante.

Ma le pagine in cui l'autore narra dell'arrivo sotto Arezzo fanno veramente dolore. Quell'Antonio Guadagnoli, che aveva fatto ridere tanta gente con le sue poesie giocose, doveva capitare ad essere proprio lui, gonfaloniere della vecchia città ghibellina, per mostrare coi fatti la povertà dell'anima sua. Fece chiudere le porte ai messaggeri di Garibaldi; mise sulle mura le compagnie granducali e austriache; mandò gente per la campagna a sommuovere i contadini; eroicomico fu, dopo essere stato tanto ridanciano. Ma Garibaldi non s'indugiò



Lo storico ulivo in quel d'Arezzo
sotto il quale Garibaldi, legato il cavallo all'albero, riposò.

sotto Arezzo, perchè a perdervi il tempo ci si sarebbe fatto cogliere da Stadion o dall'arciduca Ernesto, troppo forti per numero; e di notte ripigliò la sua marcia.

Sfiorando, via via, il libro del Belluzzi, si corre col pensiero da Arezzo a Citerna. Ma si ferma, con certa vaghezza di idealizzare i nomi e le cose, a un punto di mezzo, discusso molto, per la fermata che vi fece Garibaldi nel cuor della notte. E' questo punto la cima dello Scopetone, o il luogo dove si separano le sorgenti del Tevere e dell'Arno? Sia come si sia, quel punto di sosta è tragico se fu il secondo. Pensiamo ai due fiumi massimi dell'Italia antica! Ivi l'anima semplice del Generale potè cantare il suo divino amore; ma se gli sonò all'orecchio il nome del borgo di Anghiari che sta là presso, se egli sapeva della battaglia che vi si combattè del 1440, tra Fiorentini e Visconti, pensò forse qual sorte di venturieri dovessero essere quei combattenti, cui dagli stolti egli veniva paragonato per diletto. Oh! lo chiameranno venturiero ancora dopo; ancora quando egli, per primo, nel 1860 avrà proclamato re d'Italia Vittorio Emanuele a Teano.

Stette a Citerna dal pomeriggio del 24 alle undici antimeridiane del 25, poi per Pian San Romano, Olmo, Longo, Pistrino (toponomastica che par creata apposta per un poema), giunse improvviso a San Giustino, sull'alberggiare, chi dice del 26, chi del 27 luglio. E sulle falde di Monte Giove accampò la colonna a riposare e ristorarsi.

Li passa la via da Firenze ad Ancona, via allora nuova di appena nove anni, che gli austriaci ignoravano ancora. Il governo toscano e il pontificio che l'avevano fatta costruire, non avrebbero mai pensato a chi avrebbe poi dovuto mirabilmente servire. Per quella via si mise Garibaldi; era libera fino a Sant'Angelo in Vado; forse essa fu la sua salvezza.

Per le giravolte, con che la via s'apre giù pel versante verso le Marche, Garibaldi incamminò la colonna alle sei, e la condusse a passar la notte al valico di Bocca Trabaria. Ma il tempo urgeva, e avanti l'alba, la rimise in marcia. Non più chiamate di tromba: gli ordini si davano a voce, il nemico era troppo vicino.

E scesero a Lamola sull'affluente della Meta e dell'Auro; poi a Mercatello, per avanzare verso Sant'Angelo in Vado. Ivi Garibaldi seppe che gente del generale austriaco Gorzkowsky sbarrava non lungi la via. Quello era il momento di lanciarsi contro se avesse avuto alcune migliaia di uomini ordinati; o se la colonna fosse stata almeno qual'era ancora alla uscita di Roma!

Ma più aveva camminato e più gli si era assottigliata dietro e intorno la milizia, stanca, affranta, sfinita, disperata. Soltanto un piccolo numero d'uomini straordinari per animo, una vera gesta sacra che se egli dovrà perire perirà con lui, sta in mezzo a quelli che perseverano e ancora sperano; e questa si mantiene e mantiene gli altri della fede e della luce che s'irradia da lui. Tra quegli uomini predestinati vi è Francesco Nullo, che ha ventitre anni, bello come un arcangelo. A trentatre seguirà il gran Duce nella guerra del 1859, e poi in Sicilia coi Mille; a trentasette morirà a Olkusz per la Polonia. E vi sono Domenico Piva da Rovigo, di ventiquattro anni; l'ingegnere Fran-



Arezzo - Casa Mori.

(Pub. Luce)



S. Giustino - Castello Bufalini. (Fot. Altieri)

cesco Montanari da Mirandola di ventisei, che uscirà anch'egli vivo da quel nodo d'epopea, per correre presto a saggiar le carceri austriache di Mantova e quasi le forche; poi, insaziabile di sacrifici, tribolerà fin che andrà a morir di ferite orrende a Calatafimi. V'è pure, è già detto, quel Guglielmo Cenni di Comacchio di trentun'anno; v'è Pietro Stagnetti da Orvieto di ventuno; v'è Calimaco Zambianchi da Forlì di quaranta. Saranno un dì tutti dei Mille anche questi. E vi è Gaetano Sacchi pavese, nobilissimo avanzo della legione italiana di Montevideo, il portabandiera del combattimento di Sant'Antonio, che risente ancora dolorosa la ferita toccata in quel fatto d'armi; e v'è Marocchetti, superstita anch'egli di quella legione. Vi sono altri venuti poi più o meno a qualche gloria, tra i quali il sardo Luigi Cogliolo detto Capitan Leggero, che rimarrà col generale anche dopo San Marino, lo perderà, lo ritroverà, dopo il supremo strazio di lui alle Mandriole, quando Anita sarà morta; starà con lui nell'ospitalità salvatrice di don Verità, e su per l'Appennino e nelle maremme, fino all'ultimo scampo di Spezia. Poi sfumerà lontano dalla patria, al lavoro; dove, come, quando? Credo che non vi sia mai stato chi lo abbia saputo. Ma riapparirà nel 1860 in Sicilia, con una mano già mutilata di tre dita, per combattere ancora e poi tornar a sparire.

« Non si fa per dire che l'Italia, ora tutta intenta a farsi ricca, forte e sicura, debba stare in contemplazione davanti alle figure di quella gente; ma giova rammentargliela, perchè sempre da qualcuno di quegli uomini vien fuori il vecchio tipo di nostra stirpe, come di tra le pagine della storia nostra quei romani e quegli italici dei primi secoli, tutti buoni a tutto pel bene altrui, per sé stessi contenti di nulla ».

E' dolce cosa ridire queste parole, dolce ridire che vi fu un tempo in cui d'uomini così fatti se ne conobbero molti, nel nostro paese, spiriti buoni ed eroici, che dopo aver dolorato nell'esilio, nel carcere e visto in faccia il patibolo, consumato per dir così la vita a levar per quanto era da loro la patria dalle sue miserie; quando apparve l'alba d'un'Italia libera e avviata a divenir grande e felice, si sentirono attristati da un misterioso senso di scontento, perchè parve loro di non aver più nulla da fare, non vi essendo più da patire. Tali temperamenti aveva preparato il dolore meditato della patria; il dolore che espressero i suoi poeti, da Dante a Mazzini.

Oltrepasato Sant'Angelo in Vado, Garibaldi non aveva più con sé che i valorosissimi, e questi furono provati ancora una volta negli scontri coi cavalieri austriaci del corpo di Gorzkowsky.

Ma allora deve aver pensato come l'Adelchi del Manzoni, cui per tanti lati somiglia:

*...Nella tua rovina
Perchè quei prodi trascinar?*

Da Sant'Angelo in Vado per Lunano condusse quegli avanzi a Macerata Feltria con una marcia faticosissima passando dalla valle del Metauro a quella del Foglia. A Macerata giunse verso le nove di notte, e accampò la cavalleria, forte ancora di cinquecento o seicento uomini, nel *Campo della Fiera*, la fanteria lungo la strada di Cima del Piano. Ma poco appresso fece riprendere la marcia; e secondo il Belluzzi, che ci si pose di voglia e percorse tal via in dieci ore, questa dovè riuscire un travaglio dolorosissimo. Ormai non v'era più speranza che in una estrema risoluzione; e avendo gli austriaci da tutte le parti, Garibaldi deliberò di rifugiarsi nel territorio di San Marino.

I Reggenti della repubblica dovettero sentirsi affascinati dalla bellezza di Francesco Nullo, soldato della patria e della sventura, che allora aveva 23 anni, quando la sera del 31 luglio apparve tra loro a cavallo messaggero di Garibaldi, e chiese per lui e per la legione rifugio nella loro libera terra. Le preghiere di tornar dal generale a dirgli di non metterla nel pericolo d'essere invasa dagli austriaci, quei reggenti glie le avranno soltanto mormorate, per timore d'offender quel cavaliere che pareva venuto in un sogno. E forse si lodarono poi della sorte, quando videro comparir nella terra Garibaldi coi suoi, e seppero che Nullo non si era più potuto incontrare in lui a portargli la timida risposta.

L'aspetto del Generale, alto nella sventura sempre più che nella fortuna, quello della donna sua e di quell'ultimo avanzo della gente che aveva marciato ventotto giorni da Roma fin lassù, destarono nei reggenti e nel popolo, una magnanima pietà; e allora, avvenisse pure ciò che voleva avvenire, li accolsero da fratelli.

Ciò che poi seguì nei due giorni, 31 luglio e 1 agosto, narrarono Garibaldi e gli storici, sulla fede dei documenti e di chi fu testimone e parte dei fatti. Di quei giorni rimane che,



S. Marino - Chiesa del Cappuccini.

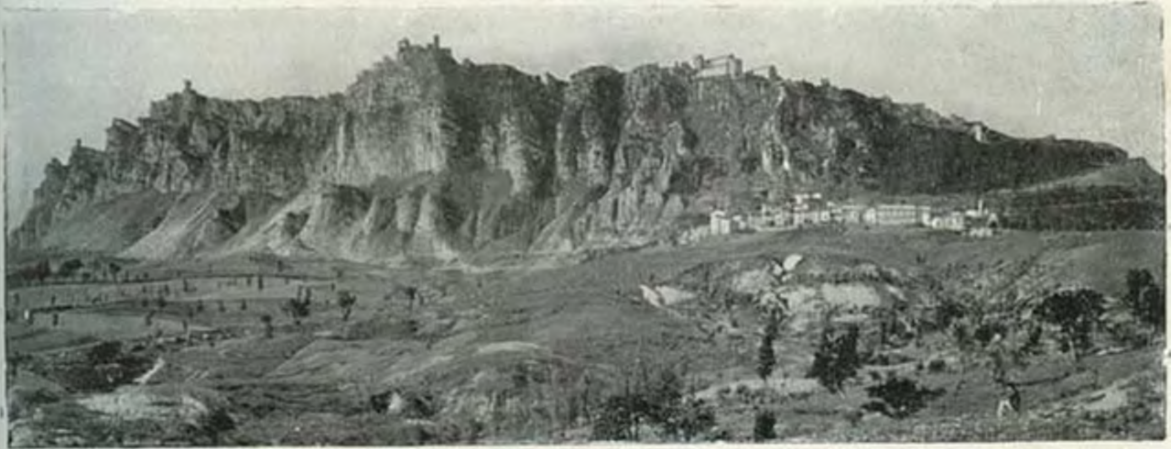
da quel palmo di libera terra italiana, Garibaldi parlò ancora come se avesse da dar ordini al nemico, che ve lo accerchiava; e rimane che a un certo punto dichiarò che se gli austriaci non venivano ad attaccarlo, neppur egli attaccherebbe loro. Parlava ancora come se avesse avuto uno stato, un esercito, non soltanto i resti della sua legione ridotta a nulla.

La *Ritirata* non era finita. Garibaldi nella notte dall'1 al 2 agosto, per gli anfratti del Titano, calò nella fedele terra di Romagna, menando seco la madre dei suoi figli già quasi morente, e duecento cinquanta compagni che,

poichè egli andava forse a morire, volevano morire con lui.

E furono ancora giorni di cui nessun poema ne cantò mai di più grandi; ardimenti, speranze, inganni della sorte, grandezze d'animi a cozzo con ferocie barbariche. Ma la figura del Generale divenne più grande che mai, quando volle rimaner solo alla tragedia, alla morte di Anita, che aspetta l'Eschilo o lo Shakespeare, o chi sa qual genio nuovo che la canti all'umanità rinnovata.

G. C. ABBA.



Veduta panoramica di S. Marino.

(Fot. Alinari)

E uscito: **L'ANNUARIO dell'AUTOMOBILISMO 1908** del T. C. I.

V. Edizione completamente riveduta, notevolmente ampliata e migliorata.

PREZZI:

Per i Soci del T. C. I. L. 2,50

Per i non Soci » 5 —

Aggiungere L. 0,20 per spedizioni franco di porto.

SOMMARIO:

- I. Parte - **Del Touring Club Italiano.** — Garages - Fornitori di benzina - Meccanici - Alberghi affiliati al T. C. I. - Segnalazioni stradali - Pubblicazioni - Minuterie, ecc.
- II. Parte - **Notizie tecniche sportive sull'Automobilismo.** — Cenni statistici - Tabelle per calcolare la velocità - Varie sulla potenza dei motori - Formole - Nomenclatura illustrata della vettura automobile - Caratteristiche illustrate delle principali marche di vetture automobili - Della carrozzeria - Dei garages - Dei servizi pubblici con automobili - Calendario sportivo - Risultati e programmi delle principali manifestazioni automobilistiche internazionali 1908 e anni precedenti - Motonautica - Aeronautica - Bibliografia, ecc.
- III. Parte - **Circolazione - Dogane - Trasporti - Associazioni Automobilistiche (Italia ed Estero).** — Elenco possessori d'automobili (vetture e canotti) - Scuole chauffeurs - Giudicati turistici - Pubblicazioni, ecc.

IV. Parte - **Industrie e Commerci Automobilistici (Italia ed Estero).** — Elenco dei costruttori e rappresentanti d'automobili e generi affini - Garages - Noleggiatori d'automobili - Servizi pubblici di trasporto con automobili, ecc.

V. Parte - **Elenco delle località d'Italia e dell'estero delle quali si forniscono informazioni turistiche.**

L'Edizione è arricchita di una **CARTA DIMOSTRATIVA** delle strade proibite nella Svizzera e nel Tirolo.



COME SI VIAGGIAVA

AI TEMPI DI ROMA ANTICA



Via Appia - Tomba di Cecilia Metella.
(Fot. Alinari)

a Terracina; e poichè il poeta ci narrò quel viaggio in una delle sue gustosissime satire, noi non potremmo far di meglio che seguirlo, per sapere come si viaggiasse a quei tempi.

Uscì di porta Capena e prese la bella via Appia, la gran strada maestra che conduceva dritto a Capua, la *regina delle strade* come era detta, fiancheggiata per lungo tratto ai due lati da monumenti sepolcrali che accompagnavano i vivi colla memoria dei morti e che presentava il movimento e il via vai di veicoli e di pedoni delle grandi arterie di comunicazione. Oggi corre fra la campagna deserta, fra le ruine del passato e parla col'eloquenza delle grandi solitudini.

Con qualche mezzo viaggiasse lui e un dotto greco che aveva con sé, Orazio non dice: dice

solo che divise in due tappe la distanza di 36 miglia fra Roma e Foro Appio, un pascuolo sul confine dei Volsci, distanza che viaggiatori un po' solleciti percorrevano di solito in una tappa sola. « Pesa meno, egli scrive, la via Appia a chi la piglia con comodo ». Pernottò ad Aricia, la moderna La Riccia, ai piedi dei monti Albani, in un modesto alberghetto e, il giorno dopo, giunse a Foro Appio, un luogo pieno di barcaioli e di osti, dove rinunciò a cenare per l'acqua cattiva.

Di là la via Appia proseguiva, ma di regola i viaggiatori continuavano il viaggio fino a Terracina per acqua, percorrendo un canale che

Nell'autunno dell'anno 38 a.C., Mecenate doveva recarsi a Brindisi per una missione diplomatica: vi andava con una scelta compagnia di amici fra cui c'era anche Orazio, partito appunto da Roma per raggiungere l'insigne ministro

correva per circa 15 miglia a poca distanza dalla strada: il viaggio si faceva di notte.

Scendevano le ombre della sera quando cominciò l'imbarco fra un gridio di servi e di barcaioli, e con una gran perdita di tempo per i preparativi, riscotere il naolo, e legar la mula che doveva trascinare la barca: la barca era zeppa. Impossibile dormire per le zanzare e il gracido delle rane e il canto del barcaiolo ubriaco: quando finalmente i viaggiatori stanchi cominciarono a pigliar sonno, il barcaiolo ne approfittò per fare anche lui un sonnellino e mandata la mula al pascolo, legò la barca a un sasso e si buttò supino a russare.

Era quasi il mattino e la barca non si muoveva, finchè, scappata a qualcuno la pazienza, cominciò a picchiar legnate al barcaiolo e alla mula per farli muovere: come Dio volle, verso le 10 sbarcarono a Feronia dove Orazio poteva lavarsi mani e viso; da Feronia si trascinavano per tre miglia fino a Terracina, dove s'incontrò col resto della comitiva.

Da Terracina, a dorso di muli, proseguirono lungo l'Appia per Fondi, Formie (Mola di Gaeta), Sinuessa; a Formie un amico dà l'alloggio, un altro il pranzo; alla prossima stazione, in un piccolo villaggio, l'ospitalità è offerta dal pubblico com-

missario che per conto dello Stato doveva fornire alloggio, legna, sale; meglio riposarono a Capua.

Tra Capua e Benevento, furono ospitati in una villa di uno della comitiva, villa che sorgeva alla località detta *Ostia di Claudio*; a Benevento invece, un

oste pieno di zelo poco mancò desse fuoco alla casa nel far arrostitire dei magri tordi per gli ospiti insigni. A questo punto la comitiva, invece di proseguire per la via Appia carreggiabile, pigliò la mulattiera più breve: scesero per quella al piano d'Apulia fecero di buon tratto 24 miglia in vetture (*raedae*) e con questo mezzo proseguirono per paesi senz'acqua e con cattivo pane e per vie langose e difficili fino a Bari e a Brindisi.

Così viaggiava un ministro di Stato in missione diplomatica ai tempi di Augusto, e non ci meraviglieremo perchè non son sessant'anni



Via Appia. — Tomba di Seneca.

che si viaggiava non molto diversamente in tutta Italia: muli, barche, vetture colle relative noie; anzi, con più semplici mezzi viaggiò, non son molt'anni, Zanardelli, visitando la Basilicata, poichè il progresso dell'uomo procede piuttosto



Carro figurato su di una tavoletta d'avorio, del basso Impero.

a balzi che per lenta e continua evoluzione; sonnecchia per secoli per pigliar subite rincorse.

Ma il racconto d'Orazio ci offre occasione di studiare più in particolare nei tempi romani due fattori essenziali de' viaggi d'ogni tempo: veicoli ed alberghi.

Nomi di veicoli antichi da viaggio ne conosciamo molti: la *veda*, il *carpento*, l'*essedo*, il *cisto*, il *petorrito*, il *covino*, il *pilento*...; ma quando si tratta di figurarceli nella loro vera forma dobbiamo accontentarci per lo più di indicazioni monche di scrittori. Scarse sono nei monumenti le figurazioni di viaggio, onde chi vuol dir di più di quello che positivamente si può sapere, bisogna che ricorra alla fantasia, così facilmente tradita... e traditrice.



Carro figurato su di un monumento funerario in Gallia.

Noi vorremmo bene figurarci Orazio e i suoi amici sulle *rede* correnti attraverso il piano di Puglia, ma come era fatta la *veda* che pure è ricordata tante volte come il più comune veicolo da viaggio? Sappiamo che era a quattro ruote e portava persone e bagagli, ma era dessa una *char-à-banc*, o una diligenza, o una giar diniera?

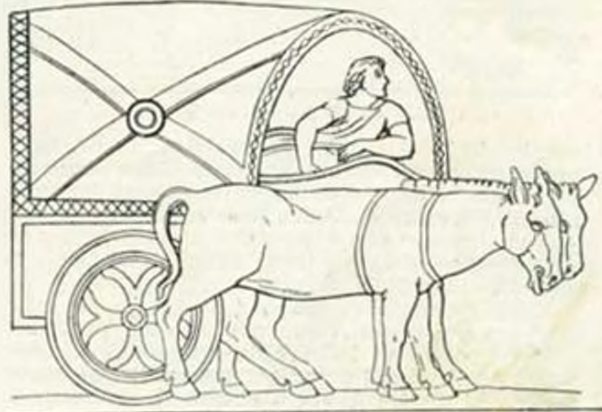
E com'era il *covino* che Marziale loda come una vettura in cui non c'è il terzo incomodo di

chi guida, onde si può chiacchierar liberamente coll'amico, perchè... « i cavallini tacciono »?

E l'*essedo* su cui Ovidio avrebbe voluto veder la sua donna venir rapida a Sulmona, tenendo essa le briglie? E la *carruca* di cui si dice che l'imperatore Elagabalo non ne traesse meno di mille quando viaggiava con tutto il suo seguito?

Quale di quei nomi sopraddetti possa convenire ai veicoli qui riprodotti da figurazioni monumentali noi non sappiamo: a quel carro sovrano, ad esempio, su cui il magistrato col suo littore pare faccia un giro di giurisdizione; o a quell'altro coperto da una tenda ad arco dove si doveva star comodamente al coperto contro il sole o le intemperie; o a quel terzo riccamente decorato su cui troneggiano le persone come su di un *phaeton*.

Con una certa sicurezza possiamo riconoscere il *cisto* nel carrozino di un monumento di Igel presso l'antica Treveri; il *cisto volante*, come è detto da un poeta, il *cisto* che in dieci ore,



Carro coperto da viaggio. — Da un'urna etrusca.

di notte, permise, come narra Cicerone, di percorrere un'ottantina di chilometri.

Chi non possedeva una cavalcatura o un veicolo, li pigliava a nolo; v'erano mulattieri e vetturini che avevano le loro stazioni alle porte delle città, e che erano costituiti in corporazioni che hanno lasciato nelle iscrizioni il loro ricordo: basti qui citare la corporazione in Milano dei « vetturali di porta Giovia e Vercellina » nomi ancora domestici a un cittadino milanese. C'è da scommettere che il giovine Virgilio, venendo da Mantova a Milano a compiere i suoi studi e costretto a ricorrere ad uno di quei vetturali, avrebbe trovato delizioso anche uno dei nostri lentissimi treni che non arrivano mai in orario, molto più che anche i vetturali di allora — e che Giove mi perdoni il giudizio temerario — avranno avuto ronzini non meno apocalittici de' nostri e pretese non minori e certo più vivo il

culto di Bacco. Viaggiava bene e rapido nell'età imperiale il funzionario o il privilegiato che poteva servirsi della posta ufficiale. Una storia del servizio postale nell'antichità è interessante assai, e se qui ci fosse dato tracciarla e tracciare insieme una carta della gran rete stradale che univa a Roma le più lontane provincie, apparirebbe il meraviglioso organismo di quell'impero che a molti non è noto che per le pazzie di Caligola e le scorpacciate di Vitellio.

nica da meritare di vedersi ricordati negli itinerari, appunto perchè, pur modeste com'erano, segnavano le tappe dei viaggiatori; e se l'osteria di Cudio passò all'immortalità nel carme di Orazio, quella detta le *Tre Tavernae* sulla via



Sella gestatoria. — Da una terracotta pompeiana.

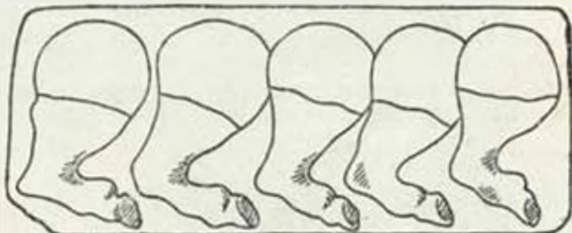
Appia ebbe una notorietà che invano spererebbe qualunque sontuoso hôtel della Riviera.

Così negli itinerari troviamo ricordate osterie ed alberghi *all'aquila, alla gallina, all'oliva, ai serpenti...* designazioni certamente illustrate dalle relative insegne simili a quella dell'*elegante* trovata a Pompei, sulla quale figurava un elefante circondato da un serpente e tenuto da un moro; un'iscrizione scritta di sopra ricordava che l'insegna era stata restaurata da un cotai Sezzio.

Un'altra *alle quattro sorelle* portava figurate le tre Grazie nude accanto a una donna vestita e pare una facezia: quest'altra che porta cinque prosciutti converrebbe meglio a un salumiere, ma potrebbe essere anche l'invito d'un oste ad una buona colazione. L'invito era più esplicito in un avviso di Lione dove si leggeva: « Qui Mercurio promette guadagno, Apollo salute, Settimano alloggio e desinare. Chi entrerà si troverà meglio che altrove: in seguito pensa, ospite, dove potrai trovare alloggio ». Un motivo questo che un poeta virgiliano sviluppò in un breve e graziosissimo carme intitolato *L'Ostessa*.

« Anche — dice l'ostessa — preferisci camminar stanco fra il polverone allo sdraiarti sul soffice letto d'una mensa; vien qua, coturnato; l'asinello è sudato, risparmialo; le cicale riempion de' loro canti gli alberi e fin la lucertola s'appiatta nella fresca siepe ». Ed enumerando quello che l'albergo può offrire: « c'è del vinello appena spillato, e una fonte che mormora, e raveggioli e frutta e ombria sotto il pergolato... e belle ragazze ». Pur troppo infatti quegli alberghi erano di solito anche luoghi di piacere e di vizio ed osti ed albergatori godevano una fama molto dubbia per quel che facevano e quello che tolleravano.

E nemmeno pare che l'eleganza, il *comfort*, la pulizia fossero senza eccezione: l'abbiamo visto nel viaggio di Orazio, lo sappiamo da altre notizie spicciole, lo immaginiamo da quello che sono ancora oggi gli alberghi in molte parti d'Italia anche battute da turisti. Tuttavia quel quadretto di genere che ci è presentato da un dipinto pompeiano ci mostra un interno d'albergo abbastanza decente: se la stanza è nuda e rustica, il tavolino e le seggiole hanno una certa eleganza. Due de' seduti si capisce dal



Un'insegna di bottega. — Marmo antico.

vestito a cappuccio, che sono de' viaggiatori di passaggio, gli altri, avventori del luogo; il garzone serve del vino e speriamo che non dia mi-

sura scarsa e non abbia bisogno di far dopo morto la dichiarazione che un suo collega dell'osteria Apriana fa dall'iscrizione sepolcrale: « prego, o voi che passate; se vi diedi la misura scarsa per far l'interesse di mio padre, perdonate ».

Non si doveva però pagar caro. Non terremo conto della notizia di Polibio che a' suoi tempi nella Gallia Cisalpina si aveva alloggio e cibo a volontà per mezzo *asse*, ossia per pochi centesimi; ol-

tre che la notizia ci riporta a due secoli prima di Cristo, si tratta di una regione dove la civiltà romana non era ancora penetrata, e si sa che la civiltà fa crescere sempre anche i conti degli osti. Ma il buon mercato era in



Scena d'albergo. — Da un affresco pompeiano.

gere le più remote provincie, dalla Britannia alla Siria, e i suoi mercanti trafficavano col mondo intero, e i suoi studenti compivano il loro corso universitario nelle scuole di Atene e di Rodi; ma frequenti erano anche i viaggi per ragione di piacere, e Plinio riposava dalle fatiche della capitale nelle ville di Toscana e del lago di Como, e l'imperatore Adriano volle visitare tutto il suo impero, dalla Britannia all'Arabia, e turisti romani lasciarono il loro nome e il ricordo delle loro impressioni sui monumenti di Egitto.

Sorgerà in alcuno la curiosità di sapere se e quali carte geografiche avessero quei gloriosi dominatori del mondo per conoscerlo e viaggiarlo. Ne avevano, e qui si riproduce il saggio

d'un antico itinerario, anzi proprio parte della strada percorsa e descritta da Orazio nel suo viaggio da Roma a Formie, con Aricia, le Tre Taverne, Terracina, ecc. (1).

Non sorrida di compassione il lettore di questa Rivista, avvezzo a percorrere l'Italia colla meravigliosa carta del Touring Club; non sorrida, ma pensi che in ogni tempo, se gli strumenti sono valido sussidio, gli uomini col loro carattere e la loro virtù sono i veri operatori delle grandi cose.

ATTILIO DE MARCHI.

(1) È tolta dalla *Tabula Peutingeriana*, così detta dal suo possessore di una volta, e che si ritiene la riproduzione antichissima della carta geografica del mondo romano fatta dipingere in Roma da Agrippa.



Il decreto reale 19 marzo 1908 n. 1842 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 23 aprile, ha approvato lo statuto del Corpo nazionale V. C. A. in esecuzione della legge 16 febbraio 1908 n. 49.

Di esso riassumiamo qui alcune fra le disposizioni più importanti che riguardano soprattutto la costituzione dei Reparti, perchè ne abbiano norma coloro che si dimostrarono valenti ed appassionati, quanto benemeriti organizzatori di V. C. A.:

Il Corpo nazionale è ufficialmente riconosciuto dal Governo e sottoposto alla vigilanza del Ministero della Guerra.

All'organamento del Corpo provvedono:

Un Comitato Centrale Nazionale con sede in Roma, che fa capo al Ministero della Guerra,

Due Sottocomitati Nazionali con sede, uno a Milano (presso la Direzione del Touring Club Italiano), l'altro a Roma;

Un Sottocomitato Nazionale Automobilistico con sede presso l'Automobile Club d'Italia;

Comitati provinciali e locali in numero indeterminato.

Il Comitato Centrale, organo direttivo dell'azione dei Sottocomitati Nazionali ed è convocato in due sessioni ordinarie per le relazioni dei Sottocomitati Nazionali.

I Sottocomitati Nazionali provvedono all'organizzazione, sviluppo, addestramento, disciplina ed amministrazione dei Reparti; compilano i regolamenti da approvare dal Comitato Centrale Nazionale e rappresentano il Comitato Centrale nelle rispettive zone di reclutamento e ne esercitano per delegazione le attribuzioni nei rapporti coi Comitati provinciali e locali.

Al due Sottocomitati Nazionali di Milano e di Roma sono assegnate due ben determinate zone di reclutamento e di organizzazione.

Al Sottocomitato Nazionale con sede a Milano è assegnata come zona di reclutamento e di organizzazione l'Italia continentale e prealpina:

Piemonte (Alessandria, Cuneo, Novara, Torino);

Lombardia (Bergamo, Brescia, Como, Cremona,

Mantova, Milano, Pavia, Sondrio);

Veneto (Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Udine,

Venezia, Verona, Vicenza);

Emilia (Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Piacenza, Reggio Emilia).

Liguria (Genova-Porto Maurizio).

I Comitati provinciali si costituiscono nei Capoluoghi. Tutti i Comitati provinciali che si formassero nelle 28 provincie sopra accennate dipenderanno dal Sottocomitato nazionale con sede in Milano presso il T.

I Comitati locali si costituiscono in qualunque località ove si formino Reparti di Volontari e dipendono dal Sottocomitato provinciale residente nel Capoluogo di provincia della località.

I Comitati provinciali o locali sorgono principalmente per opera delle Società locali di Tiro, dei capi consoli e consoli del Touring e dei corrispondenti dell'Audax.

A tale scopo noi facciamo invito ai nostri capi consoli e consoli perchè in base all'art. 18 dello Statuto, si facciano, insieme alle Società di Tiro locali ed ai corrispondenti dell'Audax, ove esistono, iniziatori della costituzione dei Comitati locali e provinciali perchè non si potrebbe riconoscere la legale costituzione di un Comitato senza la partecipazione delle rappresentanze determinate all'art. 18, ove esistono.

Ogni nucleo di almeno cinque Volontari per essere riconosciuto deve farne domanda al Comitato provinciale il quale la trasmette al Sottocomitato Nazionale che provvede alla dichiarazione di costituzione ed all'assegnazione ad un Reparto organico.

I Reparti possono costituirsi in plotoni da 16 a 32 ciclisti; in compagnie da due a quattro plotoni.

Alle compagnie possono assegnarsi motociclisti ed automobilisti, per servizi sussidiari.

Le Compagnie hanno amministrazione autonoma, ma possono essere raggruppate in Battaglioni da due a cinque Compagnie.

Le nomine di capi Battaglione, Compagnia, Plotone e cariche corrispondenti sono fatte dal Comitato centrale su proposta dei Sottocomitati Nazionali.

Le condizioni di ammissione sono: cittadinanza italiana; 16 anni di età; attitudine fisica; possesso di bicicletta, motocicletta o automobile; buona condotta; firma dell'atto d'assenso; consenso dei genitori o tutori per minorenni; certificato di idoneità a condurre per motociclisti ed automobilisti.

I Reparti tendono al loro addestramento e possono, previo consenso delle autorità militari, prender parte ad esercitazioni di presidio, a grandi manovre annuali, a riviste o parate.

I Reparti Volontari potranno essere chiamati a prestare l'opera loro in caso di pubbliche calamità.

I Reparti V. C. A. non possono fare qualsiasi manifestazione di Corpo senza il preventivo consenso del Sottocomitato Nazionale dal quale dipendono.

Le norme particolari per la formazione, istruzione, disciplina, manifestazioni ed amministrazione dei Reparti V. C. A. saranno stabilite da regolamenti emanati dai Sottocomitati Nazionali.



Il primo milione di fogli della Carta d'Italia è raggiunto.

Frase di poche parole con molto significato. Sarebbe il caso per un bel banchetto se al Touring si usasse banchettare dal Consiglio. Ma non se ne trova mai il tempo.



In piazza del Duomo.

Il milanese al provinciale. — Sì, amico mio, è come te lo dico. Il Duomo rimane il più alto monumento della città, soltanto per cortesia del nostro Touring!

Il provinciale. — ? ? ?

Il milanese, con solennità. — La Madonna, come sai è alta 105 metri. Ma un milione di fogli della Carta del Touring l'uno sull'altro fanno giusto 106 metri abbondanti. Lo teniamo segreto per amor di campanille...

Un milione di fogli è grandioso. La suggestione di un tal numero è tipica in questo secolo che l'adora in ogni forma. Il milione è diventato simbolo; anche la coltura si capisce di più se è nella funzione numerica delle sette cifre miracolose.

Ditemi qualche altra cosa che come questo milione faccia la santa propaganda per il nostro Paese?

Una vignetta di questo articolo esprime la massa materialmente enorme di questo lavoro. Bene, è un coefficiente da considerare. Ma interesserà la cartiera, il tipografo e il ministro delle poste. Io guardo l'altra vignetta con quattro vecchioni. L'interpretazione è un po' astrusa,

l'artista è stato ardito e bizzarro. I quattro vecchi sarebbero quattro secoli, 125 000 giorni, 1 milione di ore. Un milione di ore passate su un milione di fogli: è invero far torto alla diligenza dei soci che certo hanno più di così studiato. Ma, anche così, che risultato imponente. Quanto magistero e quanti scolari! Che semina di riflessioni, che lavoro di pensiero tirato dietro al filo svolgentesi delle strade, che somma di attenzione riportata ai ricordi del-



La Carta tra le pareti domestiche.

La mamma al giovinetto. — Gigetto, tu mi vuoi bene perchè sono la tua mamma, perchè mi conosci fino in fondo all'anima, vero, sai che sono tutto per te? Bene così devi amare anche l'Italia che è la madre di tutti gli Italiani. E per questo devi conoscerla bene; sei grande ormai e devi studiarla in ogni sua parte. Vedi questa Carta geografica? È l'Italia del Touring. Un milione di fogli ne fu distribuito. Da questo impari che il Touring fa opera nazionale perchè ogni foglio è un maestro che parla a uno scolaro...

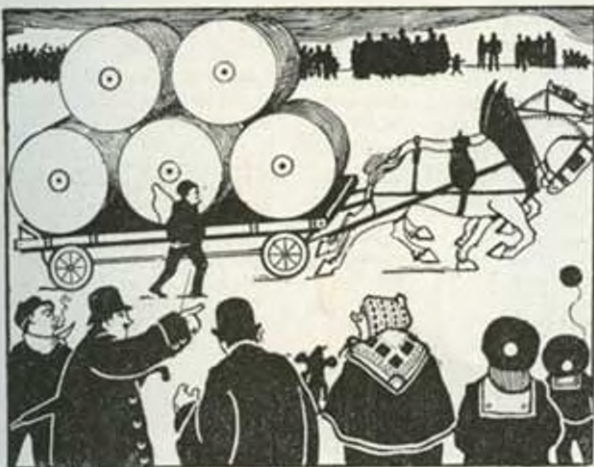
Gigetto, compunto, dopo un po' di riflessione. — Sono piccolo, ma studierò. Mi farai socio del Touring, avrà la Carta, imparerò, te lo prometto. E, dimmi mamma, tutti quelli che sono grandi la sanno già bene l'Italia!

La mamma confusa. — ...Non so... forse. Il Touring, per la Carta fa tanti soci grandi...

l'arte e della storia, alle meraviglie dell'industria e dell'agricoltura, ai commerci, ai fatti sociali e politici! Tutto nella vita è legato al suolo che ci diede i natali ed è teatro dei nostri amori

e dei dolori nostri: perciò contemplare l'immagine della madre terra è passare in rivista tutte le manifestazioni del mondo fisico e intellettuale.

Tu, o Carta, hai, in qualche modo, il valore dei grandissimi poemi: come in questi, ciascuno



L'incremento delle Poste italiane spiegato al volgo.

Vedete quel carro? Porta cinque rulli di cinque quintali l'uno di carta. Ci vogliono cinque carri come quello per stampare il primo milione di fogli della Carta del Touring. E si fa grazia di altrettanta per le buste e le fasce!

ritrova in te motivo inesauribile di studio, perché il tuo soggetto è alto, grande, è l'Italia nostra.

Amante dell'arte, vedo sulle tue pagine Roma, Firenze, Venezia, Siena, Perugia e tutti gli altri splendenti musei del nostro genio.



Sulla porta della Borsa.

Sem Lect. — Un milione di Carte geografiche! Carta straccio, che non va né su né giù...

L'altro. — Ma niente affatto. Questa Carta è destinata a produrre un forte rialzo sui titoli delle ferrovie, degli alberghi, delle stazioni climatiche...

Sem. — Perbacco non afferravo il legame, ma ora lo vedo. Hai ragione e ne tengo conto!

L'altro. — Allora ti fai socio del Touring?

Sem. — Più tardi, più tardi, una cosa alla volta; intanto comincerò dal comprare azioni di ferrovie e alberghi...

Studioso delle storie seguo in te le tracce delle vie antiche, veggio i ruderi, leggo nomi di piccoli luoghi come Canossa e Legnano, Quarto e Magenta.

Amante del turismo mi diparto coll'occhio da un punto qualunque e dietro il corso di ferrovie e strade e fiumi, lungo coste o traverso mari, vado pellegrinando alle città, ai monti, ai campi. Quest'è la mirabile potenza evocatrice dell'immagine. Ed è moltiplicata un milione di volte.

Perché questa è la forza della Carta del Touring: il milione, ed esso solo la possiede. Noi consoci dobbiamo vantarcene. Una galleria di quadri è un tesoro d'ispirazioni: ogni tela emana



Le spiegazioni dell'artista che ha fatto l'affiche dei quattro centenari.

— Ma dimmi un po', questi venerabili Matusalemme cosa rappresentano?

— E' chiaro come il sole... o quasi. Sono il simbolo della scienza topografica instillata nei soci del Touring dalla Carta del medesimo!

— Ouff! capisco poco.

— Ecco: un socio per poca attenzione che presti ad ogni foglio della Carta gli dedicherà un'ora almeno, ti pare? Dunque per 1 000 000 di fogli altrettanta ora tra tutti, cioè 125 000 giorni di otto ore, che corrispondono a 416 anni. Il Touring m'ha dato commissione di simboleggiare la cosa con un vecchione carico di anni e di scienza. Ma o'è senso! Io ne ho fatto quattro di 104 anni: è già più possibile. Dunque pensa caro mio cosa hanno imparato i soci del Touring in 416 anni di meditazioni!

come un fluido ispiratore. Una biblioteca è un cosmo: sulle pagine meditate il pensatore matura le concezioni nuove. Un museo è altissimo strumento di scienza: ma questi benefici sociali sono riservati agli eletti: il Touring opera per le turbe con un milione di quadri, un milione di pagine eloquentissime, un milione di fogli, di cui ciascuno è catalogo, mosaico di fatti e di cose.

E poi il Touring è anche paterno e violento. Non aspetta l'iniziativa — tarda o nulla, troppo spesso — di chi pur avrebbe l'interesse d'imparare. Esso ricerca amorosamente l'interessato e gli scaraventa addosso un milione di scintillanti tentazioni.

Dunque l'aver raggiunto per una pubblicazione di indole eminentemente utile, l'ingente numero di un milione d'esemplari, è un fatto importante in più maniere e il Touring, come Ente, può esserne giustamente superbo ed ha diritto di dirlo forte. Il Consiglio, che ha potuto raggiungere così bel risultato mercè la concordia dei soci, li ringrazia dell'appoggio... e si accinge al secondo milione.

L. V. BERTARELLI.

Carta d'Italia al 250 000 del T. C. I.

*** Si stanno inviando ai soci i Fogli Verona e Siena. Sono in stampa i Fogli Messina e Etna. Sono in avanzatissimo lavoro i Fogli Como e Perugia.

*** Pubblica qui sotto un nuovo e interessante esempio di aggiornamento della nostra Carta. In alcune regioni leggi speciali hanno

della Carta si potranno considerare tutte come terminate.

Per piccola che sia la scala delle sei cartine qui riprodotte, riesce però evidente che trattasi di una vera trasformazione della viabilità di quelle regioni, tale da impartire al nostro 250 000 un grande valore di novità anche per questo solo dato di aggiornamento.

*** Molti soci desidererebbero che gli otto fogli attribuiti al 1908 fossero già a quest'ora distribuiti. Anche il Consiglio vorrebbe poterlo fare, ma non è possibile di attivare maggiormente le pubblicazioni. Le difficoltà materiali

FOGLIO MATERA 201



FOGLIO SARCANGELO 211



FOGLIO CASTROVILLARI 221



FOGLIO PAOLA 229



FOGLIO ROSSANO 250



FOGLIO COSENZA 236



dato un impulso straordinario a certi fatti che hanno una rappresentazione topografica. Per esempio nella Basilicata e nella Calabria la viabilità ordinaria subisce in questo momento una vera trasformazione. Le costruzioni appena ultimate o in corso sono numerose e importanti: vaste plaghe di terreno prive fino ad ora di comunicazioni facili, diventano di giorno in giorno più accessibili.

Come esempio riproduco qui sei fogli scelti a caso della provincia di Cosenza. Le linee punteggiate rappresentano il totale delle strade ordinarie contenute nei fogli stessi pubblicati dall'I. G. M. (ultima edizione). Le linee piene sono tutte nuove strade già in esercizio o in avanzata costruzione aggiunte nel nostro 250 000 e per la prima volta pubblicate in una Carta geografica. Va da sé che sono prese da documenti ufficiali e che al momento della distribuzione

sono enormi tanto nella redazione quanto nell'esecuzione. Chi ha seguito nell'anno scorso le notizie date più volte nella *Rivista* dei lavori preliminari e delle lentezze tecniche inerenti alla natura stessa del lavoro — notizie che non si possono ripetere per non togliere spazio prezioso alla *Rivista* — sa quale cumulo di operazioni esige ogni foglio. Posso assicurare i soci che un'attività indefessa tanto a Milano che a Roma è applicata senza un istante di tregua a far sì che la Carta venga in luce il più presto possibile, senza però mai derogare al concetto fondamentale, che l'esattezza e completezza sua non deva smentirsi mai e perciò meglio è qualche mese di ritardo che la rinuncia a certi controlli o ad un'esecuzione meno curata. Del resto ora tre quarti del lavoro è in corso e di questa larga preparazione si raccoglieranno i frutti in epoca non lontana.

I. v. b.

Consoci! Baremo presto CENTOMILA! se ognuno di voi raddoppierà con rinnovato vigore l'opera di propaganda in favore del Socialismo. Richiedere il libretto adesioni che si spedisce dietro invio di semplice biglietto con le iniziali L. A. Contiene 10 schede da associazione che rinviando al Touring, debitamente riempite e controfirmate dal presentatore, danno diritto ad una splendida medaglia d'argento.

TRENTO 23 Agosto - PIACENZA 13 Settembre.

Sono i due convegni generali del Touring per quest'anno che soli hanno il riconoscimento ufficiale, l'appoggio materiale e l'intervento della Direzione.

Trento. — Pubblichiamo il programma particolareggiato del Congresso polisportivo e gli itinerari delle gite e dell'inaugurazione dei diversi rifugi nei giorni precedenti e seguenti al Congresso di Trento.

I. — *Inaugurazione del Gruppo di Brenta. (1 Sezione).*

19 agosto. — Ritrovo in Riva di Trento. Partenza nel pomeriggio per Steuico. Pernottamento.

20 agosto. — Da Steuico al 12 Apostoli per val d'Algone. Ore 12 inaugurazione del rifugio.

21 agosto. — Prima squadra: per i soli alpinisti provetti: 12 Apostoli Traversata della Cima Tosa e rifugio della Tosa. Pranzo. Per la Sega Alta al rifugio Quintino Sella.

Seconda squadra: 12 Apostoli. Dopo del Sablone al rifugio Quintino Sella. Inaugurazione del rifugio Grostè.

22 agosto. — Dal rifugio Grostè a Lugo di Tovel-Tuceno e Cles. Ivi pernottamento o cena.

Al 23 d'agosto mattina partenza per Trento.

II. — *Inaugurazione del Gruppo Ceredale. (11 Sezioni).*

19 agosto. — Ritrovo a Mezzolombardo. Partenza ore 8 antimeridiane per Cles (pranzo a Cogolo ore 9 di sera). I provenienti dal regno si troveranno alle 5 pomeridiane a Cogolo provenienti dal Tonale.

20 agosto. — Ore 4 antimeridiane partenza da Cogolo o Pelo per il rifugio Ceredale. Inaugurazione del nuovo rifugio. Ritorno la sera a Pelo.

21 agosto. — Partenza ad ore 4 antimeridiane per il Tavola. Inaugurazione del rifugio Mantova. Ritorno a Pelo alla sera e pernottamento.

22 agosto. — Alla mattina partenza per Malè. Inaugurazione a Mastellina di una lapide al pittore Guardi. Pranzo a Cles. Ritrovo con la prima squadra e pernottamento.

23 agosto. — Partenza per Trento alla mattina.

III. — *Congresso e convegno del Touring in Trento.*

23 agosto. — Ricevimento, Banquet, Congresso, ecc. Dalle 9 alle 10 ricevimento e saluto al monumento a Dante e in Municipio.



Le medaglie commemorative del Convegno di Trento.



Il manifesto reciamo dei festeggiamenti a Piacenza.

Ore 11 Congresso della S. A. T. nella sala maggiore del palazzo scolastico.

Ore 12 Colazioni delle squadre.

Ore 16 Inaugurazione del busto a Carducci.

Alla sera Concerti. Illuminazione dei giardini. Inaugurazione della piazza Mantova e illuminazione delle vie circostanti.

IV. — *Inaugurazione dei rifugi Cima d'Asta e Fedata nella parte orientale*

23 agosto. — Ad ore 18, partenza in treno da Trento per Strigno. Pernottamento a Strigno.

24 agosto. — Partenza da Strigno (a piedi od in carrozza). Ore 16: arrivo al rifugio di Cima d'Asta. Inaugurazione e pernottamento.

25 agosto. — Ore 4 partenza dal rifugio e per Forcella Magna, Passo di Cinque Croci, Forcella di Sadole a Ziano o a Tesero. pernottamento.

26 agosto. — Ore 4 partenza per Fedria dove alla sera verrà inaugurato l'albergo della S. A. T.

27 agosto. — Salita della Marmolata e chiusura del Congresso.

N.B. — Il giorno 25 agosto gli alpinisti allenati potranno includere nel programma anche la salita della Cima d'Asta (andata e ritorno dal rifugio in quattro ore) raggiungendo poi la squadra ufficiale a Ziano e Tesero.

PIACENZA. — Abbiamo pubblicato nel numero scorso in sommario le notizie relative alle Esposizioni ed ai Concorsi di Piacenza. Aggiungiamo ora che la data del Convegno Generale del Touring è fissata per giorno di domenica 13 settembre. Il Convegno Generale non avrà alcuno dei caratteri di esterofilia esclusivamente sportiva che di solito si notano nelle riunioni ciclistiche ed automobilistiche, perchè si tratta di celebrare solennamente l'inaugurazione di una nuova via di comunicazione. Così si è deliberato che il Convegno abbia queste forme semplici e plebiscitarie.

La riunione dei gruppi e squadre avrà luogo a mezzogiorno sul ponte nuovo con l'apposizione della targa commemorativa del Touring. Nel numero di Luglio daremo sulla manifestazione ragguagli più dettagliati.



Gottardo — versante sud (Val Tremola).

(Fot. Wehrli)

I VALICHI ALPINI

DALLO SPLUGA AL SEMPIONE.



Val Cannobina — Orrido e Chiesa di S. Anna. (Fot. Wehrli)

La strada del S. Bernardino si stacca dalla grande arteria Thusis-Spluga-Chiavenna al graziosissimo villaggio svizzero di Splügen, e, risalendo lungo la riva sinistra del Reno, torrentaccio che sente già di poter correre superbo, a traverso un'arcadica regione di prati verdi, di larici verdissimi, coi candori dei ghiacci del Rheinwaldhorn nello sfondo, ci trasporta in una di quelle regioni di sogno, che si credono fantasia di poeti o di pittori.

A Hinterrhein, m. 1624, in gran conca di smeraldo, la strada valica bruscamente il fiume, e, bruscamente, attacca la costa sud della valle, innalzandosi con un aggrovigliamento di risvolti, mentre il fondo della valle impiccolisce e la gran cerchia dei monti si apre.

Una sterile deserta van cola. Paesaggio triste e pur grandioso. Siamo al Berghaus, il modesto Ospizio del Passo, a m. 2067 sul mare. Davanti si stende un gran piano, e la strada corre lungo la sponda del quieto laghetto Moë-sola, che vi si allarga placido. Poi comincia la discesa, lentamente; e, lasciato oramai alle spalle lo spartiacque alpino, ecco aprirsi dinanzi la fuga delle creste della gran Val Mesolcina, colle nevi del Zapport a destra, coll'aereo cocuzzolo del Pizzo d'Uccello a sinistra e la torreggiante mole del Quadro di fronte; sotto, in un parco di verde, il lussuoso villaggio di S. Bernardino. Oltrepassato il quale, la discesa si accelera, e la strada va precipitando a zig-zag su Mesocco dal caratteristico castello.

Siamo ora a 792 metri, al fondo della vallata, lussureggiante di castagni e di viti. Da Mesocco a Bellinzona corre ora rapida una ferrovia elettrica, che risparmia le afe ed i polveroni dei rettifili dello stradone.

A Bellinzona alfine si torna all'aperto dalle

rinserrate gole delle Alpi; ma si ritorna purtroppo anche tra il brusio del traffico. Siamo sulla grande arteria del Gottardo, l'emula della nostra futura che attraverserà lo Spluga, da cui ora siamo giunti.

E' a Biasca, poco sopra Bellinzona, che avrebbe dovuto diramarsi l'altra emula dello Spluga, la Greina, che ora pare possa considerarsi come morta.

Grande, lunghissima valle, questa del Ticino che ora risaliamo, tra montagne poco note e piuttosto uniformi contrasto vivissimo cogli

aspri passi valtellini e col selvaggio Spluga. Ma ora la valle si restringe: Ticino, ferrovia e strada si raggiungono, si avviluppano in un intrecciarsi famoso. E' la forra della Biaschina.

Sopra Faido, nuova forra e nuovi tunnels a spirale: il paesaggio torna grandioso e nello sfondo si levano minacciose le cuspidi del Pizzo Rotondo — m. 3197.

E' Airolo; la ferrovia scompare nelle viscere della montagna, nel buio. Noi, invece, nella

Solitudine e silenzio sono successi all'inquieto traffico d'altri tempi; quella solitudine e quel silenzio che rendono così penetrante e così viva la poesia della montagna.

Chi di noi, fin dalle prime classi, non ha inteso e studiato che « il S. Gottardo è un nodo montagnoso da cui le acque scendono, da una parte al Rodano, dall'altra al Reno, dall'altra al Po, dall'ultima al Danubio »?

Oh l'allegre definizione!

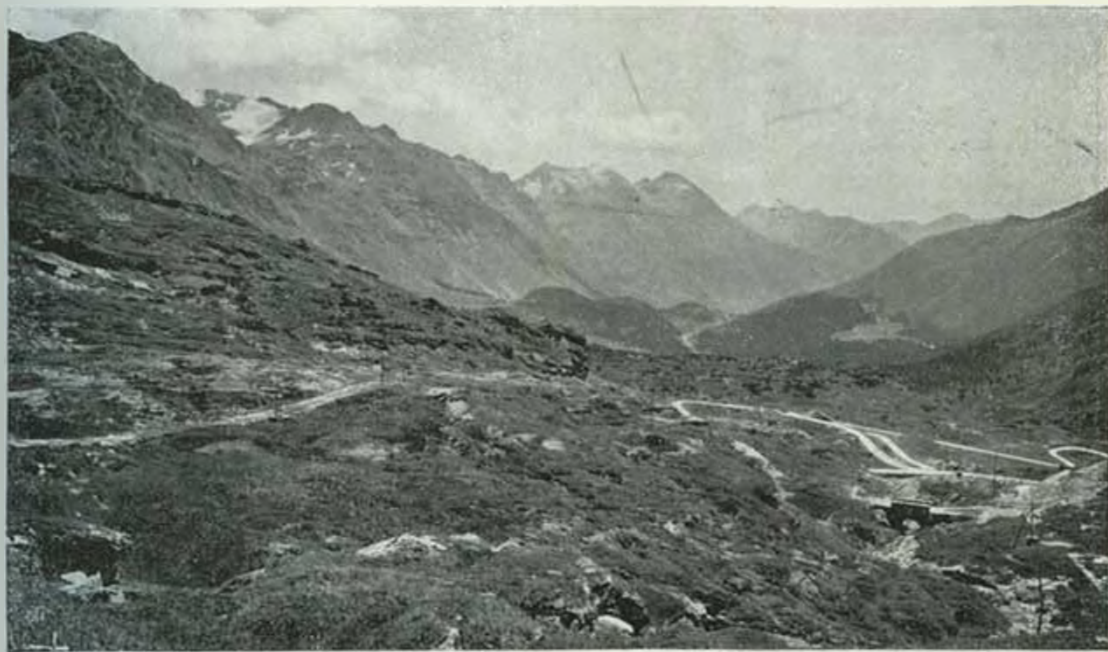
L'intricata topografia del gran nodo di monti appare chiarissima

quando, oltrepassato l'ospizio e il valico — m. 2114 — va allargandosi davanti all'occhio la gran conca di Andermatt. Dinanzi, la Reuss, che per le gole del Ponte del Diavolo, raggiunto di nuovo il serpente d'acciaio della Gotthardbahn a Goeschenen, e giù per le conche di Wassen e di Amsteg, va calando rapida a Flüelen ed al sinuoso lago dei Quattro Cantoni, il lago di Guglielmo Tell. A destra, l'Oberalp, valicato il quale, la carrozzabile ci ricondurrebbe,



Ferrovia del Gottardo — Galleria spirale del Pinnotondo.

(Fot. Wehrli)



S. Bernardino — versante sud

(Fot. Wehrli)

luce grande dell'alta montagna, lungo i risvolti di val Tremola, saliamo verso il valico del S. Gottardo.

a traverso la lunghissima vallata del Reno anteriore, per Dissentis e Ilanz a Coira, sbocco ultimo dello Spluga e del S. Bernardino.

Ad ovest, alla nostra sinistra, la Furka, il valico favorito dai turisti, che dalle acque della Reuss ci fa passare a quelle del Rodano.

Tra la valle e l'Oberalp, la catena del Toddi; tra l'Oberalp e il Gottardo, il gruppo del Pizzo Centrale; tra il Gottardo e la Furka, il gruppo del Pizzo Rotondo; oltre la Furka, l'imponente Dammastock. La vista su questo colosso alpino, oltrepassato il



Gottardo-Furka. — Ponto del Diavolo.
(Fot. Wehrli).



Valico Piottino, sopra Faldo.
(Fot. Wehrli).

valico della Furka, è sorprendente; l'immane colata del ghiacciaio del Rodano si rovescia candidissima tra le creste desolate; il contrasto tra quell'impressione gigantesca della natura e il minuscolo nastro della strada che la mano dell'uomo ha avuto ardire di tracciarvi a ridosso, non potrebbe essere più vivo.

Dall'altra parte del ghiacciaio, un'altra strada si arrampica ad un'insellatu-



Passo del Grimsel. — Lago ed Ospizio.

(Fot. Wehrli).

ra della cresta; è la strada del Grimsel, tra il Dammastock ed il celeberrimo Oberland Bernese, il vastissimo caotico gruppo dalle trecento vette ardite, che gli alpini conoscono coi nomi cari di Jungfrau, di Finsteraarhorn, di Aletschhorn. Ma tra poco anche il pingue *vankee* toccherà senza bisogno di guide e di piccozza l'eccelsa vetta dell'Jungfrau, perchè una comoda ferrovia, a scartamento ridotto se non precisamente economica, precluderà alle future profanazioni del Cervino che un manipolo di pensatori positivisti medita tuttora, ridendo dei nostri puerili sentimentalismi latini.

Lungo il Rodano alimentato dal succo dei ghiacciai dell'Hohsand e del Leone e di quelli colossali dell'Oberland (massimo tra tutti quello di Aletsch, lungo ben 26 chilometri), scendiamo a Briga.

tro a noi torreggia in tutta la sua maestà la fantastica scena del massiccio dell'Oberland, per l'ultima volta.



Passo della Furka.

(Fot. Wöhrl)

cala su Domodossola, nell'ampia, aperta e ridente vallata della Toce.

Da Bellinzona noi avremmo potuto giungere ben più agevolmente a Domodossola per Locarno e le Centovalli, costeggiando il lato sud di quel gran triangolo delle neglette Alpi ticinesi, circoscritto dai corsi del Ticino e della Toce.



Ghiacciaio del Rodano e strada della Furka.

(Fot. Wöhrl)

Rientriamo in Italia su pel dorso del Sempione, in vista di nuove bellezze, tra le eccelse moli del Leone e dei Fletschhörner, mentre die-

Qui, non le vigorose ardite forme della grande Alpe, non rupi e ghiacci. Ma la dolce visione di profili mansueti non menoma la eterna bel-

lezza della montagna se non negli spiriti poco sereni di certi moderni esclusivisti.

Un giorno, dalla guglia del Duomo milanese io assistetti ad una scena curiosa.

Erano due eleganti turisti, che prorompevano in esclamazioni di stupore davanti allo spettacolo, sempre impressionante anche a chi lo rivide le cento volte, della gran metropoli sprofondata a cerchio, tutt'intorno, perdetesi nel digradare azzurrognolo della pianura; e, all'orizzonte, in quella ventosa giornata, scintillava la vista delle Alpi.

« Ecco il Monte Sempione! », disse l'uno di essi, additando il Monrosa.

« Ecco il Monte Spluga! », disse l'altro, additando la gran mole delle Grigne.

Restava il Gottardo. Lo cercarono invano in quella confusione di creste del lato nord-ovest. Si rivolsero a me, che ascoltavo esterrefatto.

Dovetti disingannarli: il Sempione, lo Spluga e il Gottardo non erano *monti*, ma *valichi*; ed erano quindi invisibili.

E pensai con amarezza alla strada lunga, troppo lunga forse, che rimaneva da fare al nostro Touring ed al Club Alpino.....

LUIGI BRASCA.



Ospizio del Sempione e M. Leone - m. 3565.

(Fot. Weber)

I Valichi Alpini al 28 maggio.

In questo numero, facendo seguito alle informazioni date nella *Rivista* di maggio, siamo lieti di annunciare l'anticipata apertura dei valichi alpini seguenti, aperti al transito di tutti i veicoli, compresi gli automobili:

Il *Colle del Moncenisio* (alto m. 2081), che mette in comunicazione Torino con Modane, Chambéry, ecc.
Il *Colle di Sesrires* (m. 2030), che mette in comunicazione Pinerolo con Cesana e con Briançon al di là del Monginevro.

Il *Semmering* (m. 980), che mette in comunicazione Udine, oltre il passo di Pontebba, con Vienna.

Il *Tonale* (m. 1884), che mette in comunicazione la Valtellina (per il collo dell'Aprica) e la Valcamonica col Tirolo.

Il *Sempione* (m. 2008) che mette in comunicazione Domodossola con Briga.

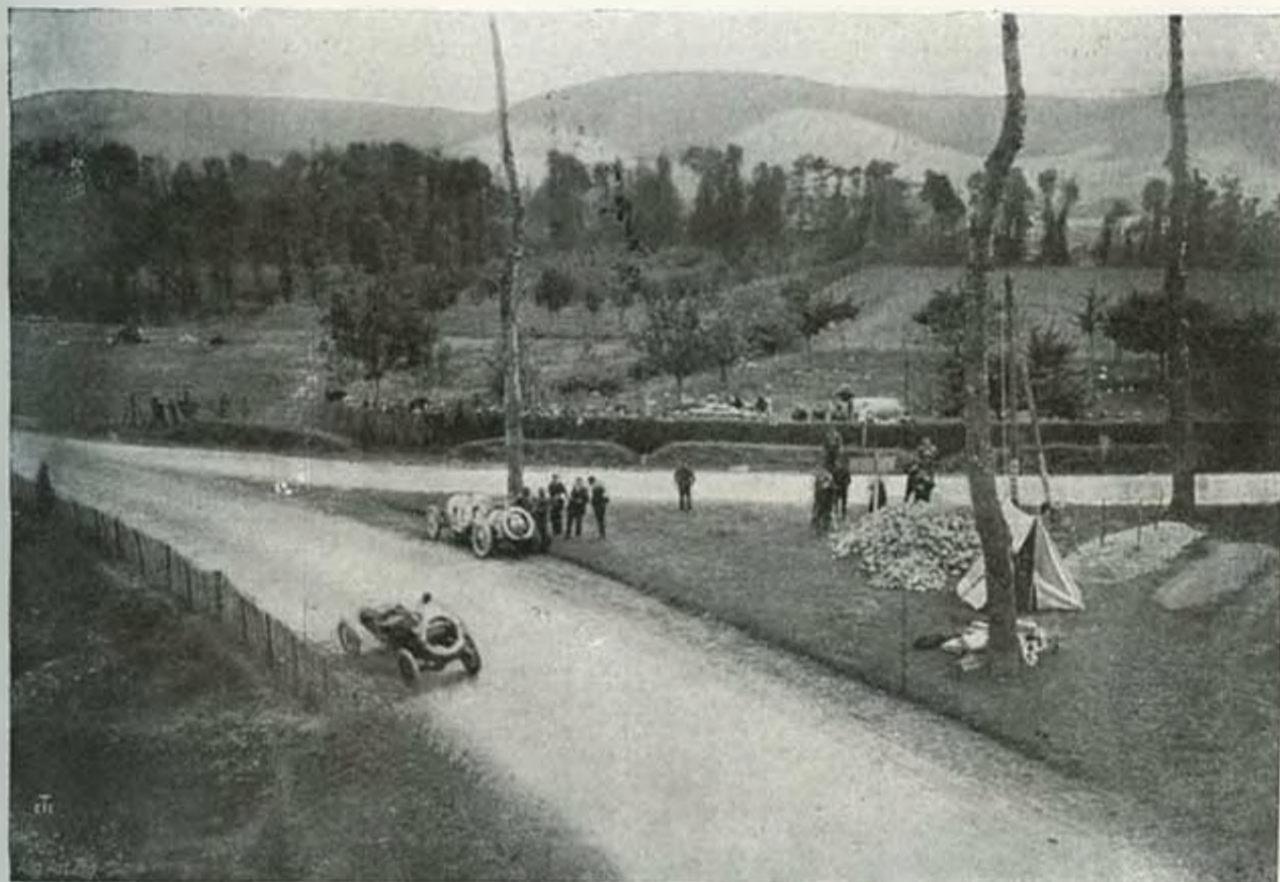
Rimangono ancora chiusi — oggi 28 maggio — il Gran S. Bernardo, il Piccolo S. Bernardo, lo Stol-

vio e il S. Gottardo, i quali, dato il brusco regresso di temperatura verificatosi nell'ultima settimana di Maggio e che fu causa di nevicate abbondanti nelle regioni alpine, non possiamo presumere con precisione quando saranno sgombri e liberi al transito dei grandi veicoli.

NECROLOGIO.

A Roma moriva, sugli inizi del mese scorso, uno dei più vecchi e fedeli amici del Touring: il Conte A. Acquaviva d'Aragona.

Ricopriva la carica di C. Console a Giulianova (prov. di Teramo) dal 1898, ed alla sua opera altissima di propaganda si deve se, fin dai primi anni, il Touring ebbe in quella regione incremento sì notevole. Alla famiglia giunga l'espressione delle nostre condoglianze sincere.



Circuito della Senna Inferiore. La curva di Londinières.

IL GRAND PRIX 1908 dell'Automobile Club di Francia.

Il *Grand Prix* dell'Automobile Club di Francia del 1908 si contenderà ancora su quel circuito della Senna Inferiore ove lo scorso anno la *Fiat* e Nazzaro conseguirono all'automobilismo italiano una così illustre vittoria.

Il circuito facile e pianeggiante, è lungo *chm.* 76 e 933 metri ed ha grossolanamente la forma di un triangolo i cui vertici sono rispettivamente Londinières, Eu e Dieppe. Nell'immediata vicinanza di Dieppe saranno ancora le tribune, il traguardo, le verifiche delle vetture concorrenti e gli altri servizi centrali della corsa, onde la nera cittadina normanna, «obbene materialmente ne sia tagliata fuori, è il centro di gravità e la capitale del circuito.

Il *Grand Prix* quest'anno — ed è la sua caratteristica principale — comprende due giornate e due corse distinte: per le vetturette il 6 luglio, per le vetture il 7.

Il Regolamento delle corse delle vetture s'impenna sulla *formola d'Ostenda* (155 mm. d'alesaggio massimo e 1100 chilogrammi di peso minimo), come la chiamano, perchè venne fissata dalla conferenza internazionale degli Automobile-Clubs riunitasi appunto ad Ostenda nello scorso luglio.

In altre parole, le vetture concorrenti, in assetto di corsa, non possono pesare meno di *kg.* 1100 ed i loro motori, se con quattro cilindri, non potranno avere un alesaggio superiore ai 155 mm.; ossia il diametro interno di ciascun cilindro non potrà essere maggiore di 155 mm. Tutti, o quasi tutti i motori delle vetture saranno con quattro cilindri, sebbene sia in facoltà dei costruttori di adottare per i loro motori quel numero di cilindri che reputano più conveniente, purchè l'alesaggio sia tale che la superficie complessiva utile ai pistoni non superi la corrispondente di un motore con 4 cilindri, di 155 mm. di alesaggio.

Questa superficie è di centimetri quadrati 720, la superficie utile complessiva dei pistoni essendo data dalla formola:

$$F = \frac{\pi d^2 c}{4}$$

ove *d* è l'alesaggio, e il numero dei cilindri e *n* la nota costante 3,1416.

Pel peso non si computano le provviste di benzina e lubrificanti, nè gli accessori e pezzi di ricambio.

Le vetture faranno dieci giri di circuito con un percorso totale di *chm.* 770 circa.

Anche per la corsa delle vetturette è imposto un alesaggio massimo ed un peso minimo, e cioè i veicoli concorrenti dovranno pesare almeno *kg.* 600 (benzina, olio, pezzi di ricambio esclusi) ed avere un alesaggio non superiore a:

mm. 100	per motori con 1 cilindro
• 78	• • • 2 cilindri
• 68	• • • 3 •
• 62	• • • 4 •

I criteri fondamentali sui quali poggiano i due regolamenti sono adunque gli stessi:

- a) un limite minimo pel peso;
- b) un limite massimo per l'alesaggio.

La prima clausola si oppone alla soverchia leggerezza del telaio dalla quale deriva poi la poca solidità.

Si vogliono escludere, ed a ragione, quei veicoli che ricordano un po' certe caricature ove a toraci minuscoli ed a membra suniformi, sono imposti enormi testoni; veicoli che anche ove riuscissero ad uscir vittoriosi dal breve sforzo della corsa, sono troppo sproporzionati e fragili, troppo lontani dalle vetture ordinarie e enormali per fornire alla costruzione auto-

mobile, anche indirettamente, quegli ammaestramenti o quelle esperienze che essa deve ricavare dalle corse. Con analogia e parallelismo di scopi, la prescrizione di un alesaggio massimo frena la soverchia potenza dei motori e contiene entro certi limiti, le dimensioni del motore che sono appunto l'alesaggio e la corsa, cioè la lunghezza dello spostamento del pistone entro il cilindro. Infatti sebbene non sia prescritto un massimo di corsa, il limite di alesaggio importa indirettamente anche un limite di corsa, poiché non è meccanicamente vantaggioso che la corsa superi di troppo l'alesaggio.

E la limitazione dell'alesaggio frena tanto più la potenza del motore, inquantochè delle due dimensioni, corsa ed alesaggio, considerate come fattori della potenza del motore, l'alesaggio ha molto maggior importanza della corsa.

Infatti la potenza di un motore è proporzionata alla corsa ed al quadrato dell'alesaggio. In altre parole, a parità di ogni altra condizione, di due motori, quello che ha corsa doppia ha potenza doppia, ma di due motori uguali per resto, quello che ha alesaggio doppio, ha potenza quadrupla.

Si capisce quindi come quest'anno si sia prescelta la limitazione dell'alesaggio piuttosto di quella della cilindrata o capacità massima del motore (cioè del prodotto della corsa per la superficie utile complessiva dei pistoni), che era la formola della Coppa dell'Imperatore nel 1907.

Questa formola infatti spinge i fabbricanti ad aumentare quanto più è possibile l'alesaggio, riducendo la corsa, e di conseguenza li induce a costruire motori con un numero troppo alto di giri, il che per la pratica e l'uso dell'automobilismo non è consigliabile.

Il limite dell'alesaggio prevalse anche sul limite del consumo, perchè la formola del consumo massimo, adottata lo scorso anno nel Grand Prix dell'Automobile Club di Francia, non parve sufficientemente esatta e soprattutto richiese minuziose verifiche e complicati e difficili controlli per impedire abusi e cioè, che i concorrenti potessero usare di quantità di benzina maggiori di quelle loro assegnate.

Uno degli altri vantaggi della formola attuale è quello di spingere i costruttori ad aumentar sempre più il rendimento dei motori e delle vetture.

In base alla formola:

$$\text{Potenza} = \eta p o \pi \frac{d^2 l n}{2, 60, 75}$$

ove «e» è il numero dei cilindri, «d» è l'alesaggio in cm., «l» la corsa in metri, «n» il numero dei giri al minuto. — $\pi = 3,14$, ed ηp (prodotto del massimo rendimento del motore per la pressione media), si assume in 5,5, cifra che al giorno d'oggi e per motori di corsa si può ritenere non esagerata: i motori delle vetturette potranno dare circa 12-14 HP., o quelli delle vetture 110-120 HP., circa.

Ogni previsione sulla velocità sarebbe avventata, ma si può presumere con sufficiente sicurezza che le velocità sin qui raggiunte saranno oltrepassate.

Più avventato ancora sarebbe il pronosticare dei vincitori delle prove: giova limitarsi ad augurare prosperi gli eventi all'industria italiana, fortemente rappresentata, specialmente nella corsa per le grosse vetture, ove son due le Case italiane, mentre una sola partecipa alla corsa di vetturette, come risulta dalle iscrizioni che diamo più sotto, nè le iscrizioni son chiuse.

L'augurio non è vano, poiché le speranze dell'avvenire si fondano su di un vittorioso passato.

La iscrizione a tariffa semplice (L. 1000 per una vetturetta, L. 1800 per due, L. 2500 per tre) al Grand Prix delle vetturette furono chiuse il 15 febbraio, e rimangono aperte fino al 1° giugno con tassa raddoppiata.

Diamo qui l'elenco di quelle a tariffa semplice:

<i>Isotta Fraschini</i> : macchine 3	<i>Sizaire et Naudin</i> : macchine 3
<i>Fauillaron</i> : " 1	<i>Martini</i> : " 2
<i>Lion-Peugeot</i> : " 3	<i>Vulpes</i> : " 1
<i>Rolland-Pilain</i> : " 3	<i>La Motte</i> : " 3
<i>Guillemin Le Gai</i> : " 2	<i>Truffault</i> : " 1
<i>Alcyon</i> : " 2	<i>Demester</i> : " 2
<i>Gregoire</i> : " 2	<i>De La Roulière</i> : " 1
<i>Russon</i> : " 3	<i>Monnier et Cie</i> : " 2
<i>Baillieu</i> : " 2	<i>Delage et Cie</i> : " 3

<i>Werner</i> : macchine 3	<i>Passé-Partout</i> : macchine 1
<i>Leon Lutz</i> , marca	<i>Stabilia</i> : " 1
<i>Arrian</i> : " 1	<i>Arlea</i> : " 3
<i>J. Corre</i> : " 3	<i>Thieulin</i> : " 2
<i>Ampère</i> : " 3	

Le iscrizioni a tariffa semplice (L. 3000 per una vettura, L. 9000 per due, L. 12 000 per tre) al Grand Prix delle vetture furono chiuse pure il 15 febbraio e rimangono aperte fino al 1° giugno con tassa raddoppiata.

Diamo qui l'elenco di quelle a tariffa semplice:

<i>Germain</i> :	<i>Renault</i> :
I (Degrais),	I (Solas),
II (Roch-Brault figlio),	II (Cailloux),
III (Perpère),	III (Dimitri),
<i>Beaz</i> :	<i>Opel</i> :
I (Hémery),	I (Fritz Opel),
II (Hauriot),	II (Larns),
III (Erle),	III (Michel),
<i>Fial</i> :	<i>Royard-Clement</i> :
I (Lancia),	I (Rigal),
II (Nazzaro),	II (Gabriel),
III (Wagner),	III (Hautvast),
<i>Pankard</i> :	<i>Thomas</i> :
I (Hoath),	I (Roberts),
II (M. Farman),	<i>Weigel</i> :
III (Cisnac),	I (Laxon),
<i>Motobloc</i> :	II (Harrison),
I (Courtado),	III (Weigel),
II (Pierron),	<i>Porthos</i> :
III (C. Garvet),	I (Albert Leydet),
<i>Mercedes</i> :	II (Stricker),
I (Salsat),	<i>Brasier</i> :
II (Pegé),	I (Théry),
III (Lautenschlager),	II (Baras),
<i>Lorraine-Dietrich</i> :	III (Bablot),
I (Dumy),	<i>Itala</i> :
II (Rongior),	I (Cagno),
III (Minola),	II (Fournier),
<i>The Austin</i> :	III (Fabry),
I (Lee Guinness),	<i>Mors</i> : I-II-III.
II (Reata),	
III (J. Wright),	

Itinerari per il circuito della Senna.

A prevenire le richieste di itinerari da parte degli automobilisti che si recano in Francia per assistere al Grand Prix, tracciamo qui gli itinerari di vie più brevi, seguendo le linee di grandi comunicazioni, dall'Italia a Dieppe.

Distanze in chilometri
Parziali Progressive

1. — Torino pel Moncenisio...	—	—
Bar (dogana italiana).....	—	—
Lans-le-Bourg (dogana francese).	—	—
Modane	114	114
Chambéry	103	217
Les Echelles	22	239
La Tour-du-Pin	34	273
Lyon	56	329
Macon	60	395
Dijon	127	522
Tonnerre	120	642
Sens	79	721
Paris	106	827
Pontaise	30	857
Llerville	24	881
Chaumont	8	889
Glors	8	897
Gournay	25	922
Forgos-les-Balus	22	944
Dieppe	53	997

Totale chilometri 997

	Distanze in chilometri	
	Parziali	Progressive
11. — Milano pel Semplon...	—	—
Arona	66	66
Domodossola	59	125
Isella (dogana italiana)	40	165
Gondo (dogana Svizzera)	22	187
Briga	22	187
Martigny	82	269
Villeneuve	39	308
Lausanne	34	342
Ginevra	28	370
Col de la Faucille	31	401
Marex	27	428
Dole	94	522
Dijon	45	567
Tonnerre	120	687
Sens	79	766
Paris	106	872
Pontoise	30	902
Liverville	24	926
Chaumont	8	934
Epora	8	942
Gournay	35	967
Forges-les-Bains	22	989
Dieppe	53	1042

Totale chilometri 1042

Chi voglia seguire itinerari ancor più corti seguendo strade, che, pur non essendo di grande comunicazione,

sono tuttavia benissimo, modifichi rispettivamente i due itinerari indicati come segue: a) Chambéry, Le Bourget, Yenne, Ambérieux, Bourg, Chalons, Chagny, Saulieu, Avallon, Auxerre, Sens, chm. 412; b) Lausanne, Orbe, Pontarlier (Dogana francese), inna, Dole, chm. 147.

11. — Chi volesse evitare la traversata di Parigi e sobborghi, che offre gli inconvenienti e le noie di una grande città e suoi dintorni, segua la modificazione seguente fra Sens e Gournay che pur comportando tratti di *routes pavées*, 12 chilometri circa, è sempre preferibile e raccomandabile.

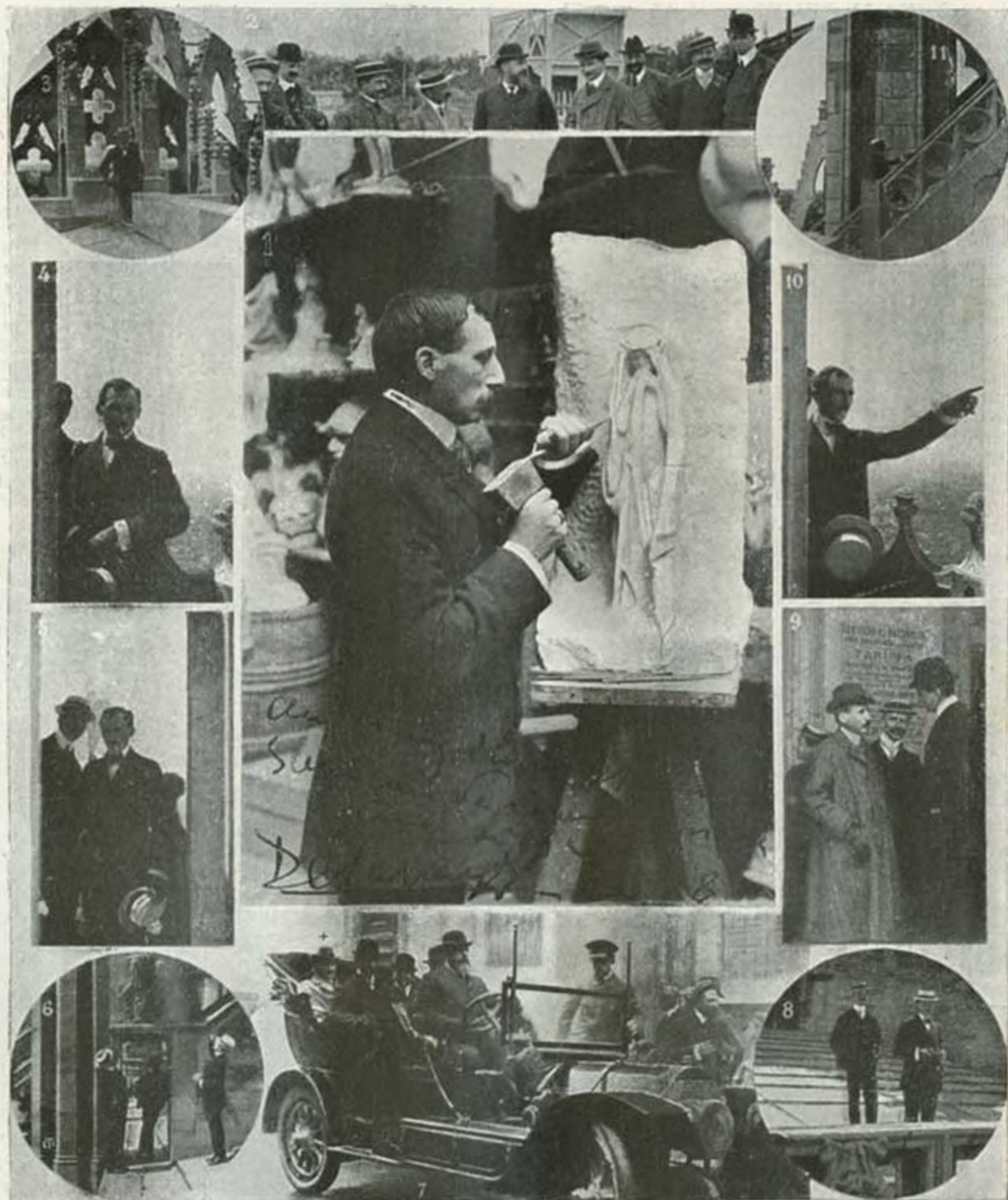
Sens	chm. —
Pont sur Yonne	» 12
Brai	» 14
Jutigny	» 9
Provins	» 10
Coulommier	» 34
Meaux	» 21
Senlis	» 38
Clermont	» 14
Beauvais	» 46
Gournay	» 30

chm. 228

Per ciò che riguarda le operazioni doganali per la Francia, Svizzera o così pure per l'indicazione dei meccanici, garage, benzina, alberghi, ecc. raccomandati dal T. C. I. e dalle Associazioni turistiche entero consultare l'Annuario dell'Automobilismo del T. C. I. (prezzo L. 5 per i non soci — L. 2,50 per i soci).



L'aviatore Delagrange in Italia ed al Touring.



Leone Delagrange, detentore del record di volo con l'aeroplano, si trova in Italia per svolgere i suoi esperimenti di aviazione, indetti per: 24-26-28-31 Maggio a Roma (Piazza d'Armi) — 6-8-10-14 Giugno a Milano (Piazza d'Armi) — 18-21-23-24 Giugno a Torino (Piazza d'Armi).

A Roma gli esperimenti sono patrocinati dalla Società Aeronautica Italiana presieduta dal nostro Socio Vitalizio Principe Scipione Borghese; a Milano dalla Società di Aviazione costituita con sede provvisoria presso il Touring da un gruppo di cospicue personalità con una Direzione composta del comm. Johnson, nob. Cagnola, Mario Crespi ing. Grondona, dott. cav. Guastalla, nob. Orizoni, dott. Pirelli, march. di Soragna, nob. Gabrio Sormani, dott. Weillschott, Duca Jean Visconti di Modrone. — A Torino i promotori sono l'avv. Gorla Gatti e l'ing. Barosi.

Leone Delagrange è stato ricevuto alla Sede del Touring da componenti la Direzione della Società e dal Direttore Generale del Touring, comm. Johnson. Delagrange ha voluto fare una dedica commemorativa ai Soci del Touring in segno di personale deferenza, di solidarietà e colleganza.

1. Leone Delagrange. — Delagrange con alcuni Membri della Società di Aviazione. — 3-4-5-6-8-9-10-11. Ascensione di Delagrange... alla Madonna del Duomo di Milano. — 7. Delagrange si reca sul terreno degli esperimenti con l'automobile del comm. Johnson.



Igiene e strade - Le strade in Germania.

Mentre ferò il lavoro per la preparazione del primo Congresso internazionale delle strade che si terrà nell'ottobre a Parigi, e di cui abbiamo data ampia notizia nella puntata di aprile, è bene tenere dietro a tutto quanto si va manifestando per le strade sotto gli svariati punti di vista da cui possono venire considerate.

Non sono ancora stati pubblicati gli atti del XIV Congresso internazionale d'igiene tenutosi in Berlino nel settembre dello scorso anno, ma possiamo tuttavia riassumere il lavoro ed i deliberati che la Commissione internazionale per l'igiene della strada ha concretati in detta occasione; poiché non è inutile ricordare che esiste e funziona da parecchi anni un Comitato internazionale permanente per l'igiene delle strade di cui fanno parte come membri per l'Italia il comm. Pagliani professore d'igiene dell'Università di Torino e chi scrive queste righe.

A Berlino il prof. Pagliani riferì appunto intorno alle ultime esperienze d'igiene stradale fatte in Italia e fu anzi deciso che la futura riunione plenaria della Commissione si terrà in Torino in occasione dell'Esposizione del 1911.

Il prof. Schottelius di Friburgo fece un'interessante comunicazione sull'igiene della via pubblica, ricordando come essa consista da un lato nella sicurezza ed incolumità personale, in modo che sia garantita la libera circolazione, e dall'altro lato nell'impedire gli inconvenienti economici ed i danni alla salute causati dalla polvere, dai rifiuti urbani e dalle immondezze qualsiasi.

L'igiene stradale deve poi curare che le nuove vie siano provviste di sufficiente luce, ventilazione, in specie nei grandi centri abitati, non trascurando l'elemento estetico che è pure un coefficiente notevole d'igiene forse più che non paia a primo aspetto.

In modo speciale il prof. Schottelius trattò il problema della lotta contro la polvere, mettendone in luce i gravi inconvenienti e ritenendo che sia della massima urgenza il cercare il modo di risolverlo.

Su quest'argomento presentò pure una notevole comunicazione il dott. Guglielminetti di Montecarlo Parigi, che informò il Congresso della importante azione spiegata nella lotta contro la polvere delle strade specialmente sul litorale Mediterraneo, ove si può dire furono sperimentati tutti i preparati ed i sistemi più moderni per sopprimere la polvere.

Le deliberazioni del Congresso a questo riguardo stabilirono che occorre combattere gli inconvenienti della polvere nei seguenti modi:

1. Spiegando al pubblico l'importanza economica e sanitaria della polvere delle strade e trattando tale questione nelle scuole;

2. Costruendo strade in conformità della tecnica moderna, scegliendo il materiale conveniente per la pavimentazione. A tale riguardo conviene distinguere le vie di poco traffico da quelle di frequente carreggio e di frequente passaggio di pedoni, per i quali l'interesse generale esige che sia tolta la polvere per tutto quanto è possibile;

3. Nettare le vie in modo razionale e separando le immondezze ed i rifiuti senza sollevare la polvere. L'applicazione degli apparecchi di aspirazione pneumatici o ad aria compressa è molto conveniente allo scopo;

4. Bagnando e irrigando con lancia le vie regolarmente ed abbondantemente o frinando la polvere a mezzo di preparati solubili nell'acqua, nel petrolio o con materia asfaltica.

Il Congresso d'igiene ha dato occasione agli studiosi intervenuti di fare interessanti osservazioni sovra parecchi rami dei pubblici servizi nelle varie città della Germania e quindi anche su quello della viabilità.

L'ing. Paolo Saccarelli di Torino si occupò appunto di tale argomento in parecchi articoli pubblicati nella rivista *Le Strade* da cui credo utile desumere alcune osservazioni originali ed interessanti.

In Germania il tipo di pavimentazione predominante nelle grandi città è l'asfalto; esso ha un grande vantaggio dal punto di vista igienico perché è quello che meglio si presta per frequenti e copiose lavature che si praticano con le lance da incendi. Tale servizio si effettua a tarda sera; ogni sera a Berlino, Monaco, Lipsia, Dresda, ecc., un intenso lavaggio copre tutta la superficie della strada ripulendola di ogni sozzura, mentre lentamente il liquame che si produce, con adeguata pendenza, scompare nelle opportune caditoie.

Notevole in Germania è lo sviluppo dell'ornamento il più gradito estetico, ed igienico della strada, l'albero.

Nelle strade esterne sono frequentatissime le piante da frutta con disposizione alternata nei due filari per ottenere il massimo rendimento senza che le due piante, se abbinate, come generalmente da noi, possano nel loro crescere o svilupparsi danneggiarsi a vicenda.

Nei corsi poi dell'interno delle città s'incontrano sempre due filari per parte, per pedoni, i cosiddetti controviali; in parecchie strade della nuova Berlino si rilevano persino nei filari di alberi. Questi filari distano assai poco dai fabbricati, i quali alla loro volta sono generalmente circondati da giardini.

Le città tedesche sono in generale assai ricche di giardini ed a tale scopo non si ha timore di destinare larghe zone di terreno.

Vastissime praterie sono destinate ai giochi giuochi ed ai vari trattenimenti sportivi della gioventù alla quale è fatto obbligo di frequentarle.

Ai bambini sono destinate zone coperte di finissima sabbia ove possono sollazzarsi con svariati giuochi secondando così quel naturale loro istinto di trastullarsi colla sabbia; con tale provvedimento esso si esplica in modo sano e pulito, mentre da noi l'istinto stesso si esplica a mezzo della terra e del fango che insudicia e costituisce anche un pericolo per l'igiene. O perché non dovremmo anche noi nei pubblici giardini creare degli arenili per i bambini.

Ed ora chiudo questi cenni sommari sulla strada tedesca, riferendo alcune interessanti osservazioni sulle modalità del carreggio. Di regola in Germania i treni ferroviari, le tramvie ed anche i carri ordinari tengono al contrario di quanto si pratica da noi, la destra.

Ho brevemente riassunto deliberazioni ed osservazioni; auguro alle prime la più pronta attuazione nell'interesse dell'igiene delle strade; servano le seconde di ammaestramento e consiglio.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Commissione Miglioramento Strade. — Nell'adunanza 24 aprile ultimo scorso furono prese le seguenti decisioni:

1. *Manuale del cantoniere.* — Si fa proposta alla Direzione generale per una ristampa essendo esaurita la prima edizione.

2. *Proposta Ravà-Sforzi* per un convegno di deputati in Roma, per discutere la questione delle strade. Si nomina una Sotto-commissione per la preparazione del memoriale sui desiderati relativi alla viabilità, da presentare ai deputati che più si occupano di questioni inerenti alle strade e di tenere conferenze nelle principali città d'Italia sul problema stradale.

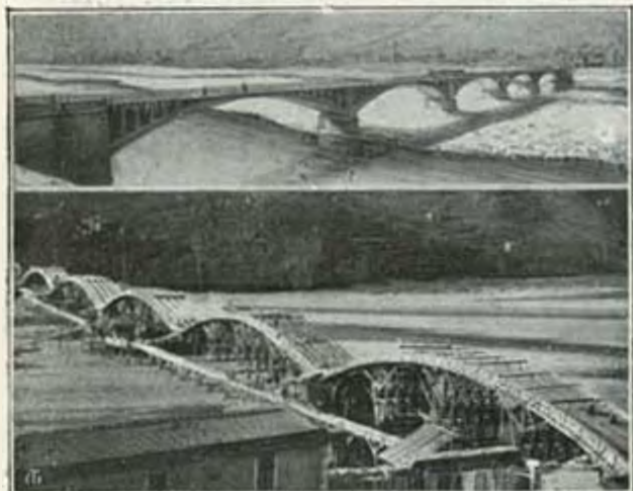
3. *Premi ai cantonieri stradali.* — In seguito ad erogazione della somma di L. 400 del dott. Ravà Sforzi per premi ai cantonieri della provincia di Mantova, si esprime il voto che il Touring si faccia iniziatore per la raccolta di fondi allo scopo di istituire premi per cantonieri delle varie provincie, da conferirsi su norme da stabilirsi con speciale regolamento.

4. *Costituzione di Comitati locali.* — Si delibera il programma relativo da sottoporsi all'approvazione della Direzione generale.

5. *Congresso internazionale della strada.* — Si esprime il voto che la Direzione spieghi l'azione più efficace per ottenere l'intervento ufficiale d'Italia al Congresso.

6. *Strade vicinali.* — In seguito al progetto Scorsiarini-Coppola si delibera di prendere accordi colla Società Agraria di Lombardia, col Consorzio Agrario e col Collegio degli Ingegneri di Milano per nominare una Commissione che studi l'argomento e riferisca nel più breve tempo possibile.

Un nuovo Ponte sul fiume Magra.



In alto: il progetto del ponte, da un acquarello; sotto: i lavori di costruzione al punto in cui si trovavano in aprile.

La comunicazione per via ordinaria fra Pontremoli e Spezia attualmente avviene per la strada di grande comunicazione Spezia-Cisa-Parma (vedi *Strade di Grande Comunicazione* — guida del T. C. I., fascicolo 1, n. 67, pag. 94-95) col percorso allungato per Sarzana, poiché la strada più breve si distacca a Caprigliola, ma non è sempre praticabile per il passo a guado del fiume Magra, che in detta località ha un letto amplissimo, di oltre 300 metri di larghezza.

Per dare un'idea di questo giro vizioso basti dire che la strada Santo Stefano-Spezia è lunga chilometri 15 mentre quella da Santo Stefano per Sarzana e Spezia è di chilometri 27,500. Questo spiega perché da molti decenni le popolazioni della Lunigiana hanno insistito e si sono agitate per ottenere che venga costruito un ponte, al fine di togliere il passaggio a guado, che non è sempre possibile, e molte volte può anche riuscire pericoloso, poiché il fiume Magra ha una portata in piena di oltre m. c. 3000, che lo colloca quarto fra i maggiori fiumi d'Italia.

I progetti non mancarono, ma sempre per una ragione o per un'altra nulla si concludeva; fu soltanto nel 1906 che la Deputazione provinciale di Massa-Carrara, presieduta dall'ing. Quartieri, col voto favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, prescelse ed adottò il progetto dell'ing. prof. Attilio Muggia di Bologna.

I lavori ebbero principio nella primavera del 1906 e sono ora pressoché vicini all'ultimazione, tanto che già si calcola di fare l'inaugurazione del nuovo ponte nell'agosto prossimo venturo.

Il ponte è in cemento armato, composto di cinque arcate, aventi la corda di cinquanta metri, ribassate di un decimo, le quali riposano sopra pile di cemento, fondate col sistema dell'aria compressa e sottofondate col sistema dell'agglomeramento pneumatico, idento dallo stesso progettista ed imprenditore ing. Muggia.

La lunghezza totale del ponte comprese le spalle è di metri 290 e la larghezza di metri 7,20.

Il ponte deve servire alla strada provinciale ed al passaggio di una futura tramvia tra Spezia-Aulla o l'alta Lunigiana.

Le maggiori difficoltà vennero presentate dalle fondazioni, che furono terminate solamente nello scorso anno, per la natura instabile del terreno, e per le quali si dovette ricorrere al sistema sopra accennato di agglomeramento pneumatico, nel terreni ghiaiosi e sabbiosi.

Nel *Giornale del Genio Civile*, anno 1907, il professore ing. Muggia, ha dato una succinta relazione del detto sistema di fondazione, da lui ideato, e dalla quale togliamo alcuni cenni.

Le fondazioni nell'alveo dei corsi d'acqua riescono sempre difficoltose per la mobilità delle ghiaie, delle sabbie, e per le copiose acque che le invadono, ed oltre a richiedere agguerrimenti costosi, non è sempre possibile tenere aperti i cavi di fondazione durante l'esecuzione dei lavori.

Siccome le ghiaie e le sabbie costituiscono un ottimo materiale agglomerabile e sono la materia prima del calcestruzzi e conglomerati idraulici, il prof. Muggia ha immaginato di eseguire l'agglomeramento di esse in posto, mediante introduzione pneumatica entro la loro massa, degli agglomeranti consueti, calce e cemento idraulici, allo stato di malta fluida. Si ottiene così l'intento di risparmiare gli scavi e gli agguerrimenti e maggiore semplicità in confronto del sistema ad aria compressa.

Nel ponte sul fiume Magra, in corso di lavoro, fu riconosciuta la necessità di spingere le fondazioni delle pile che si eseguivano ad aria compressa, a profondità maggiore di quella prevista. Mentre era possibile affondare il cassone, non lo era invece l'allargamento della base di fondazione, il cui ampliamento era ritenuto necessario, perché il carico sul terreno saliva sino a superare i 9 chilogrammi per centimetro quadrato.

Il terreno era composto di ghiaia e sabbia; fu quindi eseguita una sottofondazione mediante l'agglomeramento del banco ghiaioso.

Sul fondo dello scavo furono disposti ed infissi con grande difficoltà circa 120 tubi di ferro, del diametro interno di mm. 40 e della lunghezza di m. 2 terminati a punta e bucherellati in giro alla parte inferiore, assegnando a ciascuno un raggio di azione di circa m. 0,50.

Mediante l'apparecchio elettore sul quale agiva l'aria compressa a 3 atmosfere, con una pompa fu introdotta la malta di cemento, che penetrava e si diffondeva benissimo nel banco ghiaioso, come fu provato dagli esperimenti preliminari.

Il sistema si è quindi dimostrato ottimo come sussidiario delle fondazioni ad aria compressa. (1).

Il ponte sul Magra costituisce una delle più ardite opere in cemento armato; il disarmo delle arcate, avvenuto in questi ultimi giorni, è splendidamente riuscito, ed ora non resta che il completamento del piano viabile, perché l'opera importante possa dirsi compiuta.

Durante l'esecuzione hanno fatto visite ai lavori ingegneri delle Ferrovie dello Stato, gli ingegneri degli Uffici tecnici provinciali della Toscana ed i più noti e valenti ingegneri di Firenze.

Tutti sono rimasti soddisfatti ed ammirati dell'opera grandiosa ed oltremodo interessante, ed hanno espresso i più vivi elogi ed auguri all'ingegnere prof. Muggia, compilatore del progetto ed esecutore dei lavori del ponte, che è nuova affermazione dell'ingegneria italiana.



Pianta topografica della regione.

(1) L'impiego del cemento mediante iniezioni per consolidare muratura deteriorata ovvero formate con malta di buona qualità o per riparare a spaccature o cavernosità dei terreni rocciosi, è stato fatto varie volte con più o meno buon successo.

Si sono così consolidate una spalla di viadotte del Ponte du Jour, una pila del ponte di Langou sulla Garonna (1894) e lo chiuse a mare dell'Hayre (1880).

Le iniezioni di malta cementizia si sono molto diffuse in Inghilterra, in Francia ed in Germania, per non parlare di moltissimi altri procedimenti che si sono immaginati e di cui sarebbe troppo lungo parlare.

Il T. C. I. accoglie a S. Francisco
i concorrenti italiani al raid New-York-Parigi.



N. 1 Una riparazione a Bradley, al momento dell'incontro delle *Zust* col Consolato del Touring. N. 2 Antonio Scarfoglio congratulato dalla folla al suo arrivo a S. Francisco. N. 3 Incastrati presso S. Francisco. N. 4 La grande Coppa offerta dal Consolato del Touring agli automobilisti italiani conducenti la *Zust*. N. 5 Un.... passaggio a livello lungo la ferrovia del Pacifico in California. N. 6 Affondati nel fango. N. 7 Un passaggio difficile. N. 8 Il console generale d'Italia, cavaliere Rocca, accompagna la *Zust*. N. 9 e 10 La *Zust* si reca all'imbarco per il Giappone.

Le Camere d'Albergo

Pubblicazione illustrata di gran lusso.
Indispensabile per l'arredamento e l'organizzazione dell'Albergo moderno.

La raccomandiamo vivamente ai nostri soci, agli Albergatori ed a quanti seguono ed apprezzano la propaganda del Touring per il miglioramento degli Alberghi.

SOMMARIO:

Prefazione di Vitt. Pica; Distribuzione degli ambienti di un Albergo Riscaldamento, ventilazione ed illuminazione; La sala da pranzo e le camere da letto; La cucina e servizi diversi; Il gabinetto di toilette, le ritirate e il bagno; Rimessa per biciclette e automobili; Il Concorso Camere d'albergo (programma); Il verdetto della Giuria; Elenco degli Espositori e collaboratori premiati - Venti grandi ed eleganti illustraz.

AVVERTENZA.

La Monografia Camere d'Albergo trovasi in vendita presso questa Sede Centrale e presso gli uffici succursali del T. C. I. al prezzo di L. 2,50 per i soci e per gli Albergatori e di L. 5 per il pubblico.

Tale prezzo sarà mantenuto solamente per le prime 1000 copie e la Direzione del T. C. I. potrà aumentarlo per le successive.

La elegantissima pubblicazione, interessante per il valore pratico delle nozioni e dei consigli che vi sono contenuti, dovrebbe essere consultata ed acquistata da tutti coloro che hanno a cuore il progresso civile e la reputazione del nostro Paese, di cui gli Alberghi sono l'indice rivelatore e proporzionale.

Il Concorso per i progetti d'Albergo

Il concorso indetto dal Touring Club Italiano, fra gli ingegneri ed architetti italiani, per i progetti di costruzione di alberghi di tipo medio, si è chiuso ed ha raccolto ben 26 concorrenti, alcuni dei quali hanno presentato parecchi progetti i quali formano un complesso di 150 grandi tavole.

La Direzione Generale del Touring, d'accordo con la Commissione Miglioramenti Alberghi, organizzerà una Esposizione dei progetti presentati, Esposizione che avrà luogo nelle sale della Villa Reale dal 4 giugno al 5 luglio.

Ogni progetto presentato al concorso è contrassegnato da un motto o da una sigla ripetuta sopra una busta suggellata.

Diamo quindi l'elenco dei progetti presentati, contrassegnati da relativo motto o sigla.

1. Hôtel Excelsior; 2. B-A; 3. Presolana; 4. Incunte vere; 5. Forsitan et hæc olim vos meminisse juvabit; 6. Fiducia e Costanza; 7. Junius; 8. Edelweis; 9. Comfort; 10. Ostia; 11. O; 12. Michele Astorri (fuori concorso); 13. Igiene (Brosela); 14. Forvens; 15. Frangar non flectar; 16. Oltre il collo; 17. Enotria; 18. Edolo; 19. Azzurro; 20. Niveo; 21. Vi ot mente; 22. Alta Riviera; 23. Hygène; 24. Sport; 25. Excelsior; 26. Marmolata.

Durante l'Esposizione i progetti verranno giudicati da speciale commissione composta dei signori: Luigi Gaviratti, presidente della Commissione Miglioramenti Alberghi, arch. comm. G. Giachi, ing. A. Binda, marchese arch. Majnoni d'Intignano e cav. Lorenzo Bertolini, quali rap

presentanti del Touring; arch. comm. Luigi Broggi per la Società Nazionale per il Movimento dei Forestieri, comm. G. Spatz per la Società Italiana degli Albergatori; arch. cav. uff. G. Ferrini per il Club Alpino Italiano, Carlo Gabrio Sormani per l'Automobile Club d'Italia.

Avranno ingresso gratuito all'Esposizione i soci del Touring, quelli dell'Automobile Club, della Società per il Movimento dei Forestieri, del Club Alpino Italiano, della Società Italiana degli Albergatori e della Società di Mutuo Soccorso fra Rappresentanti e Viaggiatori di Commercio muniti di tessera speciale.

Per il pubblico la tassa d'ingresso è fissata in L. 0,25, ma la Direzione del Touring si riserva di aumentare tale tassa nei giorni che verranno stabiliti.

TOURING CLUB ITALIANO
LE CAMERE D'ALBERGO



CONCORSO NAZIONALE
ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
MCMVI.

Gli uffici succursali del Touring

LA SEDE DI GENOVA.

L'Ufficio succursale di Genova ha inaugurata la propria nuova sede nei grandiosi locali di via XX Settembre (Palazzo Hôtel Bristol) e funziona già in

sociale che prima si potevano compiere esclusivamente presso la nostra sede centrale; quali il pagamento delle quote annuali, la presentazione di nuovi soci, la vidimazione delle tessere o potranno altresì ottenere tutte le pubblicazioni o minuterie che vengono vendute ai soci appartenenti al Sodalizio.

Ma uno dei servizi più importanti è quello dei tritici indispensabili per gli automobilisti che vogliono andare all'estero, ed il nostro Ufficio è l'unico in Genova autorizzato a rilasciare i moduli speciali e capace di dare le informazioni relative.

Nelle ampie vetrine del *Touring Office Gondrand*, oltre alle pubblicazioni edite dal Touring dal 1894 sino ad oggi, figurano fedeli illustrazioni fotografiche degli avvenimenti più importanti della settimana in Italia ed all'estero di cui le più importanti vengono riprodotte sulla nostra *Rivista Mensile* sotto il titolo «L'attualità nell'immagine».

Finalmente — e questo noi lo diciamo a tutti i non soci — vi si pongono in vendita le numerosissime pubblicazioni del *Touring Club* dalla *Rivista*

Mensile, al *Manuale del Cantoniere stradale*, dallo *diverso monografie e profili agli Annuari*, dal vo-



Ufficio del T. all'agenzia F.lli Gondrand, Genova - (Esterno).

modo pronto e sicuro con soddisfazione della cittadinanza e dei nostri soci che ad esso si rivolgono.

L'arredamento dell'ampia sala è fatto con sobria eleganza non trascurata nemmeno nei particolari ed i servizi sono organizzati nel modo più moderno e più perfetto.

Vengono date gratuitamente — a quanti ne fanno richiesta — informazioni minute ed esatte di itinerari per qualsiasi paese, di orari e di tariffe per qualsiasi mezzo di trasporto; sulle leggi e regolamenti per la circolazione sulle strade ordinarie, sulle dogane, sui valichi alpini, ecc.

A comodità del pubblico vengono venduti, senza alcun aumento del prezzo praticato alla stazione ferroviaria, biglietti delle ferrovie dello Stato per tutti i percorsi, biglietti delle ferrovie estere, biglietti combinabili di andata e ritorno.

Coloro che vorranno fare viaggi di mare troveranno presso il *Touring Office Gondrand* biglietti delle principali Compagnie di navigazione, quelli che vorranno fare visite rapide a monumenti, escursioni ai luoghi pittoreschi o intraprendere lunghi viaggi potranno avere un servizio speciale di automobili. — I nostri soci rivolgendosi all'Ufficio di via XX Settembre, compiranno tutte le operazioni di indole



Ufficio del T., Genova - (Interno).

lume *Attraverso l'Italia* alle Carte d'Italia — pubblicazioni tutte che forniscono un patrimonio prezioso di cognizioni pratiche indispensabili.

Rivista delle Riviste

— Fra tutti i sistemi pedagogici delle scuole, quello da preferirsi — dimostra il *Contemporary Review* in un suo articolo riassunto dalla *Minerva* — è... il turismo scolastico.

Le impressioni infantili sono quelle che improntano tenacemente l'animo e la mente dei giovani, decidendo spesso del loro carattere e del loro destino.

Come volete che ami la scuola e lo studio un fanciullo cresciuto in un triste e povero ambiente di città quando in una scuola parimenti povera e triste gli si impartiscono delle nozioni aride, teoriche e fredde, snotecciate senza entusiasmo dal maestro nella noia tetra della classe?

La scuola all'aria aperta, con passeggiate, escursioni e frequente ginnastica, invece, oltre ad offrire sangue ricco, muscoli robusti ed una sana e forte letizia, darebbe un rilievo di vita alla scienza che si apprende, tale da non doverla considerare come uno strumento di martirio.

Esperimenti di questa nuova pedagogia ne vennero fatti e con ottimi risultati in Inghilterra, in Germania ed in Svizzera e speriamo che anche in Italia si comprenda la necessità di preparare innanzitutto delle generazioni d'uomini sani, e gagliardi, professori l'ingenuo e sereno ottimismo del bene che viene dalla robustezza dell'organismo e dalla spettacolo della natura.

— Il *Gentlewoman* reca un articolo in cui, mancato a dirlo, trova naturalissimo che anche le signore abbiano a condurre delle automobili.

Le donne, sostiene il giornale femminista, sono di natura più prudenti e non hanno la temeraria brutalità del sesso forte nell'accingersi ai *virages* o nell'affrontare le difficoltà e gli ostacoli della strada — quella brutalità che oltre ad mettere a repentaglio l'integrità personale del passeggero, ne minaccia seriamente il sistema nervoso. Anche nell'automobilismo è dunque questione di garbo: il profumo della femminilità si identifica... col profumo della benzina.

— Il paracadute — progenitore del moderno aeroplano — nella storia delle sue origini e della pratica sua, offre la parte migliore alle concezioni geniali ed ai tentativi felici di studiosi ed audaci italiani.

La *Vie Automobile*, facendo la storia del volo meccanico, ricorda come la divinazione del paracadute si debba a Leonardo da Vinci il quale diceva e lasciava scritto ne' suoi immortali appunti, raccolti ora sono pochi anni in volume dal culto degli ammiratori, « che se un uomo ha un padiglione di tela incernata di cui ciascuna faccia misuri 12 braccia di larghezza e che sia alto 12 braccia, potrà lanciarsi da qualunque altezza, senza tema di pericolo ».

L'idea fu ripresa nel 1617 dal veneziano Fausto Venanzio, ed in seguito — nel 1830 — il pirotecnico Ruggieri l'applicò a Marsiglia in una galsa originale e strabiliante.

Per mezzo di un potente razzo, Ruggieri, nelle serate di fuochi artificiali, levava in aria un montone. Spento il razzo, s'apriva un paracadute a foglia d'ombrello, e l'animale calava lentamente, giungendo a terra sano e salvo.

— Il *mal di mare!* Ecco il formidabile ed implacabile nemico dei grandi viaggi, lo spettro che ostacola molte volte la brama di valicare l'Oceano e di vedere nuovi continenti!

Finora, per quanti siano i suggerimenti degli igienisti sperimentati, non fu possibile trovare un rimedio che possa eliminare l'orribile ed avvilente sofferenza. Però — ed è già qualche cosa — pare che si sia trovato il modo per conoscere, prima ancora di porsi in viaggio, se, o meno, si vada soggetti alla tirannia incombente di questa malattia.

Ce lo spiega *Le chasseur français*, ed ecco come: Ci si pone innanzi ad uno specchio mobile sul suo perno; poi si imprime ad esso un movimento lento e leggero che, via via, gradualmente si accelera, sempre guardando fissamente la propria immagine riflessa.

Se non proverete alcuna sensazione sgradevole, è molto facile che possiate sopportare un viaggio ordinario sul mare, senza essere soggetto a nausea.

È un esperimento che serve pur sempre a qualche cosa; giacché è bene, in simili occasioni, essere preparati a tutto.

— La *Nuova Antologia* nota come a torto si crede che il mondo — almeno le contrade civili o quasi, quelle insomma provvedute di strade e battute dai turisti — sia stato tutto descritto.

Il mondo di per sé non è niente, né nuovo né vecchio, né uguale, né diverso; il mondo è quale noi lo vediamo.

Per chi va in automobile, per esempio, la visione di quanto ne circonda, muta radicalmente. E l'antitesi per un viaggiatore è costituita essenzialmente fra l'automobile e la ferrovia.

Per gli scrittori, i letterati, i giornalisti di buona volontà ecco una miniera aperta di argomenti originali: descrivere il mondo... da automobilisti.

Come la letteratura, così le guide turistiche non corrispondono ai bisogni intellettuali e materiali creati dal moderno veicolo. Le notizie che vi sono contenute e l'ordine con cui vengono esposte, corrispondono ad uno stato di spirito del viaggiatore, che non è quello dell'automobilista.

Presuppongono una certa lentezza e le lunghe fermate. L'automobilista invece divora la via e non ha che un desiderio, appena giunto: ripartire.

L'autore consiglia quindi una nuova carta topografica per automobilisti e *restaurants* adatti per coloro che viaggiano in tali condizioni.

Evidentemente egli ignora che queste due iniziative — in base agli stessi precisi criteri — sono già state assunte dal nostro Touring e saranno fra breve condotte felicemente in porto.

— Alcuni credono erroneamente che l'automobile soppiantierà la ferrovia per le sue doti di maggiore maneggevolezza ed indipendenza.

Errore. La *Rivista del Touring Club de France* in un articolo del presidente di quella grande Associazione, dimostra che i tronchi ferroviari serviranno sempre, meglio di qualunque altro mezzo di trasporto, a recare l'enorme carico quotidiano che traversa o s'irradia per una regione. Costituiranno sempre, per così dire, le arterie morte del grande traffico; essi danno una garanzia di forza, di rapidità e d'economia che l'automobilismo, per il frazionamento della sua energia motrice, non può fornire. L'automobile, massime quella industriale, servirà piuttosto di ausilio e di completamento alla strada ferrata. Si servirà delle strade ordinarie come di tante arterie, tante piccole vene, una rete stitissima ed attiva di vasi capillari, che aiuteranno la circolazione della ricchezza su tutta quanta la zona con un'azione continua di carico e di scarico in rapporto alle ferrovie. Ne risulterà un'economia inapprezzabile di tempo e di quattrini per ciò che riguarda le comunicazioni fra stazione e stazione e fra stazioni con villaggi lontani — e finalmente un impulso secondo alla produzione, al commercio ed al turismo.

— È curioso notare — osserva il *National Review* — come la città di New-York, essendo strozzata entro l'isola di Manhattan, la quale è lunga 16 chilometri e larga appena 3, deve incanalare tutta la propria forza d'espansione verso il nord. Data quindi la forma allungata che va sempre più assumendo la grande metropoli, i mezzi di trasporto hanno una funzione essenziale nella vita cittadina e si può dire che lo sviluppo di New-York marci di pari passo col progresso dei veicoli.

Gli omnibus la fecero avanzare di due miglia, i trams l'allungarono di quattro miglia; ma dopo 10 anni i trams si dimostrarono insufficienti ai bisogni. Si cercò uno sfogo traverso l'East River e fu gettato il ponte di Brooklyn che fece nascere la città omonima. Per moltiplicare le vie al traffico si costruirono nuove strade. Non bastando in seguito quattro linee ferroviarie elevate a doppio binario (*Elevated Railway*) si ricorse allora all'elevazione paradossale degli edifici. L'ultimo *Sky-scraper*, il *Metropolitan Building*, ragglunge la bellezza di 50 piani!

Poi si pensò a scavare delle vie sotterranee a quattro binari con treni direttissimi e treni omnibus.

Ma New-York è congestionata dall'umano empio di vita che pulsa nelle sue arterie; ad evitare... un colpo apoplettico si risolve di scavare delle gallerie sotto al fiume Hudson. I sei *tunnels* ora sono completi e funzionano regolarmente. Sono dei tubi d'acciaio sprofondati nella melma del fiume. Entro vi corre un sotto umano ininterrotto, mentre 10 metri al di sopra passano le grandi chiglie dei piroscafi transatlantici.

L'attualità nell'immagine.



Ferrovie. — La stazione di Vir Bazar della ferrovia di Antivari.

(Fot. L. V. Bertarelli).

Operai italiani addetti alla costruzione della ferrovia di Antivari.



Automobilismo. — La Targa Florio (18 maggio) — Giappone, su Peugeot, vincitore della Coppa Vetturotte — Trucco su Isotta Fraschini vincitore della Targa Florio.



Nautica. — Il "Granatiere", ancorato nel Tevere a Roma (20 maggio).

L'incrociatore "Amalfi", al momento del varo a Genova.



Ippica. — Gran Premio del Commereio (Milano, 10 maggio) — Acacia, femmina luja di 4 anni, da Halma o Promenade, vincitrice, rientra nel recinto del Pesage.

(Fot. A. Foli - Milano).



BIBLIOTECA.

Guida Savallo, 1908. E' stata pubblicata in questi giorni a cura della Società Editrice Savallo.

Questa celebre *Guida di Milano e Provincia* è sempre la più imponente ed utile opera di consultazione, specialmente per commercianti e professionisti, e per quanti hanno rapporti d'affari colla Lombardia.

Il volume consta di 2500 pagine, nè occorrono più elogi alla diligenza ed esattezza con le quali il testo diffusissimo è compilato. Anche il corredo delle tavole planimetriche (in numero di 150) e delle carte a colori uscite dalle officine dell'Istituto Geografico di Roma non ha riscontro in verun'altra pubblicazione del genere in Italia.

La *Guida Savallo* costa, in Milano L. 8; nel Regno L. 10, franca di porto. Per l'estero, spese postali in più.

Luigi Perotti, Dizionario statistico-geografico delle biblioteche italiane; Unione Tipografica Diocesana, Cremona, 1907 (pag. 284).

Trattasi di un volume che ad una grande utilità pratica per gli studiosi ed i ricercatori appassionati, unisce un valore ed una valutazione statistica e storica della cultura nazionale.

Ing. Michele Fenoglio, Le ferrovie in progetto per la congiunzione della Svizzera orientale coll'Italia. Estratto dalla *Riforma Sociale*, gennaio-febbraio; pag. 33; Torino, Società Tipografico-Editrice Nazionale (già Roux e Viarengo).

E' lo studio è l'appello di un competente — studio che riveste un alto interesse tecnico industriale e commerciale e che costituisce di per sé una notevole promessa verso il mondo turistico.

Geremia Chinelli, Caprese e Michelangelo Buonarroti; Arezzo, Tip. Bellotti (pag. 372).

L'autore, dopo di essere risalito alle origini storiche del paese aretino, raccoglie, ordina e classifica con minuziosa e coscienziosa diligenza tutti i documenti che ricordano su di questo piccolo villaggio il grande figlio Michelangelo.

Grilli Ivo, I mondi sconosciuti; Viaggio al Pianeta Marte di un astronomo inglese e due americani; Treviso, Ditta L. Zoppelli, 1907 (pag. 480; L. 3).

— *Fade Mecum dello Studente alpino*, Monza 1907. Stazione Universitaria del C. A. I. (Monza V. Posta 1). Opuscolo di pag. 46 illustrato, centesimi 50 — edizione lusso L. 1. — Comprende norme pratiche per le gite d'allenamento, ascensioni e per la scelta degli itinerari.

Motori, Cieli e Sports, Rivista industriale e commerciale della locomozione; Milano, via Manzoni, 31.

E' una nuova pubblicazione che per il suo carattere essenzialmente pratico, può dire di aver colmato una lacuna nel campo della letteratura sportiva.

La rivista, compilata con decoro tipografico e competenza di trattazioni tecniche, promette — e noi lo auguriamo — una prospera e lunga vita.

Dott. Rivalta Raffaele, capitano medico, Malattie professionali ed infortuni del lavoro nella vita civile o nella vita militare. Rocca S. Casciano, Stabilimento Tipografico L. Cappelli; Prezzo L. 5. I soci del Touring godono del 10% di sconto.

Vincenza Belleme, La cosmografia e le scoperte geografiche nel secolo XV ed i viaggi di Nicolò de' Conti; Padova 1908; Tipografia del Seminario (pag. 370).

Conoscere con quali nozioni i grandi navigatori ed esploratori dei secoli passati andarono alla scoperta di tanta parte della terra allora ignorata o come si stabilirono le prime vie fra il vecchio mondo e le regioni lontane appena conosciute — è cosa interessantissima ed utile dal punto di vista non solo deturistico, ma della cultura in generale. Il libro del Belleme, contenente una grande quantità di documenti e notizie che servono a gettare luce su diversi punti fino ad ora controversi di questa parte della storia — è anche di facile e piacevole lettura.

— *Un voyage en Corse, Guide pratique* editée par l'Ille de Beauté; Syndicat d'initiative de la Corse.

E' un libricolo di grande utilità per tutti quelli che s'accingono a visitare la bella isola, ricercandovi e studiandovi le tracce d'italianità che vi sono tuttora largamente e profondamente radicate.

L'opera è corredata da una buona carta dell'isola.

Prof. Luigi Lucchetti, Les images dans les oeuvres de Victor Hugo. Essai avec portrait et biographie du Maître et notes explicatives; Veroli, Tipografia Reali.

Una antologia delle immagini del più immaginoso fra i poeti presenta il vantaggio di rendere per iscorcio la fisionomia intellettuale.

Il prof. Lucchetti, per quanto italiano, ha saputo fare una cornita fra l'enorme materiale vletterugliano e presentarci le metafore più audaci e caratteristiche del grande francese.

Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Carta Idrografica d'Italia; Terere; nuova edizione riordinata e ampliata; Roma, Bertero G. e C., 1908.

Istituto Italiano di Arti Grafiche, Nuova carta stradale d'Italia, speciale per automobilisti, ciclisti, turisti, scala al 1:250 000. Fogli, 20-28-30-33; Bergamo, 1908; ogni foglio L. 1.

Errera Carlo, L'Ossola; Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1908 (pag. 131; L. 3,50).

Dalnelli Giotta, In Africa; Lettere dall'Eccaril Parte prima; Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1908 (pag. 184; L. 6).

Arnaboldi Bernardo, Passeggiata in Germania (Note di viaggio); Milano, Menotti Bassani e C., 1905 (pag. 295).

Boari Ettore, L'Italia prima di Roma; Milano, Società Editrice Sonzogno, 1908 (pag. 60).

Giacomuzzi G. R., Raccolta di scritti giornalistici, Taranto, Tipografia del Commercio, 1908 (pagine 62).

Giacomuzzi-Savelli Alfredo, La trazione meccanica sulle rotabili e sue applicazioni militari; Torino, Tipografia Olivero e C., 1908 (pag. 106).

Ricci Antonia, Memorie storiche del castello e comune di Carmignano; Prato, Belli Stefano, 1895 (pag. 407).

Memento per chi scrive al T. C. I.

I. Raccomandare sempre la corrispondenza contenente valori.

II. Non si accettano in pagamento francobolli esteri che non siano quelli internazionali.

III. Scrivere su tanti foglietti quanti sono gli argomenti da trattare.

IV. Oltre la firma o l'indirizzo indicare sempre il numero della tessera.

V. Comunicando cambio di domicilio, unire sempre l'indirizzo stampato con cui si ricevono le pubblicazioni.

Una viva raccomandazione ai Soci.

Al soci che durante le vacanze estive trasferisce temporaneamente la propria residenza in località diversa da quella abituale, raccomandiamo vivamente di astenersi dal comunicare la variazione del loro indirizzo stampato con cui ricevono le pubblicazioni periodiche del Touring. Ciò risparmierebbe ad essi la sorpresa di ricevere le pubblicazioni in corso di distribuzione, con ritardo, e a noi un lavoro reso superfluo dalla precarietà della nuova residenza a cui d'altra parte i soci possono farsi inoltrare gli invii dandone avviso al precedente domicilio.

CONSULENZA LEGALE

Automobili.

Applicazione di targa rilasciata ad altra macchina.

Il fatto di chi ad un'automobile sfornita della targa regolamentare, appone una targa rilasciata ad altri, costituisce non la contravvenzione prevista dall'articolo 56 Regolamento 8 gennaio 1905 sulla polizia stradale e nemmeno il delitto previsto dall'art. 285 Cod. pen., ma bensì il delitto previsto dall'art. 292 Codice penale.

Sentenza della Cassazione penale in data 11 febbraio 1907, per risoluzione di conflitto in causa Maurilli ed altri.

Su denuncia dell'Ufficio di Pubblica Sicurezza di Roma contro Maurilli Ermano, Pettini Ugo, Priore Maurizio e Ricci Adolfo, per avere applicato ai loro automobili una targa, contrassegnata coi N. 40-56, propria dell'automobile del barone Rodrigo Mattel di Napoli, il Giudice Istruttore sedente presso il Tribunale di Roma rinviava gli imputati al giudizio del Pretore Urbano di Roma per rispondere del fatto susposto della contravvenzione prevista dagli articoli 56 e 103 Regolamento di polizia stradale 8 gennaio 1905, N. 24.

Il Pretore però, ritenendo che il fatto rivestiva gli estremi non di quella contravvenzione prevista dai suddetti articoli, ma il più grave reato di cui agli articoli 292 Cod. pen. elevò il conflitto sul quale questa Corte deve pronunciare.

La suprema Corte osserva che la questione da risolvere anzitutto nel conflitto, sta nel vedere se il fatto di chi ad un'automobile, sfornita di targa regolamentare, appone una targa rilasciata ad altri, costituisca la contravvenzione prevista nell'art. 56 del Regolamento 8 gennaio 1905 sulla polizia stradale, come avvisò il giudice istruttore nell'ordinare il rinvio della causa al Pretore, o, per contrario, costituisca il delitto previsto dall'art. 292 Cod. pen., come avvisò il Pretore nel dichiarare la propria incompetenza.

Il Procuratore generale invece sostiene trattarsi di contraffazione di licenza a sensi dell'articolo 285 di detto codice, non essendo la targa col relativo marchio che una licenza che la pubblica autorità rilascia per la libera circolazione dell'automobile. Ma che non si tratti di quest'ultima figura delittuosa è evidente per chi consideri che estremo essenziale di tale delitto è la contraffazione o l'alterazione dell'atto o documento contenente la licenza, estremo che nella fattispecie manca del tutto, giacché la targa in disamina non era né contraffatta, né alterata in alcuna guisa. Essa invece è una vera targa rilasciata dall'autorità al barone Mattel, e che gli imputati avevano dolosamente apposta alla propria automobile per ingannare l'autorità e sottrarsi al pagamento della tassa dovuta. E se è così, non si appone il Pretore nel ritenere che il fatto costituisca il delitto previsto dall'art. 292 Cod. pen., di cui evidentemente ricorrono tutti gli estremi, non escluso quello dell'averli gli imputati attribuito falsamente un atto vero, appartenente ad altri, dovendosi la parola atto adoperata nell'art. 292 intendere in senso largo.

La targa col relativo marchio impressavi dalla pubblica autorità, di cui deve essere munita ogni automobile, giusta quanto è prescritto nell'art. 56 del regolamento sopra ricordato, è una vera e propria licenza, e quindi un atto di cui può usare soltanto quegli cui fu rilasciata, o non altri; e se quest'ultimo se lo attribuisce falsamente per ingannare la pubblica autorità, incorre nelle pene stabilite dall'art. 292 Cod. pen.

Ma se il Pretore si appose al vero nel definire diversamente il reato, non fu così nel dichiararsi incompetente, imperocché per la dichiarazione di incompetenza ai sensi dell'art. 346 Cod. proc. pen. non basta che il Pretore definisca diversamente il reato, ma occorre di più che codesta diversa definizione importi una pena eccedente la sua competenza, come è detto espressamente nel citato articolo, la quale eccedenza, secondo la costante giurisprudenza di questa Corte suprema, si ha tutte le volte che la quantità della pena, sconfinando dai limiti prefissi dall'art. 252 Cod. proc. pen. rende impossibile il rinvio della causa al giudice inferiore.

Ora quest'ultimo estremo manca nella fattispecie, imperocché la pena stabilita dall'art. 292 Cod. pen., trovandosi nei limiti e condizioni dall'art. 252 Cod. proc. pen., non era e non è di ostacolo al rinvio, d'onde consegue che il Pretore, pur defluendo diversamente il reato, poteva e doveva conoscere del merito della causa, senza dichiarare la propria incompetenza.

Risolviendo il conflitto, dichiara la competenza del Pretore nella presente causa e conseguentemente annulla la sua sentenza 6 dicembre decorso anno e rinvia gli atti pel corso di giustizia.

Per la riduzione della tassa sui velocipedi a L. 5.

Il Touring, preoccupato della possibilità che il progetto di legge per la riduzione della tassa sui velocipedi a L. 5 predisposto dal Ministro delle Finanze on. Lacava non venisse presentato al Parlamento prima delle vacanze estive o del pericolo quindi che la progettata riforma non potesse aver effetto col 1 Gennaio 1909, aveva deliberato di inviare a Roma una Commissione per ottenere dal Ministro delle Finanze che il progetto di legge fosse subito presentato alla Camera per l'approvazione.

Senonché innanzi che la Commissione ad hoc istituita eseguisse l'incarico affidatole al giorno notizia che il progetto si era aronato presso il Ministro del Tesoro, il quale, trovandosi alle prese con tante domande di fondi cui il Governo intende provvedere, non è di posto a fare volenterosamente buon viso alle proposte che, sia pure transitoriamente, possano diminuire i redditi dello Stato.

Di fronte a ciò il Touring trasmise a S. E. il Ministro Carcano un memoriale con cui si dimostra l'opportunità della riforma la quale porterebbe un non lieve vantaggio a tutti coloro che usano del velocipede come mezzo pratico ed economico di trasporto od ancora che una tale riduzione non arrecerebbe certo all'Eralio una perdita ma bensì un aumento di reddito inquantochè con la diminuzione della tassa verrebbe, come avvenne in Francia, triplicato il numero dei ciclisti.

Nella speranza che tale memoriale abbia a convincere il Ministro del Tesoro a non ostacolare la presentazione del progetto di legge alla Camera, abbiamo interessato con apposita circolare tutti i nostri Consoli di voler ancora una volta interporre i loro buoni uffici presso i Deputati del loro rispettivi collegi poichè presenziando alla discussione del progetto abbiano ad appoggiare col voto la buona riuscita di questa causa.

Diligentissima fu l'azione spiegata dai nostri Consoli a questo intento; tutti risposero al nostro appello assicurandoci che il loro Deputato avrebbe di buon animo appoggiata l'iniziativa del Touring intesa a sollevare parzialmente una categoria di persone, la meno favorita dalla fortuna, da una tassa che la pratica ha dimostrato veramente eccessiva.

Se quindi l'accennata opposizione da parte del Ministro del Tesoro a che il progetto in parola sia presentato immediatamente alla Camera per l'approvazione non continuerà oltre, potremo essere certi della riuscita della desiderata riforma inquantochè essa troverà il massimo favore sia innanzi al Parlamento, sia innanzi al Senato.

LA DIRETTISSIMA FIRENZE-BOLOGNA

Parcechi soci di Prato ci han scritto dolendosi che nell'articolo dell'ing. Tajani sia stato inserito un disegno che indica come tracciato della direttissima Firenze-Bologna una linea la quale non fa capo a Prato come proponeva la Commissione Colombo, attribuendo la cosa a svista del nostro collaboratore. Ci teniamo a far presente che, non a svista si deve l'indicazione del tracciato che parte da Firenze, ma al desiderio di mantenerci estranei alla questione sulla quale non è ancor stata presa una decisione perchè l'on. Ministro Bertolini ne tacque o la Camera non ha ancora discusso il progetto di legge. Il nostro collaboratore avrebbe potuto accennare ai diversi tracciati o magari discuterli, ma in tal modo avrebbe fatto un articolo tecnico non adatto alla nostra Rivista, nella quale si voleva soltanto dar l'idea della funzione delle direttissime nell'esercizio ferroviario. E per questo bastava una linea che va intesa soltanto come indicante una direttiva e non alcun tracciato specifico.

Premi ai Soci benemeriti del 1908

Una MOTOCICLETTA ed una BICICLETTA per i Soci del 1908!

Premi ordinari. — 1. Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica *medaglia ricordo*, d'argento.

2. Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla *grande medaglia d'argento*.

3. A chi ne procura cento viene assegnata una *medaglia d'oro*.

4. Chi durante il 1908 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci sarà dichiarato *recordmann* del 1908 nella propaganda e riceverà una *grande medaglia d'oro*.

Ad ogni socio benemerito sarà rilasciato, per una volta tanto, uno splendido e pratico *carney*.

Premi straordinari. — Tutti i soci che avranno presentato dal 1° gennaio al 31 dicembre 1908 dieci o più soci optanti per il 1908 concorreranno con un numero per ogni dieci soci presentati all'assegnazione a sorte di molti premi di notevole valore fra i quali:

una MOTOSACOCHE

Mod. 1907 (*Brasatto H. & A. Dufaux & Cois*) motore di HP 1 1/2, pronto per essere applicato a qualunque bicicletta, fornito di puleggia sui cerchioni, di cinghia e di comando del manubrio.

Dono del sig. Gustavo F. Montchal, agente per l'Italia della "Motosacocche..."

una Bicicletta di lusso GRITZNER

Mod. 1908, leggerissima, da viaggio e da corsa su strada a scatto libero con nuovissimi e potenti freni al cerchio a leve speciali Gritzner.

Dono della Casa E. Flaig, Milano: Via Moscova, 16.

Richiedere alla Ditta offerente il nuovo Catalogo "Gritzner" che reca tutti i dettagli della bicicletta data in premio.

Inoltre:

1. Un apparecchio Alba 40 per lastre 9 x 12 montato con otturatore per pose ed istantaneo e con velocità regolabile da un 25° a un 100° di secondo, funzionante tanto a mano che con scatto pneumatico a pera. Unito uno chassis doppio. — Dono della Ditta Gansini, Namias e C. di M. Gansini, Milano.

2. Tre orologi assortiti, di precisione a scappamento brevettato, con bilanciere cronometro, specialmente adatti per turisti. — Dono della Ditta Fabrique Festina, La Chaux-de-Fonds (Suisse).

3. Un cronometro-contatore di Sport della Casa Jeaneret Brehm di St. Imier. — Dono del signor V. Miollati, console del T. C. I. in Milano.

4. Un Accumulatore Hensemberger per motociclo. — Dono del Cap. G. Negro, Firenze.

5. Sei pezzi modello 1908 freno Carloni. — Dono dell'Agensia Freno Carloni, Milano.

6. Un freno Omega; un freno Rex; un freno Fulger. — Dono della Ditta C. Bassoli e C., Bologna.

7. Cassa 12 bottiglie Marzala Florio, marca S. O. M. vecchio superiore. — Dono della Ditta Crosti e Vitali, Milano, via Brannante, 7. Agenti per la Lombardia della Società Anonima Vin. Ital. Florio e C.

8. Due penne a serbatoio Waterman. — Dono della Ditta L. e C. Hardtmuth, Milano, Via Bossi, 4.

9. Sei fanali "Aquilas", nichelati per bicicletta. — Dono della Ditta Fratelli Santini, Ferrara.

10. Tre abbon. alla Rivista nel 1909. Tre copie di ciascuno dei seguenti volumi: *La fotografia in pratica* del dott. Photophilus; *Chimica fotografica* del dott. S. Allegretti; *La fotografia d'inverno*, di Giaccastra. — Dono del periodico *Il Corriere fotografico* di Milano.

11. Pneu riparatore sistema Anselmi, per automobili. — Dono del Dott. Ernesto Anselmi, Viterbo.

12. Due farmacie tascabili o borsette d'urgenza — in pelle — complete di ogni suppellettile, medicazioni e me-

dicinali, specialmente indicati per turisti. — Dono della Ditta U. Marucelli e C., Milano, via Aldo Manuzio (Fornitrici delle Casette di medicazione del T. C. I.)

13. Quattro astucci di 4 scatole di Autoorème ciascuno. — Dono del dott. A. Piccinini, Pont St. Martin.

14. Dieci copie della Guida della Lombardia. Edizione del T. C. I. 1904, costituenti altrettanti premi.

(Ogni Guida si compone di tre volumi a cui vanno uniti sei fogli della carta al 100.000 della regione). — Dono del T. C. I.

15. = Filtro Berkefeld = per sterilizzare o filtrare l'acqua inquinata o potabile. Tipo per ciclista. — Dono dell'Ing. Carlo Baumert, Milano, Via Principe Umberto 4.

16. Pneu Pneumatici Pirelli per bicicletta. —

Dono del Sig. A. Isnenghi, Capo console del T. C. I. in Riva di Trento.

17. Tre copie dell'*Attraverso l'Italia* (nuova edizione del T. C. I.). Opera che descrive e illustra con una serie di 2000 splendide fotografie le bellezze artistiche e naturali di cui è ricca l'Italia. — Dono delle Ditte Capriolo & Massimino e Vonwiller.

18. Due accumulatori per motociclo; per automobile.

Dono della Ditta G. Hensemberger, Monza.
19. Dieci libretti d'iscrizione alla Cassa sociale Pensioni Vitalizie. — Dono dell'Agensia di Firenze, Via Maffia 1.

20. Etagère stile inglese per la raccolta di tutte le pubblicazioni del T. C. I. — Dono della Ditta G. Beneggi, Milano, via Stella 30.

21. Sei portafogli in pelle di foca. — Dono dello Stabilimento di legatoria Torriani e C., Milano.

22. Duecento Biglietti da visita in litografia con sigla T. C. I. — Scatola papeterie con monogramma. — Dono del T. C. I.

23. — Uno dei rinomati binocoli a prisma Voigtlander di qualità ottiche e meccaniche eccellenti sotto ogni rapporto, di dimensioni ridottissime, di peso minimo, di grande luminosità e con molto esteso campo di vista.

Dono della casa Voigtlander di Brunswick.

Per chiarimenti e cataloghi rivolgersi alla Ditta Voigtlander & Sohn A.-G. Brunswick (Germania).



UNA MEDAGLIA ai benemeriti della Carta d'Italia.

La medaglia è assegnata in:

BRONZO a quei soci che avranno procurato entro il 1908 due nuove adesioni con l'acquisto in pari tempo del blocco dei 12 fogli arretrati della Carta d'Italia.

ARGENTO a quelli che alla medesima condizione avranno procurato quattro soci.

I soci che avessero già conseguita la medaglia di bronzo potranno cambiarla in quella d'argento presentando altre due iscrizioni coll'acquisto del blocco di fogli arretrati della Carta d'Italia e previa restituzione della medaglia in bronzo già ricevuta.



Valersi della scheda d'associazione intercambiata nel testo del presente fascicolo.

CARTELLI INDICATORI DI CONFINE.

È stato compilato l'elenco delle strade nelle quali alle località di confine, saranno posti i cartelli indicatori.

Per ora si è mantenuto fesso il criterio di dotare delle indicazioni solamente le strade rotabili, sia nazionali, che provinciali e comunali che hanno effettivamente importanza e frequenza di transito.

Il numero dei cartelli indicatori viene così ridotto a 50 per tutte le strade che attraversano la nostra frontiera orientale, settentrionale ed occidentale.

Il prezzo di ogni cartello in opera è di L. 50, e la spesa complessiva ascende perciò a L. 2500; il Touring contribuisce con L. 500 ed il Ministero delle Finanze colle altre L. 2000.

Il Touring assume la posa in opera dei cartelli, secondo i campioni ed i modelli inviati da tempo al Ministero.

Sarà così provveduto a togliere quell'inconveniente, deplorato di recente anche in Parlamento, della mancanza di un'indicazione della nostra nazionalità ai punti di confine; ciò che da tempo hanno fatto gli altri Stati.

Commissario generale dei cartelli indicatori. — In una delle ultime sedute la Direzione nominava il dott. Guido Rava-Sforzi, per tanti titoli benemerito del Touring, commissario generale dei cartelli indicatori. Egli ha il compito di sovraintendere alla revisione iniziata, e perciò procederà ad un'ispezione dei cartelli nelle varie provincie, per accertarsi principalmente dello stato di conservazione loro; inizierà pure le pratiche presso gli Enti ed i privati, donatori dei cartelli, perché in caso di deterioramento, sia provveduto nel modo migliore, alle necessarie riparazioni.

Nel suo giro d'ispezione il commissario generale dovrà pure osservare se i cartelli sono collocati nei punti ove più ne è sentito il bisogno, se sono in numero sufficiente, ed inizierà pratiche presso gli Enti proprietari delle strade pel collocamento dei nuovi cartelli, ottenendo adesioni ed offerte, sia dagli Enti che dai privati.

La relazione che il commissario generale compilerà per ogni provincia, sarà rimessa all'Ufficio competente del Touring, incaricato delle operazioni di revisione e dell'inventario dei cartelli, colle annotazioni sopra le carte al centomila dello Stato Maggiore.

A tutte le autorità ed in modo speciale ai funzionari tecnici delle provincie e dei comuni; ai nostri consoli e capo-consoli si raccomanda di agevolare in tutti i modi migliori, il compito del commissario generale; colle indicazioni ed informazioni che saranno chieste, per modo che l'importantissima operazione di revisione apporti quei vantaggi che il Touring si ripromette.

Manutenzione dei cartelli indicatori. — Dal 1903, anno in cui fu costituita la Commissione di studio e di lavoro per l'impianto di cartelli indicatori, a tutto il 1907 vennero collocati oltre 4000 cartelli con una spesa di L. 66 941,52. Tale servizio, che è certo uno dei più utili che il Touring abbia intrapreso, verrà continuato con sempre maggior impulso e si spera nel 1908 di raggiungere il numero

di 5000. Le offerte di Enti e privati furono di lire 43 683; del Touring L. 25 000 in ragione di L. 5000 ogni anno.

Però non basta collocare i cartelli in posto; occorre provvedere anche alla loro manutenzione: infatti si hanno continue notizie che i primi cartelli hanno bisogno di essere rinnovati nelle diciture ed i pali di sostegno verniciati a nuovo.

Ad agevolare tale importantissimo lavoro, il Touring sta iniziando la revisione dei cartelli già collocati, per constatare anche se tutti corrispondono a criteri con cui furono distribuiti ed alle esigenze sempre crescenti della circolazione; per verificare quali sono in istato di deterioramento e studiare il modo di procedere alle necessarie riparazioni col minor dispendio e colla massima sollecitudine.

Questo lavoro però non potrà essere fatto senza l'aiuto dei consoli ai quali pertanto si rivolge l'invito già fatto nella Rivista di agosto 1906 e cioè, di fare partecipi e persuasi i soci della utilità grande delle nostre segnalazioni, non solo, ma di fornire notizie concrete, esprimere desiderati ed intensificare localmente la propaganda per i cartelli indicatori. Solo in tal modo si potrà ottenere che gli attuali cartelli siano conservati e che le regioni e località che ancora ne sono sprovviste, possano in breve vederli sorgere con grande soddisfazione ed utilità di ogni genere di persone.



La Direzione ed il Consiglio nelle loro ultime sedute hanno preso fra l'altro le seguenti deliberazioni:

SERVIZIO CARTELLI INDICATORI. — La Direzione nel concetto di dare sempre maggior impulso alla diffusione dei cartelli, sia, soprattutto, ai lavori di manutenzione e di revisione dei cartelli già esistenti, nomina Commissario Generale dei Cartelli Indicatori il dott. Rava Sforzi, con delega a trattare colle Amministrazioni pubbliche per quello che riguarda la diffusione ed il mantenimento dei cartelli del Touring.

TRENO DI LUSO ROMA-CANNES. — Si aderisce ai concetti espressi dal consigliere Bertolini e si mandano a fare voti perché i treni di lusso Roma-Cannes abbiano nel prossimo anno un mutamento di orario che permetta alle Riviere di Ponente e di Levante di essere percorse durante il giorno, per modo che i viaggiatori, specialmente forestieri, possano farsi un concetto delle bellezze che offre tutta l'interessante regione.

STRADE DELLA RIVIERA LIGURE. — Si delibera altresì di esprimere un voto alle Provincie di Genova e di Porto Maurizio, perché tengano le strade rivierasche in modo migliore, notando come sia cospicuo al movimento degli automobilisti, specie se stranieri, lo stato attuale della viabilità, che impedisce al compiere viaggi in quella regione.

"F.I.A.L.-LEGNANO", 8 HP.

Unica Vetturolta pratica, perfetta, elegante, economica, 2 cilindri. Trasmissione cardano. Accensione magneto. Cambio train balladeur. 3 velocità e marcia indietro. 8 freni potentissimi. Completa carrozzeria 2 posti. Pneu Dunlop rinforcé L. 3950

MOTORI USO INDUSTRIALE ED AGRICOLO, 2, 4, 6, 8, 10, 12 HP.

ad 1, 2 e 4 cilindri. - Massima perfezione. - Minimo consumo.

Ebiedere listini: Fabbrica Italiana Automobili - Legnano

PLACCA AFFILIAMENTO ALBERGHI. — Si approva il tipo di placca per gli alberghi affiliati di categoria 4

MANUALE DEL CANTONIERE. — Si approva la ristampa di altre 5000 copie del *Manuale del Cantoniere Stradale* per completare la sua diffusione gratuita ai cantonieri stradali dipendenti dalle Province e per gli opportuni invii in omaggio.

MIGLIORAMENTO STRADE. — La Direzione del Touring prende atto della nomina avvenuta per parte della Commissione Strade della Sottocommissione composta dall'ing. Gola, del dott. Rava Sforzi, dell'ing. Tedeschi e dell'ing. Vandone, per la preparazione del memoriale sui desiderati in ordine alla viabilità da presentare ai Deputati che più notoriamente si interessano di questioni inerenti alle strade. Si fa voto perché il memoriale sia prontamente compilato, in modo che la sua presentazione avvenga prima delle vacanze estive, affinché anche questa iniziativa non abbia a cadere.

PREMI AI CANTONIERI STRADALI. — La Direzione prende atto dell'offerta del commissario Rava Sforzi della somma di 400 lire per l'istituzione di premi ai cantonieri della provincia di Mantova, su regolamento da stabilire dal Touring. Si manda alla Commissione di stabilire il programma, anche per una maggior estensione che potrebbe avere l'iniziativa dell'istituzione di premi, mediante propaganda da fare colla *Rivista Mensile* o con altri mezzi.

RIDUZIONE TASSA SULLA BICICLETTA. — La Direzione osserva che mentre da un lato è pronto il progetto di legge di iniziativa ministeriale per la riduzione a L. 5 della tassa sulla bicicletta, consta che detto progetto, che non è stato discusso in sede del bilancio delle finanze, dovrebbe essere presentato con altri progetti di riforme tributarie nella tornata parlamentare di maggio-giugno. La Direzione si preoccupa che dato l'affollamento di bilanci e di discussioni che si presenteranno in quell'epoca, possa av-

venire che nella tornata non venga presentato il progetto, o presentato non possa venir discusso ed approvato. La Direzione delibera che all'apertura della Camera sia opportuno inviare una propria rappresentanza, al ministro Lacava, al sottosegretario Cotafavi, ed al ministro Carcano per fare pressione a che il progetto sia presentato e discusso, in modo che la riduzione possa andare in vigore col primo genn. 1909.

COMITATO NAZIONALE V. C. A. — Si prende atto della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* 23 aprile 1908, n. 96, del R. Decreto Reale che approva lo Statuto del V. C. A. Si procede pertanto alla partecipazione immediata della nomina del vicepresidente (cav. ing. Alberto Riva), degli otto membri (cap. cav. Annibale Angherà, gen. comm. Ernesto Chiara, cav. dott. Gildo Guastalla, cap. dott. Emilio Guglielmotti, comm. ing. Oreste Lattes, magg. cav. ing. Andrea Maggiorotti, on. avv. Francesco Mira, conte sen. Rinaldo Taverna) e del segretario (Arturo Mercanti) in rappresentanza del Touring e si domanda al vice-presidente nominato nella Rappresentanza del Touring di inoltrare altre pratiche per la costituzione in Milano di un Sottocomitato Nazionale, diffondendo col mezzo della *Rivista* le notizie relative all'organizzazione.

VISITA DI S. E. IL MINISTRO RAVA (4 maggio 1908). — All'inizio della seduta viene annunciato il ministro Rava il quale è accompagnato dal senatore Rossi e dal capo di gabinetto comm. Fracasetti. Il ministro procede ad una visita degli uffici e dopo aver espresso sentimenti di ammirazione e di soddisfazione vivissimi per l'ordinamento del Touring si accomiata alle ore 17.

GIURIA PER IL CONCORSO ALBERGHI. — Si delibera, d'accordo colla Commissione Miglioramento Alberghi, la nomina di cinque membri della Giuria nelle persone dei signori: Luigi Gavirati, presidente della Commissione Miglioramento Alberghi, arch. comm. G. Giachi, marchese arch. Majnoni d'Intignano, ing. A. Binda e cav. Lorenzo Bertolini.

AUTOMOBILI

WOLSIT

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI

VETTURE DA TURISMO

E INDUSTRIALI

Regolarità ↕ Resistenza ↕ Economia

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIT

Anonima Capitale L. 2.000.000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42

GARAGE — S. Cristoforo, 87

MILANO

"ATRETOS"

ROMA - Via Due Macelli, 66

Società Anonima - Cap. L. 780000

GOMME

IMPERFORABILI

BREVETTATE IN TUTTA L'UNIONE.

MILANO - Via Carroccio, 3

AGENZIE

MILANO - Via Giuseppe Verdi, 5 — PADOVA - Piazza Cavour, 4 — PARMA - Via Borgo Scuderie, 11

FERRARA - Corso Giovecca, 34-36 — ROMA - Via del Pozzetto, 117 — NAPOLI - Piazza Vittoria, 2 bis

TORINO - Via Gioberti, 12 — FIRENZE - Via Franca, 2

MANIFESTAZIONE DI PIACENZA. — Il Direttore Generale accetta la nomina nel Comitato d'Onore delle Manifestazioni di Piacenza.

RAPPRESENTANZA DEL TOURING NELLE GIURIE PER LE ESPOSIZIONI E PEL CORSO DI AUTOMOBILI A PIACENZA. — Si nomina a far parte di dette Giurie in rappresentanza del Touring il cav. dott. Gildo Guastalla, Capo Sezione Automobilistica.

PREMIAZIONI DEL TOURING AI CONCORSI AUTOMOBILISTICI DI PIACENZA. — Si destinano due grandi medaglie d'oro e due medaglie di argento da conferirsi all'Esposizione ed al Concorso di Piacenza.

EREZIONE DEL TOURING IN ENTE MORALE. — Johnson. — Comunica che la Direzione, in seguito all'invito mosso al Consiglio in assemblea dal socio Fortini, di studi sul riconoscimento del T. come Ente morale, presentando in proposito proposte concrete, ha affidato al consigliere avv. Belotti di studiare la questione. L'avv. Belotti ne ha fatto relazione alla Direzione, concludendo col manifestare avviso contrario al riconoscimento del T. in Ente morale.

Belotti. — Illustra i motivi che l'hanno condotto alle conclusioni della sua relazione. Egli dice che il riconoscimento del T. in Ente morale gli conferirebbe il suggello della personalità giuridica: è forse riguardando la cosa da questo punto di vista, che si è formata in taluni la convinzione che il T. — Ente così vasto e che ha appunto così cospicua importanza nella vita del paese — non debba esser privo del suggello della legalità. Nullameno la creazione in Ente morale non è necessaria perchè un Ente sia giuridicamente capace, e cioè soggetto ed oggetto di diritti: e cita l'esempio di Associazioni numerosissime, le quali, per mezzo dei loro rappresentanti contraggono debiti ed obblighi anche in confronto ai terzi, stanno in giudizio e vivono come gli Enti legalmente riconosciuti.

Il Touring è nella condizione di queste Associazioni: attualmente l'eruzione in Ente morale del T. non muterebbe nulla dell'attuale sua vita: non vi è che la questione della istituzione del T. in ente o legatario: però quando il T. trovasse il munifico testatore, non gli sarebbe per altro preclusa in nessun modo la via per ricevere il beneficio.

Non riconosciuta per ora la necessità dell'eruzione del T. in Ente morale, occorre esaminare l'opportunità del provvedimento. L'eruzione in Ente morale conferisce ad un Ente una certa qual maggior solennità, una certa maestà di atteggiamenti, un più stretto rapporto collo Stato. Ma se ciò da un lato può giovare al T., dall'altro il provvedimento metterebbe sopra il T. una specie di sindacato, in quanto i bilanci devono essere sottoposti agli effetti del Fisco, all'Autorità amministrativa, non bastando per l'approvazione dei bilanci il voto favorevole dei soci. Ora questo è grave, non già per la

toma di controlli sulla gestione del T., ma perchè a funzione tutoria dell'autorità potrebbe evidentemente pregiudicare lo svolgimento spedito della vita di un Ente che intende favorire tutte le manifestazioni della libertà del moto.

Gli Istituti come il T. hanno bisogno di libertà, di indipendenza e di larghezza nelle iniziative: ciò non toglie che il T. non debba tuttavia appoggiare col maggior favore una legge che mirasse ad ordinare la vita delle Associazioni di fatto. Ma non conviene che stando così le cose il T. chieda ora l'eruzione in Ente morale.

Accenna come dettaglio ad alcune difficoltà alle quali si andrebbe incontro accettando la raccomandazione di eruzione in Ente morale: non potrebbero ad esempio essere emessi mandati di pagamento non muniti del bollo.

Ricorda come in Francia il T. C. F. abbia ereditato di sollecitare il proprio riconoscimento in Ente di pubblica utilità (che corrisponde alla eruzione in Ente morale in Italia) perchè in quel paese vi è una maggior libertà di movimenti, dovendosi per esempio i bilanci presentare ai soli effetti della tassa di registro sui contratti che l'Istituto stipula, senza nessun riguardo alla tassa di mano morta.

Il Consiglio, dopo breve discussione nella quale esprime avviso conforme alle conclusioni della relazione Belotti, vota all'unanimità di non prendere per ora in considerazione la proposta di eruzione del T. in Ente morale, mandando a comunicare il voto al socio Fortini, che ha affacciato la proposta nell'ultima assemblea.



CONSOLATO

Consoli.

Albano Ragni	Egisto Perez.
Ameno	Dott. Luigi Vallano.
Arsé	Emilio Maddalozzo.
Azzate	Gaetano Chiovini.
Barge	Alfredo Geure Costa.
Brissago	Dott. Oscar Greppi.
Caprino Veronese	Carlo Arduini.
Caste S. Lorenzo	Raffaele Molale.
Cori	Ing. Alfonso Stampiglia.
Ferrara (Cons. Mil.)..	Cap. Ludovico Somigliana.
Ficarolo	Nelusco Stefani.
Gambold	Avv. Tommaso Besozzi.
Gassino	Avv. Vittorio Alfredo Fasella.
Gorace	Giacinto Cavalieri.
Glacellano con Baruch.	Luigi Marangoni.

Voigtländer & Sohn, A. - S.
BRUNSWICK (Germania)

.. MANIFATTURA D'OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE ..

Succursali a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi, Londra, Mosca, Pietroburgo, New-York.

Binocoli Prismatici

per Viaggio, Sport, Caccia, Teatro, e Militari. In uso permanente nell'armata e marina germanica e all'estero.

In vendita presso tutti i negozianti di ottica

DOMANDARE PREZZO CORRENTE N. 280



Gioia Tauro Dott. Rosario Reacigno.
 Gottolengo Rag. Giuseppe Loglio.
 Guayaquil Luigi de Nicolais D'Alvarez.
 Guastalla Diomede Castagnetti.
 Iliasi Augusto Perbellini.
 Ischia Avv. cav. Cristoro Massella.
 Jorzi Saverio Moren.
 Lagonegro Cav. Giuseppe Picardi.
 Loano Cav. Emanuele Accame.
 Lusiana Tullio Tescari.
 Macherio Raffaele Silva.
 Marene Cav. Pietro Riando.
 Medicina Ing. Giovanni Mazzanti.
 Molzo Gaetano Salvatico.
 Mesagne Leonardo Russo.
 Mostre Camillo Matter.
 Moglia Giuseppe Sacchi.
 Oropa Ramella Nelusko.
 Padova (Cons. Univ.) Enrico Astolfoni.
 : : : Federico Secondo Cesarano.
 : : : Elio Lovadina.
 : : : Orazio Sterle.
 Passignano Dott. Adolfo Dominici.
 Pavia (Cons. Univ.) Sormani Cesare Amedeo.
 Poggibonni Nestore Fontani.
 Pontoglio Battista Loda.
 Potenza (Cons. Mil.) Nino Ariotti.
 Ribera Carmelo Vella.
 Roma (Cons. Univ.) Ezio Mammoli.
 Roma Carlo Alberto Pirzio Birelli.
 Torano Nuovo Camillo Montori.
 Vignale Monferrato Dott. Mario Bossi.

Medici.

Ameno Dott. Luigi Vallana.
 Cinquefrondi Dott. Antonio Manferoce.
 Cortenuova al Piano Dott. Giuseppe Pavia.
 Fluminimaggiore Dott. Luigi Masala.
 Gardone Riviera Dott. Giuseppe Molinari.
 Jesi Dott. Antonio Fibbi.
 Martinengo Dott. Emilio Bassi.
 Monchio Dott. Domenico Barberli.
 Montecchio Dott. Roberto Comini.

Monticello Dott. Luigi Oggioni.
 Pistoia Dott. Pietro Capecechi.
 Sedico Dott. Ferruccio Marchi.
 Vignale Monferrato Dott. Mario Bossi.

Legali.

Crema Avv. prof. Francesco Macry
 Correale.
 Jesi Avv. Silvio Solaroli.
 Mirabello Monferrato Avv. Giuseppe Nervi.
 Modigliana Avv. Emilio Cappelli.

Soci quinquennali.

Alzona Ing. Luigi, Roma — Balladori Angelo,
 Lodi — Bassi cav. Emilio, Fucecchio — Bollo Mario,
 Milano — Benodotti avv. G. Cesare, Asmara — Bolle
 G. B., Genova — Bonami Emilio, Chianciano —
 Bonino Federico, Bologna — Bonivento rag. Gio-
 vanni, Venezia — Bontà Mario, Bontà Nicola, Bue-
 nos Ayres — Calzetti cav. Achille, Atene — Casti-
 glioni Luigi, Milano — Cocini Giovanni, Abbate-
 grasso — Di Castri Gaetano, Asmara — Douglas
 Scotti conte Pietro, Milano — Emanuelli ten. Um-
 berto, Roma — Fantoli dott. Luciano, Palianza
 — Ferrucci Ferruccio, Vico Pisano — Fornari Ici-
 lio, Casilda — Fubino Francesco, Buenos Ayres —
 Galantuomo Giocondo, Fondi — Girard Paul, Pa-
 rigi — Girelli Giovanni, Verolanuova — Hensem-
 berger Serafino, Napoli — Laubard Emilio, Torino
 — Lubomirski P. pe Alessandro, Ospedaletti — Mo-
 lino Benvenuto, Chieri — Montuori G. B., Atene
 — Moretti Emilio, Montevideo — Novarese ing.
 Vittorio, Roma — Parenzan ing. Giovanni, Or-
 mea — Perazzi Valeriano, Genova — Ponti avv.
 Emilio, Pozzi Agostino, Prandoni Achille, Prandoni
 Cesare, Milano — Rampinelli Gaetano, Rosario Santa
 Fe — Ricci Riccardi march. Antonio, Carmignano
 in Chianti — Rizzi cav. Ettore, Modena — Sacer-
 dote ing. Nino, Milano — Seramuzzi Maurizio, Bue-
 nos Ayres — Serpieri cav. Vincenzo, Pireo — Signo-
 rini Antonio, Casalpusterlengo — Stolte Albert, Na-
 poli — Ulcher ing. Guido, Bergamo — Zecchini
 Carlo, Maniago — Zito Francesco, Asmara.



**IN 4 MINUTI
POTETE RADERVI PERFETTAMENTE**



**OLTRE DUE MILIONI
di rasoi "Gillette," sono
in uso in tutte le parti
del mondo e nella migliore società**

GRANDISSIMA ECONOMIA

SEMPLICITÀ

IMPOSSIBILE FERIRSI

MASSIMA PULIZIA

FACCIA SEMPRE LISCIA

ANCHE CON BARBA DURISSIMA

*Domandate il nome "GILLETTE,"
e guardatevi dalle imitazioni.*

L'apparecchio "Gillette," fortemente argentato in
elegante astuccio con 12 lame, 24 tagli . L. 25 —
Pacchetto con 10 lame di ricambio 3,50

**IN VENDITA PRESSO NEGOZIANI DI COLTELLERIA,
PROFUMERIA, ARTICOLI CASALINGHI E DA VIAGGIO**

Unica deposita in Italia per la vendita all'ingrosso

MARX & C. Coltellaria Riunite Brescia



**Gillette Safety
Razor**
NE AFFILARE - NE ARROTARE

Elenco dei Candidati

soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Aprile 1908

SOCI VITALIZI. (*)

ASINARA, Salgado Raggi march. Giuseppe, Governatore della Colonia Eritrea — ATENE, Serpierti comm. Fernando — BOGLIASCO, Mezzano Emanuele — BOLOGNA, Camera di Commercio — BUENOS AYRES, Anasagasti Ing. Horacio; Dall'Oglio Fernando; Damante Alberto, Pozzi Aldo — CABILDA, Gagliardi Angelo — DOZZA IMOLESE, Nerosi Nereo — FINALBURGO, Basso Pietro A. — GENOVA, Conte Giovanni; Gondrand comm. Clemente; Rotondi dott. Giorgio — LATISANA, Peloso Gaspari Carlo — LERA, Davicini cav. avv. Carlo — LOCANA, Poggi dott. Attilio — MILANO, Fontanella Reniamino; Kolbe Ing. Jonas; Vaccarossi Veratti Gina — MIRANDOLA, Magnanini Giorgio — MONTEVIBEO, Corona march. Giovanni — NAPOLI, Baston cav. Armando, — PARIS, Kemp Arthur Y. — PAVIA, Necchi Ambrogio — PEGLI, Pallavicini Durazzo marchesa Teresa — PONTEDECIMO Candela avv. Valerio — ROMA, Pumaroli Giuseppe; B. E. Tittoni Tommaso — SIENA, Bich Berghesi conte Luigi, Prigiolini Maria Ant. — VARESE, Pflizmajer comm. Guglielmo — VENEZIA, Treves de' Ronfili barone Alberto.

SOCI ANNUALI. (**)

ALESSANDRIA. — De Giovannini Mario, Pagni Luigi, Riva Sannoverino cav. Ludovico.
 Cabella Ligure. — Domergasso Francesco.
 Calosso. — Grasso Renato.
 Casale. — De Ambrogio Eugenio.
 Pontestura. — Bernasconi Ermonegildo.
 Pocca Orimada. — Lassa cav. Angelo Maria.

Serravalle Scrivia. — Cambiaggi Giacomo.
 Tortona. — Pedovilla Paolo.
 ANCONA. — Guglielmi Guglielmo, Presutti Ing. Pasquale, Tagliaferri Ing. Ezio, Ullasse rag. Francesco.
 Arceria. — Ottaviani Girolamo.
 Castellone di Stassa. — Peyerleri Alfredo.

Jesi. — Santarelli Silvio, Sestione di Jesi del Club Alpino Italiano.
 AQUILA. — Deputazione Provinciale.
 Azzano. — Dottarelli Ulderico, Roncalli Guido.
 Castel di Sangro. — D'Achille Giacomo.
 Giola de' Marsi. — D'Angelo Valentino.
 Popoli. — Villa Nicola.

Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTI-CINQUE se all'Estero

(**) Art. 6 e 7: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Stagione
1908

Motociclisti attenti!

Stagione
1908

Non dimenticate che una macchina per essere completa deve chiamarsi MOTOCICLETTA, se deve fare sempre un servizio senza il più che minimo inconveniente. — Non dimenticate che di tutte le Motociclette quella che tiene ancora oggi il maggior numero del record:

di VENDITA MONDIALE, di ROBUSTEZZA, di SCORREVOLEZZA,
 di ECONOMIA NEL CONSUMO E NELLA MANUTENZIONE, è incontestabilmente LA

F



N

F. N. Motocicletta monocilindrica L. 850 —

F. N. Motocicletta quattro cilindri L. 1100 —

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE — HERSTAL - LIÉGÉ

Succursale per l'Italia, gerenza:

A. FUSI & Co. - MILANO

DIREZIONE: Piazza Castello, 16

GARAGE: Via L. Mascheroni, 43

Cataloghi illustrati a richiesta, indicando il numero della tessera di socio del Touring.

REFERENZE A DISPOSIZIONE

IN QUALUNQUE PARTE D'ITALIA.

- Vittorio.** — Bellei Vito.
AREZZO. — S. Giov. Valdarno. — Lovari Alfredo, Valduga ing. Ugo.
ASCOLI PICENO. — Carpinacci cav. magg. Giuseppe, Federici Ermanno, Mariani Ernesto, Marini Vincenzo.
Amandola. — Belli Antonio, Damen don Roberto, Marcoaldi Alberto.
Castel Trovato. — Costantini Matteo.
Falerone. — Ruffini Ruffino.
Guardia Lomb. — Comperchio dott. Angelo Ant.
AVELLINO. — Serino. — Romel dott. Marco.
BARI. — Bianchi Damaso, Melodia Andrea, Visconti Sabino.
Attamura. — Melodia Tommaso.
Barletta. — Radamonti Luigi.
Bisceglie. — Bufo march. Domenico.
Giota del Colle. — Milano ing. Giovanni.
Minervino Murge. — Carbone Francesco, D'Alò Ernesto, De Chiaro Luigi, Limongelli Francesco, Matora dott. Luigi, Roberti avv. Michele.
Noce. — Martucci Giovanni.
Spinazzola. — Atella Pietro, Campanelli Michele, Di Chio Antonio, Fanizza Angelo, Rosati Nicola, Rossi Ernesto.
BELLUNO. — Bonora cav. cap. Zaccaria, Colle Fulcio, Dall'Armi cav. Roberto, Fossa cap. Vittorio, Mamoli cap. Alfeo, Pesenti Adolfo, Tallachini Luigi.
Fossano. — Bozzola Antonio.
Lamon. — Faoro Virgilio.
Ponte nelle Alpi - Alipago. — Unione Ciclistica.
Valle di Cadore. — Baroni Augusto.
BENEVENTO. — Biddau prof. Giuseppe.
Ceromaggiore. — Testa dott. Raffaele.
BERGAMO. — Aphel Carlo, Gavazzeni Roberto, Pesenti dott. Federico, Rocchetti Antonio, Tavecchi Pietro.
Calolite. — Ragazzoni Vittorio.
Castione della Presolana. — Longo dott. Angelo.
Crespi d'Adda. — Carulli ing. Pietro.
Desio. — Piantoni Giovanni.
Fontanella. — Stanga Benvenuto.
Gazzaniga. — Gibelli dott. Giovanni.
Ghisalba. — Moroni Ferdinando.
Loverso. — Nele Antonio.
Mossanica. — Camozzi Giuseppe.
Ponte S. Pietro. — Bocelli avv. Alessandro, Circolo Pro Salute, Ubbiali Samuele.
TreSCORE Balneario. — Circolo Sociale.
Treviglio. — Cioeca Maurizio, Crippa Romeo.
BOLOGNA. — Barbieri Filiberto, Belletti Mariano, Bianco Guido, Bonino Federico, Canedi dott. Carlo, Cappelletti Aldo, Colombari Giuseppe, Filicori ing. Ugo, Gorotti Angelo, Martelli Ugo, Mazzini Luigi, Minarelli Ferdinando, Monari Guido, Moretti Natale, Moruzzi Giovanni, Passarelli dott. Giuseppe, Pinardi Cesare, Rizzoli dott. Cesare, Rosa Gaetano, Sacerdoti Guglielmo, Scrina cap. Stefano, Simonini Armando, Turri Salvatore, Ugolini dott. Giuseppe, Vaccari Angelo, Zanotti dott. Augusto.
Castel Maggiore. — Schiassi Romano.
BRESCIA. — Cacciatore Giuseppe, Gaxa Carlo, Gel Angelo, Guzzi Pietro, Tadini Giuseppe, Togni Virgilio, Zaniboni Pietro.
Bogliaco. — Nodari Luigi.
Breno. — Tonolini ing. Franco.
Coccaglio. — Almiel Vincenzo.
Gardone Ric. — Zavar Federico.
Gogitone Sopra. — Lancellotti Orasio.
Gorzone. — Piccinelli Attilio.
Gottolengo. — Loglio rag. Giuseppe.
Manerbio. — Zani Antonio.
Pontoglio. — Anselmi Giovanni, Chiari Antonio, Comotti Carlo, De Angeli Adolfo, Decio Francesco, Gorini Carlo, Metelli Ettore, Remondini Pietro, Russi Francesco, Vanetti Emilio.
Rovato. — Rossi Giovanni.
Salò. — Leonesio Vittorio, Mazzoni Umberto, Polacco ing. Aurelio, Zanelli Giuseppe.
Tremosine. — Rossi Michele.
Vabarno. — Gozza Francesco.
CAGLIARI. — Abruzzese prof. Antonio, Trudu rag. Salvatore.
Ingiurioso. — Stefani ing. Pietro.
Macomer. — Gutierrez dott. Silvio.
Nebida. — Manca Gaetano.
Rosas. — Manconi Luigi, Modda Giovanni.
Sturgus. — Bol Antonio.
Ussana. — Nieddu Cao don Giuseppe.
CALTANISSETTA. — Gaetani d'Oriso conte Salvatore.

BRITANNIA

non conosce bicicletta migliore della



Per circa 50 anni questa marca è stata ed è sempre avanti a tutte per costruzione modelli e finitura.

Qualità superiore

AGENTI

MILANO	F.lli Brigatti - 22, Corn Venezia.
TORINO	Giuseppe Giorda - Piazza Paleocapa.
BOLOGNA	Antonio Peanoli - 4, Via Barberia.
GENOVA	G. Malvisi - 178 r., Via Carlo Alberto.
ROMA	Avv. Cav. G. Coridori - 53, Via del Tritone.
BERGAMO	Giacomo Begnini - 8, Borgo Palazzo.
BIELLA	Valentino Maroino - 6, Via Umberto.
FERRARA	F.lli Zanotti - 63-75, C. Porta Reno.
LECCO	Umberto Moretto - 2, Piazza Maximali.
LUCCA	Giuseppe Sonnenfeld - 18, Corn Garibaldi.
MANTOVA	Enrico Bernoni - Portici Broletto.
MODENA	Filippo Gattei - Portico del Collegio.
NOVARA	Ottavio Pedretti - 19, C. Carlo Alberto.
PADOVA	Curcio Aperi - 12, Via del Santo.
PARMA	Florenzo Scipioni - 10, Via Leon d'Oro.
PISA	A. Montecchi - Via Tavolara.
RAVENNA	Romano Montanari - 18, Via Cavour.
UDINE	Teodoro De-Luca.
VERONA	G. Pedersoli - 8, Piazza Dante.
PISTOIA	Augusto Margelli - 126, V. Madonna.

THE SWIFT CYCLE Co. Ltd. - Coventry - England
 Rapp. Generale per l'Italia: L. MAGNANI - PARMA

BINOCCOLI Stéréo-Prismatici



"HUET,"

Adoperati ufficialmente
 in Francia
 dal Ministro della Guerra
 e della Marina.

MODELLI SPECIALI
 per L'ESERCITO, la MARINA
 il TURISMO, lo SPORT, ecc.

FORTE POTENZA — GRANDE LUMINOSITÀ
CAMPO VISUALE ESTESISSIMO
PICCOLO VOLUME

Dal punto di vista dell'ottica come della costruzione
 i Binocoli "HUET", sono considerati i più perfetti.

In vendita presso tutti i negozianti di articoli d'ottica
 o presso il fabbricante

HUET & Cie. - 144, Rue du Temple - PARIS

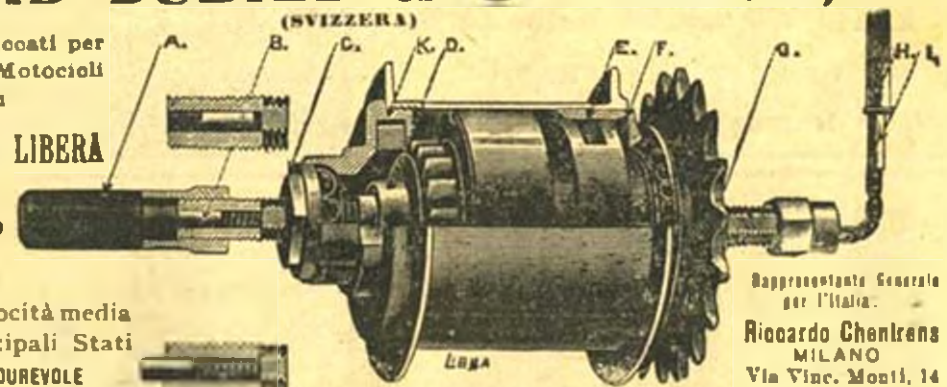
CHIEDERE CATALOGO

Massarino. — Bartoli avv. Girolamo.
CAMPOBASSO. — *Agnone.* — Gamberale cav. dott. Venanzio.
CASERTA. — Raffaelli Ercole.
Fondi. — Bortone Abramo, Galantuomo Giocondo.
Lenola. — Pandozi Giulio.
Maddaloni. — Raverta ten. Pietro.
CATANZARO. — Perri Gaetano, Principe Domenico, Sorivo avv. Luigi, R. Scuola Pratica d'Agricoltura.
COMO. — Balleggi Ugo, Benzoni Pietro, Castoldi Carlo, Corutti Formo, Dotti Giovanni, Greco rag. Emilio, Greco Ettore, Loverini Antonio, Rutschmann Oscar, Sommaruga Adalberto.
Bellano. — Gnocchi Attilio.
Besozzo. — Schelzig Alfredo.
Brienno. — Comitti Raffaele.
Camerlata. — Albionco Natale, Locatelli Luigi.
Cantù. — Calconi Colombo Carlo, Liotti Alberto.
Casile sopra Lecco. — Moretti rag. Gaetano.
Comerio. — Introlini Emilio.
Cortenova. — Bianchi Francesco.
Derefo. — Torri Giuseppe.
Dorio. — Torri Vincenzo.
Gazzola. — Croci Ercole.
Gottro. — Citterio don Pier Luigi.
Grandate. — Trombetta Vincenzo.
Leggiano. — Riva Giovanni.
Lomazzo. — Sonvico Domenico.
Lutino. — Macchi Arturo.
Lurate Caccivio. — Testoni Vittorio.
Mandello. — Alboni Ettore.
Mastianico. — Benaglio Beniamino, Firino Luigi, Ragonesi Giuseppe.

Merate. — Corti Giovanni, Perego Carlo, Spalati Attilio.
Olgiate Comasco. — Sala Ferdinando.
Ponte Chiasso. — Bellenghi Carlo.
Ponte Lambro. — Camora dottor Alfredo.
Reno. — Costantini Cesare.
Tradate. — Anzani Giuseppe, Moregaglia Felice.
Varese. — Fontana Senatore, Frigerio Carlo.
Vergobbio. — Moia Giuseppe.
Viggù. — Molina Alfonso.
COSENZA. — Battaglini Antonio Giov., Morando Vincenzo.
Carliati. — Camilli Vincenzo.
Cassano Jonio. — Criscuolo Vittorio, Paternostro Luigi.
CREMONA. — Braga Eliseo, Galimberti Giuseppe, Gauda don Giovanni, Guelfi cav. magg. Giacinto, Mannini nob. Camillo.
Aquanegra. — Guida dott. Venosiano.
Castel Gabbiano. — Donarini dott. Luigi.
Crotta d'Adda. — Fossa Erminio.
Rohceco d'Oglio. — Società Sportiva.
Sorcinia. — Galmanini Luigi, Zani Ascanio.
CUNEO. — Camertoni dott. Zama.
Alba. — Farinetti Lorenzo. — Lettore cap. Camillo, Violino ten. Francesco.
Brà. — Millone Eugenio.
Busca. — Grassino Francesco.
Cavallermaggiore. — Turletti Gio. Agostino.
Centallo. — Blenio Giovanni.
Ceva. — Valetto G. B.

Mareno. — Rlando Pietro.
Racconigi. — Costamagna dott. Giuseppe, Fontana geom. Domenico, Franzero Carlo Maria, Imberti Antonio.
Saluzzo. — Bigo geom. Bartolomeo.
S. Michele. — Eula Giuseppe.
Vezza d'Alba. — Troya Felice.
FERRARA. — Bovi Carlo, Chiorigatti Giuliano, Guerra Fernando, Mascarucci Filadelfo, Santini Silvio, Soldati Alfredo, Zoni avv. Arrigo.
Magnacaccia. — Pinza cav. Acquilino.
Mesola. — Frigieri Aldo.
Miglarino. — Campanuti Alghisio.
Ro. — Marchesini dott. Aroldo.
Voghera. — Bonazza Arturo.
FIRENZE. — Becucci Corrado, Bertelli Alberto, Biagioni Ugo, Boncinelli rag. Ettore, Bosio Raoul, Campi Paolo, Cantini Guglielmo, Chivivattati ten. Enrico, Cloni Lello, Cotugno ten. dott. Pietro, De Martino ten. Arturo, Di Stefano Giovanni, Gondi Giuliano, Greco dott. Domenico, Maridati Cesare, Marini Umberto, Menicucci cav. Filoteo, Madonna dott. Antonio, Michelucci rag. Tito, Paul Emilio, Padulli rag. Giuseppe, Pollizzari ten. Arrigo, Piovola Ambrogio, Pisani Giuseppe, Ricciardi Giuseppe, Santa Maria Alberto, Santini Guido, Socii Gustavo Alfonso, Spooner Ansaldo, Vannini Giovanni.
Bagno di Rom. — Filippi rag. Guido.
Capostrada. — Dami Modesto.
Carmignano. — Bertieri Francesco, Mulardi Odoardo.

EDOUARD DUBIED & Co - Couvet, 22
 (SVIZZERA)
 Fabbrica di pezzi staccati per Velocipedi, Motocicli e Automobili
MOZZO A RUOTA LIBERA
"EDCO,"
 TRE VELOCITÀ
 Presa diretta per velocità media
 Patentato nei principali Stati
 SEMPLICE · SOLIDO · DUREVOLE



Rappresentante Generale per l'Italia:
Riccardo Chenkens
 MILANO
 Via Vinc. Monti, 14

CENTAUR CYCLE Co. LTD. - COVENTRY
 CASA FONDATA NEL 1876

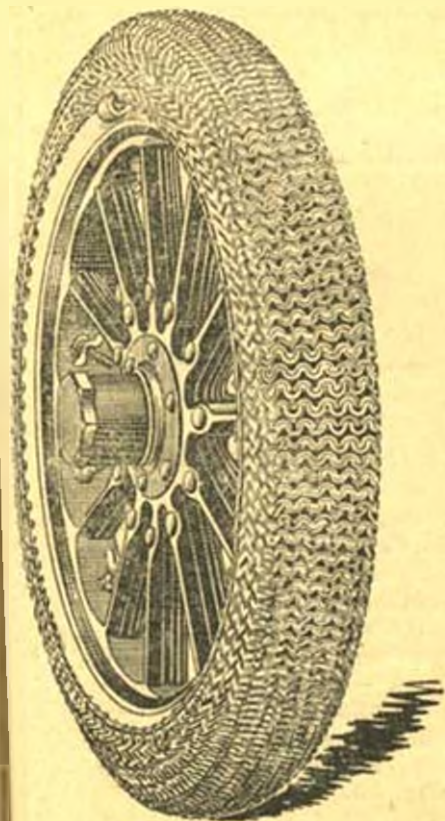
CENTAUR

VELOCIPEDI DI PRIMO ORDINE
 Agenti per l'Italia con Deposito: **BONZI & MARCHI MILANO**
 Via S. Nicolao, 1

Doradola. — Casadol Giulio, Maltoni Armando, Ravagli Paolo.
Gambola. — Ronleri Paolo.
Larciano. — Buongiovanni Ing. Lisandro, Talini Ermindo.
Montopoli Val d'Arno. — Falchi cav. dott. Isidoro.
Pistoia. — Baldini Adriano, Bettini dott. Celso, Biagi Giulio, Biagioni Nello, Billi Michele, Borsi Lorenzo, Bruschi Dante, Bruni Santi, Bugiani prof. Ferdinando, Buongiovanni Mario, Chiantoro Piero, Chiti Agostino, Cipolla Pietro, Consorti Amedeo, Contini Oreste, De Franceschi bar. avv. Carlo, Frosini Sebastiano, Giannini Alcide, Giannini Ilo, Gualandri Augusto, Leoni Alberto Mario, Mandorli Gino, Mariotti Ugo, Marrasini Rocco, Melani Vittorio, Mozzala Alfredo, Mezzetti Romeo, Monticelli Giacobino, Nicolai Antonio, Pacinotti Alfredo, Paglianti Armando, Pedrazzi rag. Giuseppe, Sozzifanti ten. Alessandro, Vannelli Amedeo, Vignoli Silla.
Portofino. — Paganelli Serafino.
Pracchia. — Galligani Vincenzo.
Prato. — Preti Giulio.
Tizzana. — Casanova dott. Morando.
Vallombrosa. — Bossi Piero, Cucciolli Ignazio, Lolli Fausto, Manzoni Giovanni, Merlo Ferruccio, Mottola Umberto, Robustelli Stefano.
FOGGIA. — Cantatore Leonardo.
Castelnuovo della Daunia. — Trotta Diodato.
Certagnola. — Tamola Gaetano.

S. Paolo Civitate. — Piucci Bernardino.
Sansero. — Mangione dott. Felice.
FORLÌ. — Merendi Ariberto.
Canonica. — Campana dott. Camillo.
Cesena. — Pavirani dott. Egisto, Valducci Ottavio, Valducci Vincenzo.
Forlìpopoli. — Pignattari prof. Giacinto.
GENOVA. — Agazzi Ferdinando, Aluigini Emilio, Amwerd Giuseppe, Barbieri Antonio, Barral Eugenio, Beale W. G., Bollo dott. G. B., Bonazzi Luigi, Carani Benedetto, Cataldo Giuseppe, Circolo Filologico Stenografico, Corona Ing. Edoardo, Costa Pericle, Cross Giovanni, Cuniberti Felice M., Curletto Gino, Donghi Alessia, Enrie Eugenio, Figari Eugenio, Florio Luigi, Fossati Agostino, Ghiglione Stefano, Giordano cav. Bartolomeo, Gondrand Francesco, Grillo G. B., Gruppo Johnny, Grossi Pietro, GUANO GINA, Jacobson Anton, Kay A. J. M., Leoni cav. Francesco, Mandelli Ermenegildo, Maruzzi Enrico, Martinotti Alfredo Arturo, Merello Emilio Vittore, Novelli Angelo, Pedemonte Ettore, Ravano Italo, Romund Hugo, Rocio Cesare, Rosasco Carlo, Salvadè Attilio, Simonazzi Mario, Siron Camillo, Società di Navigazione «Lloyd Italiano», Sorgenti Ferruccio, Stella Italo, Tassara rag. Rinaldo, Varese Elvo, Zapparoli Orindo.

Apparizione. — Della Torre Francesco.
Bolzaneto. — Verardo Settimio.
Castro Montenotte. — Bagliani Giulio.
Campomorone. — Leveratto don Giuseppe.
Cogoleto. — Benz Ing. Carlo.
Cornigliano L. — Noris Carlo.
Finalmarina. — Rapa Ernesto, Romano Enrico.
Pegli. — Quecco Rocco.
Pietra Ligure. — Monti Bragaglia cap. Carlo, Municipio, Vitale rag. Ugo.
Sampterdarena. — Società Ciclistica «Velo Union».
Sarona. — Beviacqua Giuseppe.
Sestri Lecchie. — Bo Giuliano, Mirto Antonio, Santi Ferdinando.
Spesio. — Gori Leonardo, Società di M. S. fra Imp. Civili.
Torriglia. — Maglioncalda Giovanni.
Varasse. — Viotti Alessandro.
GIRGENTI. — Biagotti ten. ussepe.
GROSSETO. — Castellazzara. — Spireck Ing. Carlo.
Manciano. — Fratini dott. Tomaso.
Pereta. — Giacquini-Ferrini Gian Ludovico.
Porto S. Stefano. — Menechicchi Osvaldo.
S.ia Liberata. — Quagli Luigi.
LECCE. — Lepori Ing. Giuseppe.
Carmitano. — Pulli Eugenio.
Galatina. — Sartori Iino.
Galatone. — Lillo dott. Vincenzo.
Mesagne. — Russo Leonardo.
Mottola. — Faenza avv. Ignazio.
Noroli. — Micelli Domenico.
LIVORNO. — Circolo Militare, Del Pino rag. Giulio, Landi Ettore.



G. PARATORE

Fabbrica di

Corazze Salvagomme

Brevetto "Auteri,"

ANTISDRUCCIOLEVOLI.

IMPERFORABILI.

NON RISCALDANO.

NON TOLGONO VELOCITÀ.

CONSERVANO INDEFINITIVAMENTE I COPERTONI.

RESISTONO AD UN PERCORSO

DI PIU DI DIECIMILA KILOMETRI.

TRE MESI DI GARANZIA.

PALERMO - Via Sammartino, N. 43

LUCCA. — Ballerini cav. avv. Giulio Cesare, Dinucci Mario, Jacopi Alberto, Malerbi Serio G., Munkeljo, Trivellini rag. Mario. *Borgo a Mozzano.* — Brancoli avv. Luigi.

Castelvecchio di Compio. — Bartolomei Giovanni.

Fiareggio. — FANTINI LINA. **MACERATA.** — *Porto Recanati.* — De Carolis Onofrio.

Tolentino. — Laureati Luigi.

Treia. — Miconi Luigi, Senigaglia Romeo.

MANTOVA. — De Moll ing. Luigi, Franchini Agide, Madella Domenico, Masotto Enrico, Norlenghi Giuseppe Alberto, Pasquini Dante.

Acquanegra sul Chiese. — Prignacchi Luigi.

MASSA CARRARA. — Cara Ernesto.

Aulla. — Tamanti ing. Giovanni. *Carrara.* — Frugoli Cesare.

MESSINA. — Campolo Attilio, Napoli dott. Antonino.

MILANO. — Alessandro ing. Pietro, Allegri dott. Attilio, Amiotti Ernesto, Andreani Giovanni, Angeleri Alessandro, Anguissola dott. Giacinto, Antonietti Roberto, Ascoli Mario, Aurbacher avv. Luigi, Barboni Emilio, Bardelli Egidio, Bassi Riccardo, Beldrotti Leopoldo, Bellini Alfredo, Bello Mario, Boltrami Augusto, Bernasconi rag. Ernesto, Bersano Marco, Bianchi dott.

cav. Arnaldo, Bianchi Emanuele, Bianchi Giovanni, Bicchietti Enrico, Boggi Giuseppe, Bonetti Leonardo, Bonomi Vittorio, Bordini rag. Giuseppe, Borroni Paolo, Bozzi Gaetano, Braggion Guido, Braschi Isidoro, Brianzi Tullio, Brunck ing. Luigi, CAIMI ENRICA, Cajelli Stefano, Calcagni Emilio, Calvi Giuseppe, Cattaneo Luigi, Celli Alberto, Cherubini Mario, Clerici Lorenzo, Clerici Leone, Codognano Plinio, Colombo Guerriero, Colombo Luigi, Costantini Giuseppe, Croppi Attilio, Croci Angelo, De Carl Luigi, Della Giusta dott. Francesco, Della Longa Vittorio, Douglas Scotti cap. Pietro, Doninelli G. B., Finzi Umberto, Fornaroli Giuseppe, Franceschini Alessandro, Frascini Luigi, Fuini Jacopo, Galli Marcello, Galli Santino, Gatti Emilio, Ghiron rag. Emanuele, Glaeser Angelo, Gismondini Alessandro, Gregori Arnaldo, Greppi Giovanni, Orioni Edoardo, Guerini Adolfo, Guglielmini Guglielmo, Imperiali Paolo, John Heer, Jelmoni rag. Amilcare, Kleina ing. Enrico, Koristka Mario, Lazzari Giulio, Lorini Carlo, Luzzatto cav. Cesare, Mailander Ernesto, Malaspina Apollinare, Manfredi Giuseppe, Maregatti Ottone, Marenzi rag. Attilio, Massarani Ugo, Miani Mario, Minetti Mario, Molteni Umberto, Monti Anacleto, On-

gari Adriano, Orlandi Carlo, Ottuzzi Alfredo, Padulli Raffaele, Paganì Alessandro, Pedrolli Aldo, Perla Luigi, Pescatori Carlo, Pesenti Giacomo, Pignoletti Renzo, Pizzamiglio Edoardo, Politi Edoardo P., Pozzi Agostino, Pozzi Gilberto, Prandoni Achille, Prandoni Attilio, Prandoni Cesare, Rà Giovanni, Rebuffo Casimiro, Regondi Rinaldo Gaetano, Richter Felice, Rigamonti Silvio, Rocchetti Francesco, Roegner Otto, Ronchetti Alberto, Rossi Guido, Rossi rag. Italo, Rusconi sac. prof. Pietro, Sancio ing. Leopoldo, Sassi Luigi, Scarpini Alessandro, Sempres Alfredo, Sfondrini Enrico, Silvani Achille, Silvestri Oreste, Sparavigna Vincenzo, Stephan Umberto, Strazza rag. Paolo, Tellarini Giovanni, Todeschini Camillo, Todeschini Piero, Tona Cirillo, Torretta Luigi, Torri Federico, Tosatti Alfonso, Tradati dott. Cesare, Tribolati Pietro, Tua Carlo, Ullmann Benedetto, Valle Emilio, Vegellio Tiziano, Vitali Oscar, Vitali Plinio, Wallerstejn Ernesto. *Buata Arzizio.* — Beuf Cesare, Macchi Pompeo, Tognola Gaetano.

Carugate. — Tottamanzi Pietro.

Casorate Semp. — Guidi Adolfo.

Castellanza. — Brusadelli Ercole.

Codogno. — Lasserini Giulio.

Cusano sul Secelo. — Allevi Luigi,

Tagliabue Emilio.

Il nuovo Motore FRERA-ZEDEL per Bicicletta.

Il successo avuto dall'applicazione di un motore meccanico alla bicicletta, ha ispirato la fabbrica di motori Zedel di Pontarlier (Rappresentata in Italia dalla Società Anonima FRERA - Milano, con filiali in Torino, Parma, Padova, Bologna, Firenze, Mantova, Roma) alla costruzione di un nuovo modello di motore leggerissimo con valvola d'aspirazione automatica e accensione a magneto. Siccome la motocicletta grande e pesante che si maneggia con difficoltà, va man mano scomparendo, si è sentito perciò il bisogno di costruire questo piccolo motore col miglior materiale esistente, introducendovi le ultime perfezioni. — I vantaggi di questo motore, nonché tutti i dettagli della costruzione, sono qui descritti. — Il motore ha una posizione inclinata nel telaio e vien fermato da tre attacchi (2) fusi in un sol pezzo col carter in alluminio. Causa quest'inclinazione i colpi dell'andirivieni del pistone vengono distribuiti sulla lunghezza della motocicletta e quindi rimangono quasi impercettibili. — Il cilindro (5) è fissato con 4 bulloni e dadi sul carter d'alluminio (1) che racchiude i volantini, ed è provvisto di alette orizzontali che presentano una grande superficie di raffreddamento. La novità e la perfezione nella costruzione di questo cilindro consistono nell'averlo il medesimo separato dalla scatola di scappamento; così per la prodotta corrente d'aria, il cilindro e l'invasatura della valvola si riscaldano molto meno e godono di maggior raffreddamento. Il funzionamento assai scorrevole del motore si ottiene a mezzo di cuscinetti a rulli collocati fra le bussole ed i perni dei volantini, bielle (5) e carter (6 e 7) poichè coi rulli ben temperati detti perni si consumano molto meno in confronto al vecchio sistema delle bussole di bronzo e anche con la cinghia tesa fortemente il motore conserva un funzionamento scorrevole. Il magneto (4) ad alta tensione e collocato nel carter (1) dietro al cilindro e così riparato bene dalla polvere, viene azionato dai 4 ingranaggi (9, 10, 11, 12) dei quali il pignone (10) porta la came (18) che serve così ad aprire la valvola di scappamento (14) a mezzo della leva (15).

L'alzivalvola (16) scorre in una lunga guida (17) per impedire la perdita dell'olio, e può essere regolata a mezzo del cappelletto (18) e controdamo (19) di modo che anche consumandosi la valvola (14) si può ottenere la necessaria distanza di mm. 0,8 ad i fra le valvole (14) e l'alzivalvola (16) quando si mette in funzione il motorino. La levetta (21) fissata col supporto (20) sulla guida (17) serve a tener aperta la valvola (14) quando si mette in funzione il motorino. La valvola di scappamento (14) è costruita in acciaio nichel speciale, resistente e duro e quindi è quasi impossibile che possa rompersi. Vicino a questa valvola (14) e precisamente al di sopra di essa si trova la valvola automatica d'aspirazione (22) che resta sempre ben esposta all'aria e riscaldandosi così difficilmente abbiamo ottenuto (come del resto in tutti i nostri modelli) un'accensione perfetta sotto ogni rapporto. Il pistone (24) di ghisa malleabile ha un peso minimo, cosa indispensabile per il buon funzionamento d'un motore piccolo. L'asse (25) del pistone vien temperato e smerigliato, esso è fissato a mezzo d'una vite nuovo modello (26) munita d'un filetto lungo e preciso che ha la punta conica e nell'interno un piccolo foro. Questa vite si deve stringere talmente finchè la testa (D) salta via e così non può più svitarsi. Volendo far riparare il motore occorre svitarla a mezzo d'un trivellino. La biella (27) d'acciaio stampato e temperato da tutte due le punte come pure i 3 perni (5, 6 e 7) che sono più fortemente smerigliati. Le due assi centrali (6 e 7) hanno le teste esagonali e sono fortemente lucistrate nei volantini ben equilibrati. Per non far perdere l'olio all'asse della puleggia è stato collocato un anello (28) anche girevole, il quale, quando la biella si abbassa, vien spinto dalla pressione interna talmente sulla vite di chiusura (24) che oppure una goccia d'olio può defluire. Il punto d'introduzione dell'olio è segnato col N. 80 e volendo levare l'olio sporco basta svitare la vite N. 81. La valvola (32) a sfera serve per pareggiare la pressione d'aria nel carter ed è munita nello stesso tempo di diversi reticelli che impediscono la perdita d'olio da questa parte. Occorrendo mettere del petrolio nel motore nel caso che i seguenti (34) si fossero attaccati sul pistone si deve servirsi del piccolo rubinetto (33) sopra il cilindro. — Tutte le parti del motore vengono continuamente e bene lubrificate a mezzo dell'olio che si trova nel carter (1) d'alluminio ed il motore è stato costruito dappertutto chinso, in modo che è proprio impossibile la perdita d'olio (come si può rilevare dall'iscrizione qui sopra riportata) e può essere adoperato sempre senza il pericolo di sporcarsi. Il N. 86 significa puleggia per la cinghia trapezoidale.

La Società Anonima FRERA - Milano, fornisce biciclette con motore Zedel suddescritto con un peso totale di Kg. 35.

Fagnano Olona. — Crola dott. Giacomo.
Gallarate. — Crosta Filippo.
Gorgonzola. — Assoni G. B.
Guria M. — Platti Angelo.
Lodi. — Ferrari Pietro, Fusari Guerrino.
Magenta. — Garbini Lodovico.
Monza. — Castioni Enrico, Ciampi Riccardo, Francesconi geom. Cipriano, Mammoli rag. Vittorio, Scotti Arturo, Società Sport Edera, Villa Attilio, Villa Luigi, Castelli don Ettore, Ercoli don Felice.
Seregno. — Gagliardi Giovanni, Trabattoni Giuseppe.
Sesto S. Giovanni. — Carminati G. Luigi, Confini Inizio, Missaglia Felice, Sala Giulio.
Treviso. — Paesl Giovanni.
Veduggio al Lambro. — Rossi Ernesto.
MODENA. — Bongiovanni dott. Corrado, Cuboni avv. Luigi, Fiori prof. Paolo, Formiggini dott. Manlio, Guastalla ing. Eugenio, Lotti Gastano, Maltini Romeo, Rizzi cav. Ettore, Stuffer dott. Augusto, Zanfognini dott. Antonio.
arpi. — Casarini rag. Nello, Saetti Alfredo.
Formigine. — Giovannini Ugo.
Mirandola. — Mantovani avv. Pietro.
Nord. — Olivari Aristoto.
Piave del Frigolo. — Galli Serafino, Vicini Giulio Antonio.
Zocca. — Bononcini Giovanni.
NAPOLI. — Aiello Giuseppe, Baston Alfonso, Casella Corrado, Delli Ponti ing. Alberto, Garolla

Augusto, Gay Alfredo, Guerini dott. Vincenzo, La Rosa avv. Domenico, Lucarelli cav. Tommaso, Milano prof. Enrico, Molteni avv. Giulio, Pellicchia Eugenio, Pellicchia Luigi, Pilati Antonio, Pilati Clemente, Pini Silvio, Riva Romano Eligio, Salta rag. Angelo, Salati Giuseppe, Sava bar. Luigi, Scarsi Giacomo, Schneider Edmondo, Trifari Vittorio, Troncone rag. Andrea, Vecchia ing. Vincenzo, Verdini ten. Giuseppe, Virgilio Alessandro, Von Lobstein avv. Guido, Wood W. H., Zirpoli Giuseppe.
Castellmare. — Sannino Ernesto.
Ischia. — Mazzolla cav. avv. Cristoforo.
Sorrento. — Gargiulo ing. Felice, Spasiano cav. Camillo, Tramontano comm. Guglielmo.
NOVARA. — Bozzola Santino, Celesti Giuseppe, Codegone Ercole, Colnaghi Vittorino, Fizzotti geom. Giov., Pagny Dumas ing. Alessandro, Sibille cap. Nino.
Bielva. — Budrà Flavio, Consonno prof. dott. Fortunato, Demolli Ettore, Gambarova Riccardo, Ottone Armando.
Borgo Fercellè. — Municipio.
Callabiana. — Corte Fontana Giov., Gibello Teodoro Ermenegildo.
Casatone. — Biscaldi Giuseppe.
Domodossola. — Carezzi Gervasio.
Fossano. — Dullo don Angelo.
Galliate. — Strada Albino.
Gargallo. — Ferraris Lorenzo.
Gallinara. — Arona Carlo.
Gravelona Toce. — Società Ginnico Velocipedistica «Juventus»
Mongrando. — Platone Mario.

Omegna. — Franzoni dott. Pietro.
Pallanza. — Moriglia Giuseppe.
Paruzzaro. — Borella dott. Franco.
Piane Sesia. — Deambrosia Carlo.
S. Germano. — Gassone dott. Luigi.
Stresa. — Castelli Domenico.
Susa. — Cuzzi Fedele, Montà Albino, Rossi Giacomo.
Valle S. Nicola. — Almone geom. Mirolo.
Vercelli. — Bossi Amedeo, Cioeca Giuseppe, Feglizzo Felice.
Zaverello. — Barazzoni don Davide.
PADOVA. — Rampazzo Giuseppe, Revore Amedeo, Sterle Orazio, Tergolina Celso nob. Gialanzoni Bascol, Vendramin Vincenzo.
Brusegana. — Rugolotto Tullio.
Cittadella. — Simeoni dott. Pietro.
Pozzonovo. — Tresoldi Alessandro.
PALERMO. — Aluzzo Rocco, Caramazza Bernardo, Selmoni Simon, Spataro Zorilli Ugo, Ternabone Salvatore.
PARMA. — Alfieri Carlo, Berzleri dott. Dante, Bocchi Alfredo, Casoli Felice, Cusani Lamberto, Degiorgia Federico, Finzi Gino, Olivieri rag. Luigi, Pottinati Cesare, Prampolini Lello, Primerano ten. Guido, Tagliavini rag. Virginio.
Langhirano. — Belli rag. Pasquale.
Sozzi Giovanni, Tanara Giuseppe.
Medesano. — Conci Ulisse.
Messano. — Soliani Carlo.
Monchio. — Ricci Mario.
Montechiarugolo. — Municipio.
Noce. — Bizzi Ercole.
Pianadello. — Gastaldi don Eugenio.
Roccabianca. — Bocelli Gino.

SOCIETÀ INFIAMMABILI

(Accomandita)

G. Arnoldi & C. - Milano

Telefono 34-50 — Via Paolo Canobbio, 37

PREZZI PER GROSSISTI

BENZINE, PETROLI, LUBRIFICANTI

BENZOL MOTEURS N. 250

Benzina speciale leggerissima preferita nelle gare di velocità a litraggio fisso, per il massimo rendimento

E. KRAUSS Officio e Meccanico di precisione
21-23, Rue Albouy - PARIS (X^{ème})

TAKYR - KRAUSS

munito di obiettivo KRAUSS-ZEISS, conveniente per tutti i lavori

ISTANTANEE ULTRA-RAPIDE, GRANDE RENDIMENTO

TAKYR I - pieghevole | TAKYR III - stereosc.
TAKYR II - folding | TAKYR IV - reflex

Catalogo speciale N. 39 si invia gratis e franco a richiesta.

IMPORTANTE PER I SOCI DEL T.C.I.

Volete lo splendido

Freno Carloni

Duplex 1908 Gratis?

Domandate chiarimenti al

“ Freno Carloni „

S. Vincenzino, 4 - Milano

PAVIA. — Ancilli Emilio, Verno Michele.
 Messanabigli. — Strada Felice.
 Mortara. — Prutti Luigi.
 Santa Cristina. — Gobetti Carlo.
 Travacò Siccomario. — Bianchi Bernardo.
 Tromello. — Masinari Giovanni.
 Vigevano. — Andres dott. Aldo.
 Voghera. — Casto Andrea, Nassano Vittorio, Torti Carlo.
 PERUGIA. — Alberto ten. Cesare.
 Massa Mariana. — Rossi Alessandro.
 Pornello. — Meattelli Zeno.
 PESARO. — Fano. — Biancalana Cesare.
 Fermignano. — Falasconi ing. Luigi.
 Urbino. — Bonifazi Gaetano.
 PIACENZA. — De Ponte rag. Enrico, Manfredi on. ing. Giuseppe, Vitali dott. Torquato.
 PISA. — Bonanno Gaetano, Dentice Frasso conte Ernesto, Giometti Ruggero, Lucchesini Umberto.
 Castelnuovo della Misericordia. — Comparini Bellarmino, Malenchini dott. Raffaello.
 Montecatini di Cecina. — Tonelli Anselmo.
 PORTO MAURIZIO. — Artom ing. Salvatore.
 Bussana N. — Cairo Secondo.
 Dolcacqua. — Courier Francesco.
 Oneglia. — Busana prof. Virgilio.
 Ospedaletti. — Lubomirski principe Alessandro.
 Sanremo. — Bernardelli Mario, Cannessa Antonio, Cicognani Antonio, Lucarda Francesco, Società di Pubblica Assistenza «Croce Verde».

POTENZA. — Lagonegro. — Piccardi cav. Giuseppe.
 Matera. — Ferri Nicola, Manfredi Michele, Mastrogiacomo Gaetano.
 Montalbano. — Rondinelli Prospero.
 Palazzo S. Gervasio. — D'Errico Giuseppe.
 RAVENNA. — Casola Val. — Franceschini dott. Francesco.
 Perelli Ferruccio.
 Massa Lomb. — Quattrini Antonio.
 REGGIO CALABRIA. — Condò ing. Lorenzo, Curatola ing. cav. Pietro, Misuraca cav. dott. Giuseppe, Tommasini ing. Francesco, Vitrioli Pasquale.
 Bianco. — Jelasi Alfonso, Salvadori Filippo.
 Gerace Sup. — Fimognari dott. Gesumino, Migliaccio Giovanni.
 Gioia Tauro. — Battaglini Mario, Galli Ugo.
 Laureana di Borello. — Zanni Romeo.
 REGGIO EMILIA. — Cochetti Ernesto, Passatore dott. Pietro.
 Arceto. — Iotti Carlo.
 Balso. — Tonelli dott. Giuseppe.
 Castelnuovo Sotto. — Rastelli Gracco.
 Fabbro. — Davollo Marani Francesco.
 Levizzano di Balso. — Vaccari Pio.
 Luzzara. — Ponzì Dulo.
 Poviglio. — Bolzoni Lino.
 ROMA. — Alzona ing. Luigi, Barbieri Aristide, Baschieri Ezio, Borardinelli Alfredo, Bertozzi Lucio, Bortucci Tommaso, Borelli Francesco, Bolardi ing. Amelio, Bottini ten. Alberto, Brivonesi Bruno, Cacciottolo Salvatore, Capra Silvio, Carena Angelo, Casucci Guido, Cerri cav.

cap. Vittorio, Circolo Giovanile della Lega Navale Italiana, Colonnelli dott. Francesco, Cortina Guido, Cravero ten. Giulio, Croce Pietro, Cuman Melchiorre, D'Amico Domenico, De Martini Domenico, De Pascalo Andrea, De Stefano Edmondo, Doris principe Filippo, Dreyfuss Arturo, Ervasi Dante, Fioranti ten. Guglielmo, Fiore Antonio, Franchini Melchiorre, Gagnatelli Mario, Gale Edoardo, Grillo avv. Girolamo, Grismayer cav. prof. ing. Egisto, Grossetti cav. cap. Giuseppe, Gualtani Carlo, Guglielmotti cap. dott. Emilio, Illgers Giovanni, Lattanzi Augusto, Lolli Livio, Maffei Arturo, Magnoni Vincenzo, Malusardi Ugo, Manzolini Ettore, Marrucci Italo, Martini Francesco, Mattiello Eugenio, Michelangeli Ezio, Mochi Giulio, Morani Vincenzo, Moroni conte Luigi, Oberty Angiolino, Parisi Celestino, Petrini Arturo, Piorallini Eugenio, Quattrocchio Manlio, Ramo Clelio, Sezione Ginnica Regina Margherita, Repetto Michele, Roccardelli Amleto, Rufini Antonietta, Sangermano cap. dott. Cesare, Savio Carlo, Seganti Giuseppe, Sezione Ginnica Regina Margherita, Sili Cesare, Siragò Giovanni, Sorrentino Giuseppe, Speirani Giacomo, Vaglieri prof. Dante, Valente Romano, Vitale Andrea, Wagner Heinrich.
 Corchiano. — Belloni dott. Antonio.
 Montebono. — Soldi Felice.
 Tivoli. — Marazzani Pietro.

G. LEONI & C.

MILANO

Via S. Giov. Laterano, 6
 Telefono 64-67.

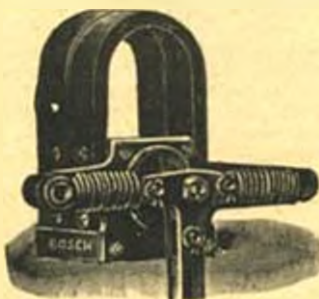
— FORNITURE COMPLETE DI ACCESSORI. GOMME E MATERIE PER COSTRUZIONE DI BICICLETTE

Pneumatici Leoni - Pirelli - Dunlop - Continental - Corona - Vainqueur
Serie Star - Durkopp - B. S. A. - Göricke
 Lygie - Simplon - Peugeot, ecc.

Chiedere Catalogo riservato ai soli fabbricanti o negozianti dell'articolo.

Carlo Soffientini

Via Chiaravalle, 4 - MILANO - Telefono 89-46



Bobine, Magneti, Accumulatori, Voltmetri, Bougie, Guarnizioni, Interruttori, Carburatori, Avvisatori, Plafonier, Conta-chilometri, Filogomma, Nastro Isolante, Cricche, Dispositivi, Densimetri per benzina, Volani di direzione, Ollatori a pressione, Sattori, Applicazioni di magneti. — RIPARAZIONI.

« Il peso, ecco il nemico.

« Il 5% di peso in più porta il 14% di aumento di spesa. »

Bibendum

Consultate il Catalogo 1908
 delle automobili leggere

“LANCIA,”

che sono realmente
 le più economiche!

Lancia & C. - Torino

Via Ormea, 89-91

Viterba. — Bocciarelli Mario, Giorgi Erasmo.
ROVIGO. — Tolle. — Fusetti Umberto.
SALERNO. — Riboldi G. B., Agri. — Porris Roberto, Wenner Maximiliano.
Fratte. — Wieser Federico.
Pagani. — De Pascale Antonino.
SASSARI. — Azzena Mossa Antonio, Rossetti Ademar.
La Maddalena. — Buffa cap. Carlo.
Porto Torres. — Cucinotta dott. Alfredo.
SIENA. — Santini Marco.
Asclano. — Capitani Ugo.
Chianciano. — Bonari Emilio.
Chiusi. — Bologna Francesco.
S. Casciana Bagno. — Bologna Giacomo.
SONDRIO. — Tinivella dott. Giovanni.
Catavenna. — Graziani dott. Giovanni, Neri Filippo.
TERAMO. — Brizzi cap. Emilio, Di Pietro dott. Melchiorro.
Alanno. — Perrotti Cesare.
Casano. — Franchi dott. Salvatore.
Nolesco. — Santoro Giacinto.
Perne. — Giancola can. prof. Salvatore.
Torano Nuovo. — Mancini Federico.
TORINO. — Albarola Salvatore, Appiano Amedeo, Barberis don Natale, Barsanti Cino, Bertelli Cesare, Bounous Ferdinando, Brunet Mare, Cardano Alberto, Carminat Umberto, Carobbio Mario, Catella rag. Giacomo, Caudano Felice, Cavalli Emanuele, Cavallo Natale, Chiabrera Giuseppe, Conti Claudio, Da-

nusso ing. Arturo, Deambrogio Giovanni, De Benedetti avv. Alessandro, De Bernardi Casimiro, Demarelli Menotti, Emma Angelo, FABBRI MARIA, Ferrando Virgilio, Ferrero Attilio, Ferrua Giovanni, Fiore avv. Carlo, Fornara Felice, Galassini ing. Enrico, Gaima Giuseppe, Gentili Camillo, Gerardi avv. Renato, Giani Giuseppe Mario, Giannotti Orazio, Gramaglia Ricchiardi Cesare, Gratarola Luigi, Jarro Alessio, Laborero Carletto, Lange Pietro, Lanza Luigi, Mariani Giacomo, Mariotti cap. Giovanni, Mazzoleni prof. Aurelio, Nelva Stello Modesto, Paoletti avv. Pier Angelo, Parodi Gian Carlo, Pastore Giovanni, Pastorino rag. Giuseppe, Peinetti Giacomo, Piperno ing. Guglielmo, Platone geom. Fortunato, Poesio Carlo, Regaldi Angelo, Riva rag. Alessandro, Romano Attilio, Rossi Carlo, Rota Mario, Saroldi Nicola, Sarti dott. Guido, Savio Silvestro, Scarsa Guglielmo, Strombo Pio, Società Ingegneri, Tinivella Luigi, Trabbia Alberto, Vaglio Tessitore Paolo, Vezzani Evaristo, Villanova ing. Antonio, Zabetto Giuseppe, Zapparoli rag. Arturo, Zopegni Giuseppe.
Castellamonte. — Biancardi Sergio.
Chieri. — Durando Domenico, Molino Benvenuto.
Donnas. — Carosani Silvestro.
Germagnano. — Santi Oreste.
Icrea. — Biblioteca « Cost. Nigra ».
Moncalieri. — Bedeschi prof. Mario, Griffa Giuseppe.

Montanaro. — Prono Vincenzo.
Pinerolo. — Cattaneo ten. Carlo, Stracquadanio Raffaele.
Saint Marcel. — Squinobal Arnuldo.
Scalenghe. — Mottura Ferdinando.
Sellmo. — Aragno Domenico.
Verres. — Bertetti Pietro.
TREVISO. — Michioli dott. prof. Augusto, Moretto Pietro, Pozzobon Pietro.
Conegliano. — De Ronzio Giovanni, Pizzarello ten. Ugo.
Oderzo. — Rocco Paolo.
Pieve di Soligo. — Gabinetto Sociale di Lettera.
Quinto. — Bettiol Ernesto.
Selva di Valpaga. — Sernagliotto avv. cav. Giovanni.
UDINE. — Bertossi Riccardo, Bianchi Romolo, De Cilla Tiberio, De Pace conte Luigi, Piccolotto rag. Mariano, Zanatta Antonio.
Codroipo. — Cigaina Tullio.
Cordovado. — Rosti Antonio.
Fanna. — Girolami Lino.
Mafano. — Bertolotti Efrem.
Maniago. — Nonis don Giuseppe.
Palmanova. — De Donato Pasquale, Foruglio Leonardo.
Pordenone. — Clorici Dante, Poesenti Antonio, Quarina Artico, Scaini Umberto, Toffolon G. B., Toffoli avv. Luigi.
Porpetto. — Cargnello Giuseppe.
Sacile. — Basso Antonio, Michelotto Giovanni.
Spilimbergo. — Morganti G. B.
Tarcento. — Urti Leonardo.
Tolmezzo. — Mazzolini Francesco, Quaglia avv. Luigi, Ridolfi Guido.

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
DI OBIETTIVI

COOKE

per lavori in GALLERIA ed al AERTO

PROCESS LENS obiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)

I PARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:

LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO



FOCUSING COOKE LENS
Series III 7/6.5

10% SCONTO

Ai soci del Touring Club Italiano
acquistando le celebri Bicyclette

RALEIGH

Chiedere catalogo
accennando al numero di tessera

Agenzia Generale per l'Italia: **MILANO - Corso Garibaldi, 102**



NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS"

CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA
«E LA PAROLA AQUILAS»
FABBRICA F. SANTINI FERRARA

Le lampade "AQUILAS", a gas acetilene, brevettate, sono le migliori che esistono. Se ne fabbricano 100 modelli diversi per tutti gli usi. Un milione di pezzi già venduti. Ogni lampada "AQUILAS" porta impressa la marca soprastante e la parola "AQUILAS". Guardarsi dalle pericolose imitazioni.

VENEZIA. — Amati dott. cap. Giuseppe, Bocher Ferdinando, Bisacco Palazzi ing. Giacomo, Böhm de Sauvanne L., Bonivento rag. Giovanni, Burigana Giulio, Chiribiri prof. Corrado, Cicogna Ugo, Ciold Domenico, De-Pellegrini Vittorio, Fracassi Piero, Lois Bruno, Mari Carlo, Piaz Emilio, Pitter ing. Antonio Rombo comm. Agostino, Sala Conv. Uff. 80 Fanteria, Santalena Antonio, Scarpa Francesco, Serogo Alighieri conte P. A., Ufficio Tecnico Provinciale, Voltolina ing. Francesco.

Arino di Dolo. — Parolini Oscar.
Chioggia. — Chiareghini Giovanni.
De Grandis Salvo, Padoan Leonoro, Ravagnan Antonio, Signorello Carlo.

Strà. — Botto Federico.

VERONA. — Avanzi dott. cav. prof. Riccardo, Belloni Giuseppe, Buttarini Germano, Da Ponte Giovanni, Dellacà Quirino, Landi Giovanni, Pollorini Giuseppe, Scopoli dott. Gino.

Legnago. — Bartolomei Federico.
Montorio. — Peunasa Ettore.

Nogara. — Storari Alfonso.

VICENZA. — Burla Alfredo, Cattaneo Frank,

Breganze. — Meneghetti Bruno.

COLONIA ERITREA. — Ad-Ugri. — Ubertalli ten. Luigi.

Amara. — Benedetti avv. G. Cesare, Cagnassi avv. Eteocle, Di Castri Gaetano, Guaschi Ferdinando, Spreafico ten. Giovanni, Teodorani cav. Paolo, Zito Francesco.

Ghinda. — Puccini ing. Giusto.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — Trieste. — Adamich Giovanni, Ambrosini Enrico, Andreis Guido, Dal Trozzo Pio, Goffo Isidoro, Stockel Giuseppe.

Gorizia. — Fillak Pietro.

Pola. — Martinelli Umberto.

TRENTINO. — Pergine. — Nibelatti Emilio, Santuari Emilio.
S. Martino di Castrozza. — Toffol Dino, Toffol Silvio.

Trento. — Giovannini Albino, Lubich Umberto.

PROVINCIE DIVERSE. — Fiume. — Cagnolini Federico, Sestan Michele.

Melcorich. — Puzina Luigi Italo.

Vienna. — Silvestri Camillo.

Villach. — Cian Guido.

Belgio.

Bruxelles. — Hubert ing. Alphonse, Ouverléaux Lagasse.

Francia.

Lyon. — Pavlot dott. Jean Marie, Villard dott. Eugène.

Montagne sur Huise. — Choraud Henry.

Nizza. — Conso Mario, Lotainturier Jules.

Parigi. — Egerton Winthrop, Grierson Clement A., Hustache Maurice, King John C.

Vidouban. — Berenguer M. L.

Principato di Monaco.

Monte Carlo. — Bernardi Barnaba.

Germania.

Berlino. — Goldberger Ludwing Max.

Francoforte s. Main. — Simon Heinrich.

Grecia.

Atene. — Calzetti cav. Achille.

Pireo. — Serpieri cav. Vincenzo.

Spagna.

Madrid. — Fatas Luis, Laguna Abelardo.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — Basilea. — Christen F.

CANTON DI BERNA. — Berna. — Hinkel Henri.

Interlaken. — Born Fritz.

CANTON GRIGIONE. — Poschiavo. — Somadeni Sidnoy.

CANTON TICINO. — Biasca. — Cornia Ivo.

Chiasso. — Verga Giovanni.

Lugano. — Bernasconi Giuseppe, Fontana ing. Edoardo.

Novazzano. — Bianchi Augusto.

Turchia.

Costantinopoli. — De Dudzele conte Gaston.

AFRICA.

Egitto.

Alessandria. — Calola Giuseppe, De Lusa Candido, Notari Stefano Nunzio, Ramponi Romeo, Rivet Eugenio.

Etiopia.

Addis Abeba. — Baratozzi Umberto, Oppedisano Eugenio, Tiberlo Domenico.

S. Pellegrino

Dalle statistiche ufficiali pubblicate dalla Società Anonima delle Terme di S. Pellegrino si desumono i seguenti dati riguardanti l'esportazione dell'acqua minerale di S. Pellegrino.

1° Eserc. (1899)	-	Bottiglie vendute N.	35 543	
2°	»	(1900)	»	62 282
3°	»	(1901)	»	14 297
4°	»	(1902)	»	193 818
5°	»	(1903)	»	426 594
6°	»	(1904)	»	801 280
7°	»	(1905)	»	1 583 80
8°	»	(1906)	»	2 121 956
9°	»	(1907)	»	8 263 140



Il Pneu "Vulcan,, lisse ferrè

à l'unico antidérapant
à roulement caoutchouc.

AGENZIA ITALIANA PNEU "VULCAN,,

Via Seb. Valfrè, 18 - TORINO

AMERICA SETTENTRIONALE.
Stati Uniti.

Chicago Ill. — Forester Jaquet Frank.
New York. — Egerton Webb F., Egerton Winthrop L.
S. Francisco Cal. — Calogaris Arnoldo, Castagnetto Augusto, Cavasco Emanuele, Fedi Gustavo, Uffè Arturo, Scosseria dott. Ernesto, Zaro Giovanni.

AMERICA MERIDIONALE.
Brasile.

S. Paulo. — Porta Pedro.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Bagnasco Amilcare, Carbone Romolo, Castelleugo Giovanni, Cirio Il Carlo, Fedi Alberto, Granola Alfredo, Landoni Giosuè, Lucardo Luigi, Macchi Gaumi, Muggiasco Celeste, Pozzi Carlo, Sacchero Eduardo, Ventura Vincenzo, Zanone Antonio.
Casilda. — Chabas Aquiles, For-

nari Ietto, Torres Magno, Vella Paolo A.
Luo Varas. — Savini Alfredo.
Rosario Santa Fè. — Dasso Giovanni, Ferraris Giovanni.

Uruguay.

Montevideo. — Bagnalasta Giuseppe, Bancora Fernando, Basso Juan M., Bonifacio Carlo, Brugnini Giovanni, D'Agata Giuseppe, Dasso Luigi, Dulcino Andrea, Fiandra Oreste, Ghia Oreste, Guerra Angelo, Guerra Giovanni, Gugliucci prof. Giuseppe, Invernizzi Luigi, Larghi Paolo, Lieggi Raffaele, Marasco nob. Raffaele, Moretti Emilio, Porcettino Agostino, Porro G. B., Puccioni Guido, Rinaldi Giovanni, Rinaldi Guerra Rinaldo, Sancassano Pietro, Susana Elias, Susana Giovanni, Serafino Cesare, Vincenti Antonio, Severi Guido.

AUSTRALIA.

Honolulu. — Bishop E. F., Hoffmann dott. Walter.

POSIZIONE DEI SOCI
AL 15 MAGGIO 1908.

Soci annuali al 15 Aprile 1908	N. 60.712
Dimissionari, irreperibili, morosi	21
N. 60.691	
Soci nuovi iscritti dal 15 aprile al 15 maggio 1908	1.331
Totale soci annuali N. 62.022	
Soci vitalizi al 31 dicembre 1907	N. 1.686
Soci vitalizi dal 1 gennaio al 15 maggio 1908 =	185
N. 1.871	
Totale soci N. 63.893	

Direzione e Redazione:
Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Gerente: Ferruccio Glebbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

- BRINDISI** — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.
- COURMAYEUR** — HOTEL DU MONT BLANC. Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo. Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. Fill. Bochatay, prop.
- FIRENZE** — GRAND HOTEL CAYOUR - Confort moderno Pressi modici - F. Bonazza, proprietario.
- FIRENZE** — HOTEL MEUBLÉ FENICE - Confort moderno - Affiliato al T. C. I. - Dott. G. Taddai, prop.
- FIRENZE** — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo Arno - Splendida posizione, Confort moderno. - G. Gobbo, pr.
- GENOVA** — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Pressi modici - Affiliato al T. C. I. - Raccomandati particolarmente alle famiglie — F.lli GIANELLO, prop.
- GENOVA** — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. Nuovo.
- GENOVA** — HOTEL CONTINENTAL — Restaurant.
- GRAND HOTEL RONCOBELLO** a metri 1040 sul mare. Fattoria pineta circostante. Cura latte. Condutture acqua potabile. Riscaldamento centrale. Bagno. Telefono. Water-closet. 100 letti. Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5. Pensione senza vino a L. 8,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.
- MAZZOLENI** - S. Ombone (Valle Imagna - Bergamo) Albergo Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Pressi modici.
- MILANO** — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine
- MILANO** - ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Kraanig et Co

- MILANO** — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele - G. N. Bianchi.
- MILANO** - HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.
- MILANO** - HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staa. Centrale.
- NAPOLI** - HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Place] Medici - Position Central - Prix moderées - Confort moderne - Chauffage central - Item & Cappuccio mêmes propriétaires de l'Hôtel e Chalet SUISSE POMPEI.
- NAPOLI** — PARKER'S HOTEL (al Corso Vittorio Eman.)
- NERVI - CAPOLUNGO** — SCHICKERT'S PARCO-HOTEL - Casa di I. ordine.
- PORTOFINO** — (Stazione ferroviaria di S. Margherita) GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza - Auto-Garage, Deposito di Bensiina, Camera oscura - Hôtel di tutto primo ordine - Gran parco, Giardino e Foresta - Entrata libera nel Parco di 60.000 mq. di superficie - Il sole Hôtel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con medaglia d'Oro e diploma d'onore a Vienna alla Kurnale Ausstellong nel 1903 - Medaglia d'argento al II. Congresso Internazionale Fisioterapico a Roma 1907 - Indirizzo telegrafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.
- RAPALLO** presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.
- RAPALLO** — KURSAAL CASINO.
- REGOLEDO** (Lago di Como) fra Varenna e Mellano - 508 metri sul mare. Stabilimento idroterapico e climatico. — GRAND HOTEL FUNICOLARE. Stazione estiva. Posta. Telegrafo. Telefono.
- SEDICO BRIBANO** (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

GIOV. HENSEMBERGER
MONZA - MILANO



ACCUMULATORI

Opuscolo
istruzioni gratis
a richiesta.

FARI - FANALI
GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY

sono riconosciuti i migliori

Chiedere Cataloghi:
Ing. L. TROUBETZKOY & C.
Via Mario Pagano, 42 - MILANO

TOVRING CLUB ITALIANO



Il Concorso d'Alberghi del Touring.

La piccola ed interessante esposizione alla Villa Reale è chiusa, ormai. Non saprei valutarne i risultati. E' questo un giudizio che possono dare i tecnici solamente. A me non tocca che il lento e saporito piacere di fantasticare. La immaginazione è assai più divertente e gustosa, quando non batte le ali tra i campi iperborei dell'assurdo, ma si compone un sogno chiaro e lucido, disponendo con scelta le cose reali, possibili e probabili in un ordine ideale.

In quelle stanze piene di luce, aperte sulle ombre, i silenzi, le acque e le fronde del giardino, un centinaio di disegni, di schemi e di acquarelli erano più che sufficienti a indurre in una meditazione pacata, nella quale si distendevano dei nitidi desideri di agio, di riposo, di sanità e di comodità.

Il Touring, organizzando questo concorso di piani d'albergo di tipo piccolo, e di tipo



Tipo piccolo (Motto "Niveo...")
Ing. Giuseppe Laveni e Arch. Mario Dovara, di Milano, autori.
Primo premio.

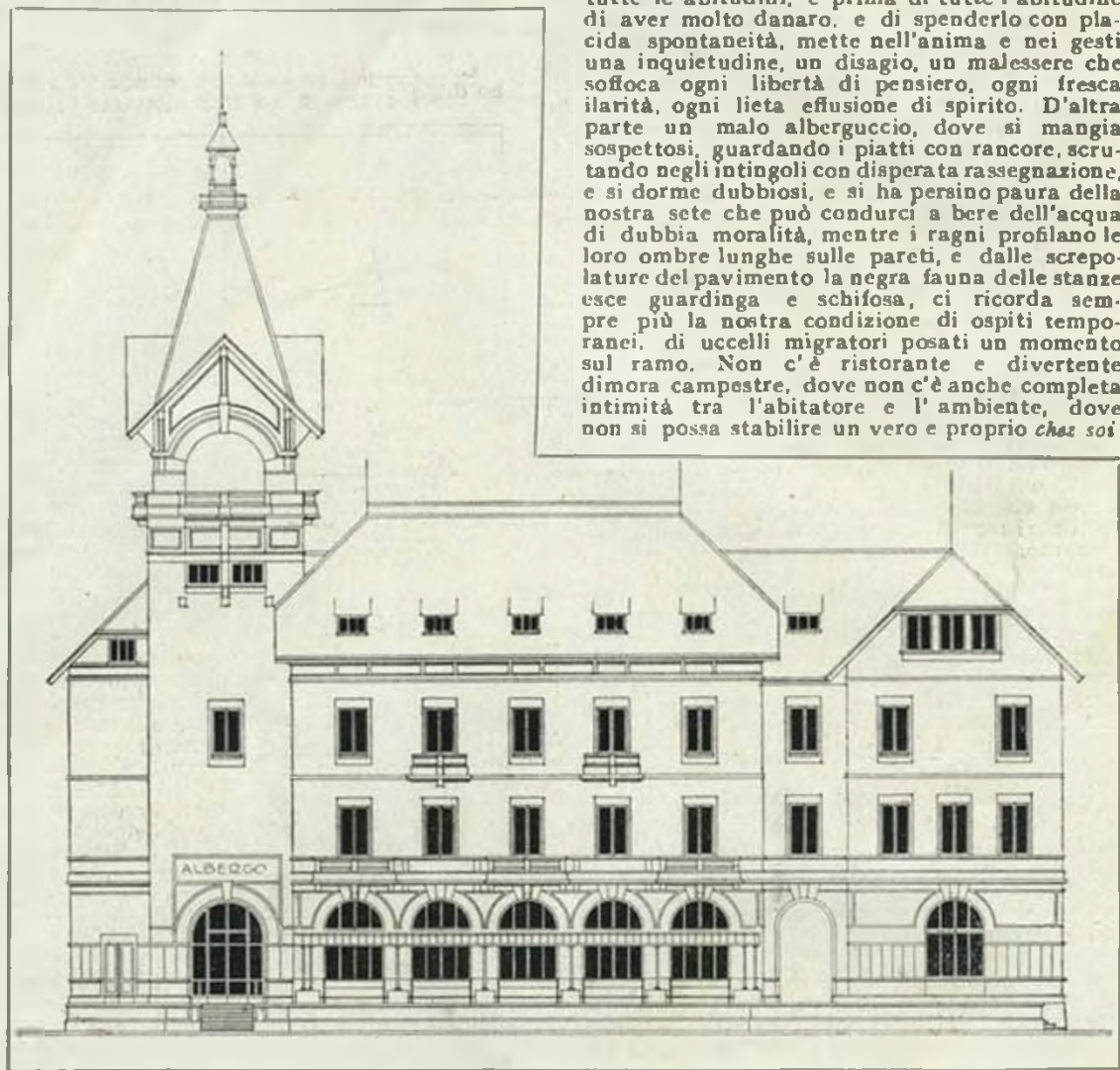
medio, [ha] veramente interpretato uno stato d'animo principalissimo della borghesia non ricca e lavoratrice. Allo sviluppo dei grandi agglomerati umani delle città industriali, alla febbrile intensificazione della vita quotidiana, corrisponde una nostalgia malinconica di campagna, di tranquillità, d'aria pura, di spettacoli sereni.

Noi abbiamo tutti l'ansia insaziata del cielo aperto, del ramo che trema, del prato che luccica, dell'odor di terra, dell'erba fresca sotto i piedi, delle sere che scendono molli tra i fumi dispersi e l'accorata soavità delle campane. Si può dire senza esagerare che per le affannate tribù dei lavoratori moderni la campagna rappresenta non soltanto il riposo e lo scenario ameno, ma la poesia più facile da conquistare, da sentire e da esprimere; ed il bisogno di poesia è più diffuso di quel che non si creda; ne

sono travagliati anche coloro che sembrano i più rudi, tanto la lotta per la vita li ha fatti aspri negli assalti, duri contro gli altri nella difesa di sé, e cupidi di risultati pratici.

Ora questa iniziativa del Touring non ha per me solo un valore patriottico e industriale; non solo può giovare largamente e opportunamente a far conoscere l'Italia, preparando a chi vuol viaggiare per le sue valli e per le sue coste dei comodi alberghi semplici, puliti, allegri;

al mare degli alberghi costruiti con estetico senso di modernità, e poco costosi e insieme forniti di tutto quel bene che può darci la casa nostra, e anche di più, andremo verso i piaceri della campagna con maggior confidenza, con più completo abbandono, e godremo di più, perchè non ci sentiremo stranieri ai luoghi e alle cose. Per molti un albergo di gran lusso, troppo scintillante, troppo elegante, abitato da una categoria di gente che ha diverse da loro tutte le abitudini, e prima di tutte l'abitudine di aver molto danaro, e di spenderlo con placida spontaneità, mette nell'anima e nei gesti una inquietudine, un disagio, un malessere che soffoca ogni libertà di pensiero, ogni fresca ilarità, ogni lieta effusione di spirito. D'altra parte un malo alberguccio, dove si mangia sospettosi, guardando i piatti con rancore, scrutando negli intingoli con disperata rassegnazione, e si dorme dubbiosi, e si ha persino paura della nostra sete che può condurci a bere dell'acqua di dubbia moralità, mentre i ragni profilano le loro ombre lunghe sulle pareti, e dalle screpolature del pavimento la negra fauna delle stanze esce guardinga e schifosa, ci ricorda sempre più la nostra condizione di ospiti temporanei, di uccelli migratori posati un momento sul ramo. Non c'è ristorante e divertente dimora campestre, dove non c'è anche completa intimità tra l'abitatore e l'ambiente, dove non si possa stabilire un vero e proprio *chez soi*



Tipo piccolo per zona prealpina (Motto "Inevitate vero")

Ing.ri Giuseppe Hendel e Flavio Sormano, di Torino, autori. — Secondo premio.

non solo può servire a dare un impulso maggiore all'industria del forestiero, che da noi, diciamo pure, è ancora fatta di improvvisazioni, di approssimazione e di dilettantismo; ma interessa ciascuno di noi più intimamente e più personalmente. Il Touring tende, con un'opera che data da anni, e che ebbe varie fasi, e che ha una unità genialmente varia, a crearci la casa di campagna. Per noi, gente media, la villa nostra, sia pur minima, sia pur grande come la casa della bambola, è un sogno, irraggiungibile. Ma se potremo trovare, in mezzo al verde, sui monti o

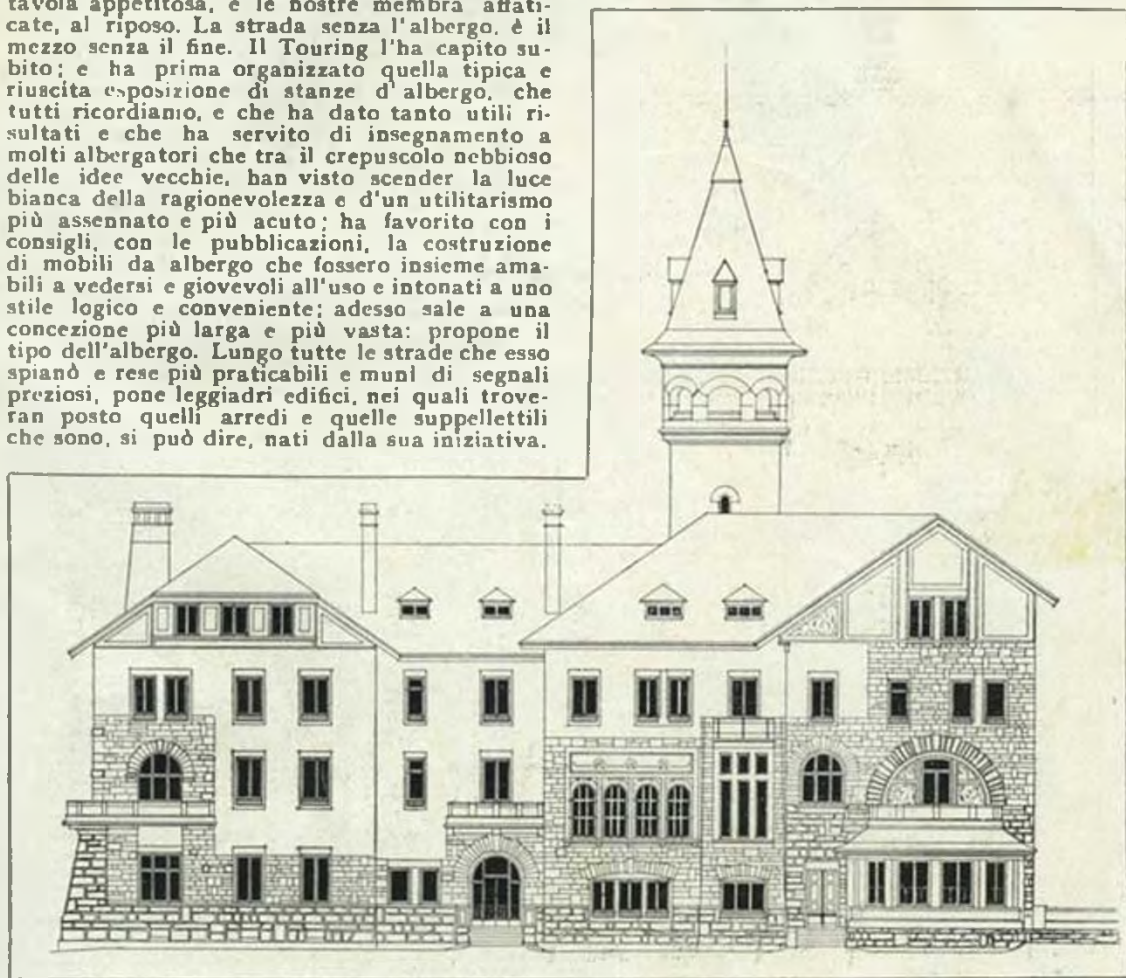
Par questo un piccolo inconveniente, ed è enorme. Si scherza spesso sugli inconvenienti della campagna; si può mangiar sporco e dormire sudici, dicono, quando si ha poi il compenso di un'aria benedetta che dilata i polmoni, e gli occhi si riempiono di chiarezze e di luci, e ci son passeggiate ridenti, e panorami aperti. Non è vero. La nostra anima è piantata dentro al nostro corpo, se il corpo si schifa, l'anima si raumilia. Par un'ironia; ma è difficile sollevarci ai voli larghi della poesia, e sentire il bel brivido dell'infinito, quando nelle ore di debo-

lezza della carne si ha da frequentare un *water closet* ignobile.

Il Touring si adopera per eliminare questi mali che sono cronici nei nostri monti meravigliosi, e per istaurare il regno della dignità, della decenza, di quella semplice grazia della dimora, che si può ottenere con poco, cioè con il senso della pulizia, e con un buon gusto appena elementare. Da un pezzo la potente istituzione ci ha migliorate le strade e ha diffuso un'energica propaganda per far migliorare i mezzi di trasporto. Ma la strada non ha da servire solo a condurre gli occhi verso una qualche meraviglia; deve anche condurre il nostro stomaco eccitato dall'azione sana a una tavola appetitosa, e le nostre membra affaticate, al riposo. La strada senza l'albergo, è il mezzo senza il fine. Il Touring l'ha capito subito; e ha prima organizzato quella tipica e riuscita esposizione di stanze d'albergo, che tutti ricordiamo, e che ha dato tanto utili risultati e che ha servito di insegnamento a molti albergatori che tra il crepuscolo nebbioso delle idee vecchie, han visto scender la luce bianca della ragionevolezza e d'un utilitarismo più assennato e più acuto; ha favorito con i consigli, con le pubblicazioni, la costruzione di mobili da albergo che fossero insieme amabili a vedersi e giovevoli all'uso e intonati a uno stile logico e conveniente; adesso sale a una concezione più larga e più vasta: propone il tipo dell'albergo. Lungo tutte le strade che esso spiano e rese più praticabili e muni di segnali preziosi, pone leggiadri edifici, nei quali troveran posto quelli arredi e quelle suppellettili che sono, si può dire, nati dalla sua iniziativa.

luoghi della nostra patria. Ma io credo d'altro canto, che tutti quelli che hanno contezza di questa benemerita del Touring, debbano sentirsi spinti a dare in qualche modo il loro aiuto e il loro contributo a una così nobile opera. E a collaborarvi, si lavorerà per noi, per il bene nostro e per la nostra comodità, per renderci più raggiante la visione di quei mesi nei quali vivremo per la nostra gioia e la nostra salute, e non soltanto per la malinconica cupidigia del quattrino.

Guardando i progetti esposti alla Villa Reale, ho dunque dato un pò d'architettura, di ordine



Tipo piccolo per zone alpine (Motto "Ineunta vers..")

Ing. li Giuseppe Hendel e Flavio Sormano, di Torino, autori. — Secondo premio.

Questa azione, considerata in blocco e considerata nei particolari, è veramente ammirabile. Si è sviluppata per gradi, perchè non deriva da una vaghezza di teoria, e da una smania vacua di menar le braccia e le idee; ma perchè interpreta bisogni reali, controllati con continuità di esperienze. È probabile che una grande quantità di italiani, vivranno lo stesso, senza saper che un gruppo operoso di idealisti e di uomini pratici, si travagliano intorno a questa bella meta, di mondare dalle immondizie, la vita del viaggiatore e dell'ospite nei più bei

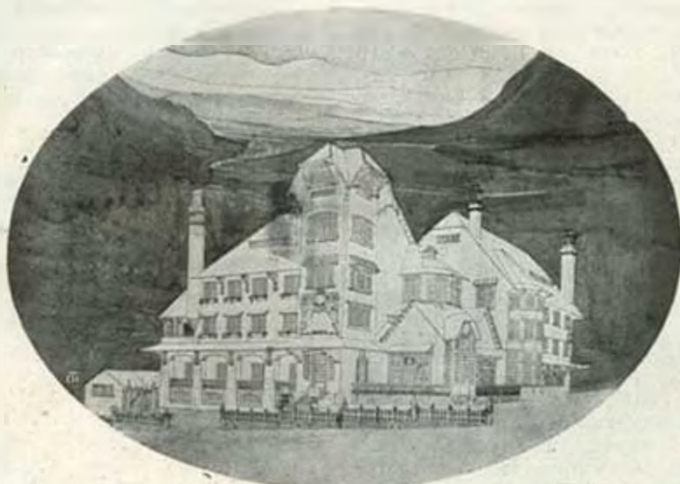
e di aria ai miei desideri. Aria soprattutto e luce perchè il carattere principale dei molti alberghi svizzerati davanti al pubblico sulle pareti, è la preoccupazione che gli architetti hanno avuto che l'aria e la luce fluissero, penetrasero, si dilatassero da copiose finestre, e invadessero tutto l'edificio, tutte le stanze e i corridoi e le scale e gli atrî. E' curioso come nelle nostre campagne, nelle osterie nelle quali per mancanza di meglio si è costretti a sostare, le finestre siano limitate e l'anima vecchia della casa stia quindi sempre rannicchiata nel

buio. Par di esser ancora ai tempi quando i nonni giungevano tra strepiti di sonagli, e strombettamenti e voci irose in diligenza e si precipitavano con le mani intrizzite e il naso e le orecchie rosse dal pizzicore del freddo, entro le grandi cucine presso il focolare, e non si curavano d'altro che di riattizzare nel corpo un po' di calore. Tempi barocchi e leggiadri nei quali il sudicio sapeva di cipria e di bergamotto e la cipria e il bergamotto avevano un remoto sentore di acquario. Siamo, nella cheta vita di provincia e rusticana, rimasti per molte parti a quelli evi preigienici e preferroviani. Una delle missioni del Touring è stata quella di proclamare: « spalancate le finestre, sfioracchiate i muri arcigni, e lasciate che i larghi respiri dell'aria passino liberi ». E'

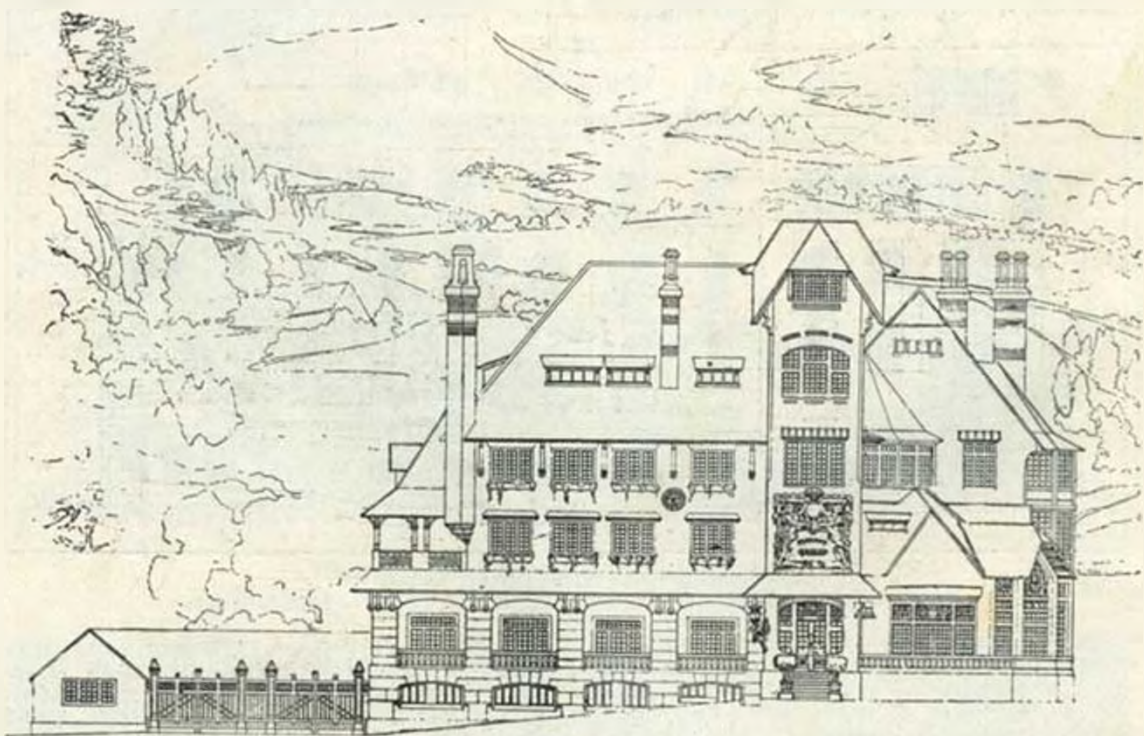
riali di costruzione da impiegare largamente nell'edificare gli alberghi. Materiali che non costano niente e che sono abbandonati più di quelli che costano troppo. Nel concorso bandito dal Touring essi erano raccomandati e comandati; tanto è vero che nella relazione sui progetti premiati, si fa il rimprovero ad un di essi di non aver finestra alla estremità di un corridoio. Io penso che questo punto sia il principale. Tutto il resto viene come conseguenza.

Date una stanza bene illuminata e ventilata, fate che gli oggetti siano bagnati dalla piena luce e vedrete come le tovaglie chiazzate e i mobili rognosi daranno

un maggiore e più pronto e più universale fastidio, che non quelli che languono in una penombra stracca e livida. Anche i gusti più



Tipo piccolo (Motto "Vittoria,")
Ing. Cav. Augusto Giustini di Roma, autore. — II. Premio.



Tipo e autore come sopra. — Facciata.

meraviglioso, che sia ancora necessario dire una cosa tanto semplice. Eppure le voci che la ripetono non valgono ancora a vincere le innumerevoli sordità. Non si vuol capire che l'aria ed il sole devono essere quasi dei mate-

inerti si svegheranno e sentiranno bisogno di proporzione e di armonia.

La sporcizia è un'alleata dell'oscurità; dal chiaro si passa al netto; dal netto al decoroso e all'elegante. Bisogna folgorare di luce e di vento

sano) le pigriestie, le tradizioni neghittose, quel caratteristico lasciar andar delle nostre popolazioni. Dopo verrà l'acqua a compire i suoi lavacri, e ripulirà bene le cose e gli uomini, i pavimenti e i letti, le stoviglie e le marsine stinte dei camerieri. Guai a fare della teoria

Quelli articoli e i progetti esposti, e, più di tutti, naturalmente, quelli premiati — possono dimostrare agli albergatori come sia facile far le cose bene, con vantaggio di tutti — proprio e dei viaggiatori — solo che si voglia far il piccolo sforzo di risalire alle idee elementari e



Tipo piccolo (Motto "Edolo,,)

Prof. Arch. Antonio Camisasca, di Milano, autore. — Secondo premio.

troppo grossa e troppo complicata. Il Touring non ne fa. Bisogna leggere i progetti di concorso per capirlo: pochi articoli ammirabili di chiarezza e di sintesi. Per la costruzione degli alberghi di tipo piccolo e di tipo medio sono prescritti i caratteri essenziali: ma questi caratteri sono scelti in tal modo che essi stessi, spontaneamente, comandano l'osservazione di altre regole nelle quali trionfa la buona igiene e s'affirma un "gusto sobrio, pratico e limpido.

di ammirare sulle tracce del ragionamento più naturale. Basta partire dal concetto dell'uomo moderno, dei suoi bisogni e delle sue abitudini, per fabbricargli la casa. Ora questi bisogni e queste abitudini non sono in fondo così complicati da esigere sforzi straordinari di invenzione e spese fantastiche. Basta pensare che l'uomo vuole più serenità che è possibile: e l'edificio avrà delle forme leggiadre, qualche sagoma delicata, e molti occhi aperti sui monti

e sul mare; basta pensar che l'uomo ha sete di indipendenza: e si disporranno le stanze in modo che una non costituisca una schiavitù per

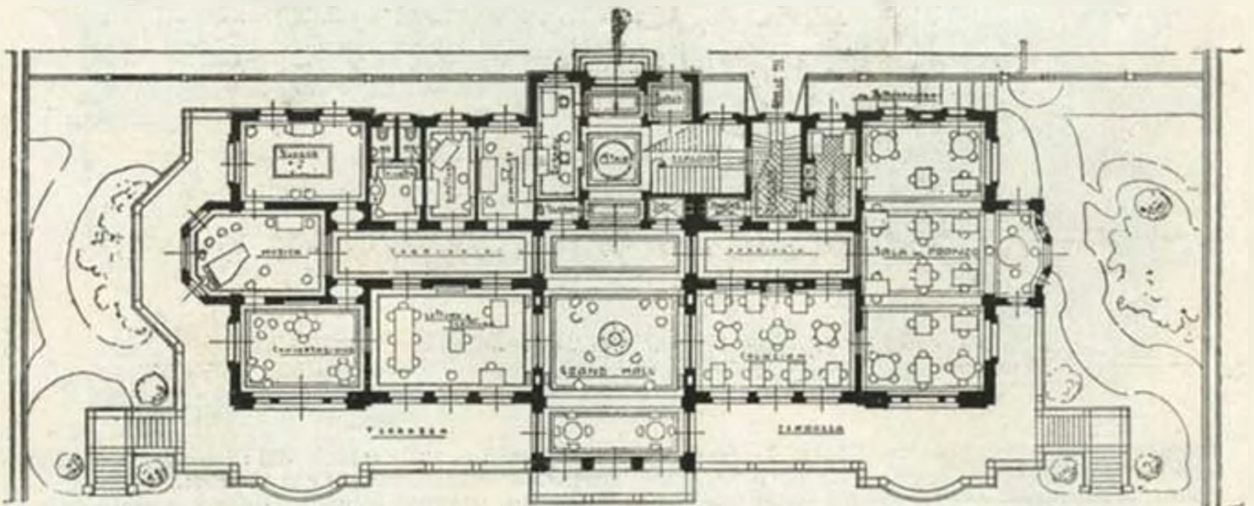
in modo che ne sia facile la detersione; basta pensare che l'uomo si accontenta di una tavola parca purchè sia decente, e le cristallerie



Tipo medio (Motto "Enotria...")
Prof. Arch. Antonio Caminasca, di Milano, autore — Primo premio.

l'altra e che da esse sia facile l'accesso alle stanze da bagno e celato quello agli altri gabinetti più ingloriosi, ma rigorosamente indi-

e le maioliche saranno scelte con qualche cura e tenute con cura grandissima; e la cucina lo rassicurerà con un aspetto di pulitezza che



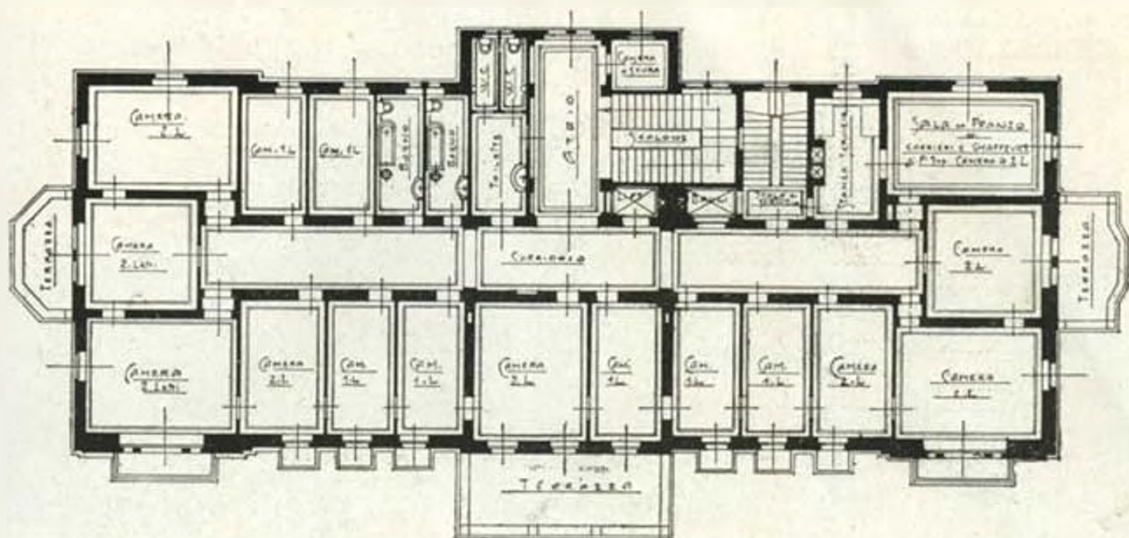
Tipo medio "Enotria..." — Planta del piano terreno.

sponsabili; basta pensare che l'uomo non ama i segni e le tracce dei suoi predecessori, e gli si darà della biancheria di bucato, e gli si terranno lustri i mobili, e si costrurranno i pavimenti

garantisca cibi sani e puri, e non faccia passare tra il piatto e l'appetito il fantasma di mani estranee e luridette. Partendo da queste poche idee e tenendone conto, e abbandonando tutte le

vecchie abitudini, nate dalla necessità di adattare alla meglio degli ambienti vecchi alla vita nuova, la costruzione d'un albergo poco co-

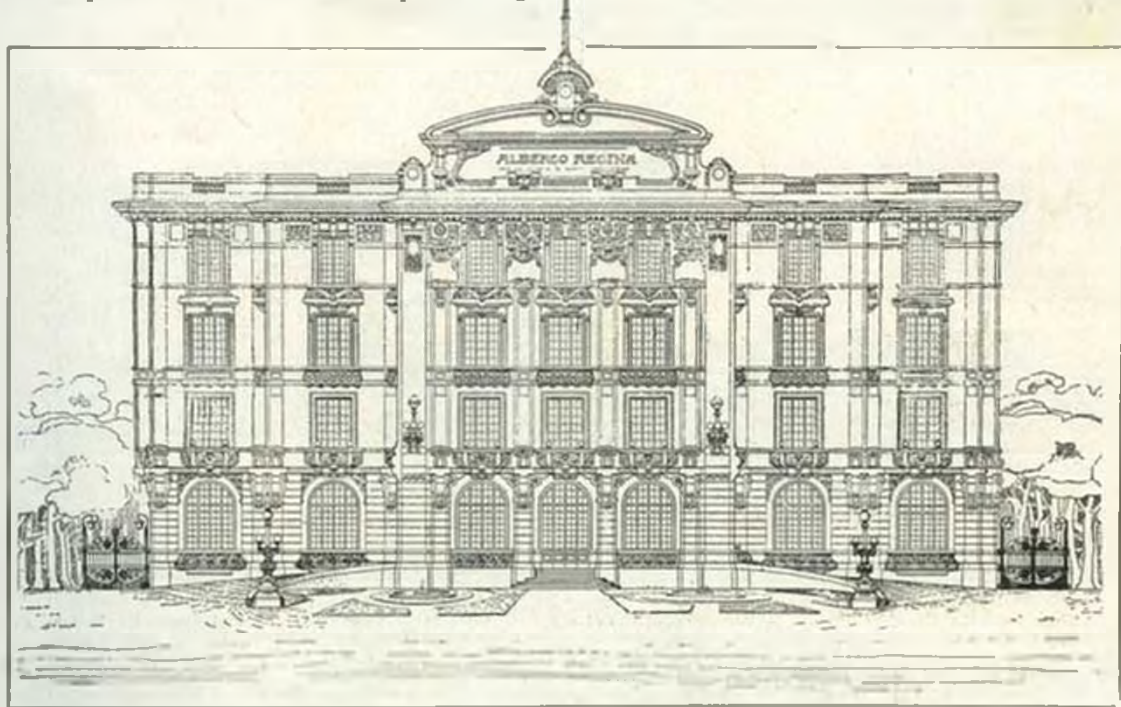
chiasso e la confusione di comitive impolverate che hanno ancora l'ansito della marcia nel respiro; una rimessa ed un garage, una camera



Tipo medio "Enotria", — Pianta dei piani superiori.

stoso sarà una non grossa faccenda. Qualche altro elemento si potrà e si dovrà aggiungere: una separazione tra le sale da pranzo degli

oscura. E in un ambiente simile, vegliati e serviti da poco personale, ma decente e rispettoso, ciascuno di noi si troverà d'incanto. Mettendosi



Tipo medio (Motto " Vittoria ")
Ing. Cav. Augusto Giustini, di Roma, autore. — Secondo premio.

ospiti abituali e quella dei *touristes* di passaggio per impedire che nelle consuetudini organizzate di calma e di proprietà irrompano il

in via non sentirà più d'andar verso l'ignoto, verso chi sa quale avventura che sgominerà gli atteggiamenti pacati del suo spirito; ma po-



Tipo medio (Motto "Azzurro..")

Ing. Giuseppe Laveni e Arch. Mario Dovara, di Milano, autori. — Secondo premio.

trà contare sopra tante tappe ugualmente piacevoli nella sua via; lascerà la casa con minor tema, vi tornerà con minor fretta.

Per conto mio dunque, per il bene che spero da questa iniziativa, se troverà larghi seguaci,

io sento di dovere una personale gratitudine al Touring.

E confesso che tra i disegni e i piani esposti mi sono già scelta la stanza; piccola e nitida, con colloqui d'alberi in vista...

RENATO SIMONI.



Tipo medio (Motto "Vi et Mente..")

Ing. Ildebrando Tabarroni, di Bologna, autore. — Secondo premio.

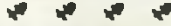
Nota. — Dalle illustrazioni qui sopra riprodotte dei progetti premiati al concorso per i tipi d'albergo indetto dal Touring e che si chiuse coll'esposizione che ognuno conosce, è rimasto escluso, per imprescindibili ragioni di spazio, il progetto per tipo medio, contrassegnato col motto *Alla Riviera* (autore arch. prof. Aristide Malinverni di Milano), che ha riportato il secondo premio. Nel numero prossimo ripareremo alla involontaria lacuna.

La Direzione ha poi l'intendimento di fare del concorso oggetto di una relazione illustrata con grandi tavole riproducenti prospetti, schemi e piante dei progetti premiati e contenente tutte le notizie relative al Concorso.

Detta pubblicazione servirà di guida pratica alle iniziative di Comitati, di Società e di privati che hanno raccolto l'appello del T., e tendono con ogni sforzo a migliorare l'industria dell'albergatore incominciando a migliorare l'albergo.

Tale pubblicazione, che avrà veste di lusso e sarà di mole considerevole, potrà avere una preparazione di qualche mese. La Direzione si riserva di dare nel numero prossimo i ragguagli sulla pubblicazione stessa e sul suo costo per poter iniziare una sottoscrizione all'acquisto relativo, in modo da porgere al Touring la lena necessaria ad imprendere il nuovo e grave onere. Tale pubblicazione servirà anche quale adeguato corollario all'iniziativa del Concorso che ha ottenuto un vero successo e per la partecipazione di concorrenti numerosi e veramente degni e, altresì, per le simpatie che intorno ad esso si sono raccolte da parte di Istituzioni, di personalità e di speciali competenti in materia.

Nel paese dei Falischi



A dieci minuti da Porta del Popolo — parlo di Roma — si distingue sulla destra della via Flaminia, tra gli sporchi e miseri fabbricati industriali, una vecchia gran casa che come un

dissimo e intorno si alza la cornice dei primi colli Parioli con una fila di grandi cipressi da un lato e il folto di una villa dall'altro. E' vero che i cipressi sono in un orto e la villa non è ora che



Panorama di Borghetto (stazione di Civita Castellana) e del suo castello, dalla strada che sale a Civita. La ferrovia per Firenze si interna nel traforo sotto lo sperone del castello. I due rettilinei verso destra (sono divisi dal Ponte Folice) sono tratti della via Flaminia, che conduce da Narni a Terni.

cavallo di razza decrepito attaccato a una vettura di piazza, non sembra aver smesse ancora tutte le sue arie di nobiltà. All'angolo di quella bellezza decaduta — attribuita al Sansovino e al Peruzzi — si apre, normale alla Flaminia, un vicolo stretto rettilineo, che sbocca in un piazzale davanti a un grande e autentico e nobile palazzo la Villa di Papa Giulio.

Costruita dal Vasari e di Michelangelo, essa fu nel 1888 trasformata in Museo nazionale delle antichità suburbane, senza che all'esterno abbia perduto alcunché del suo aspetto vestusto e severo.

Non pare d'essere a duecento metri soltanto da una via volgare e quasi sordida come la via Flaminia. Non potrebbero le ricchezze archeologiche dei dintorni di Roma trovare più adatta sede, almeno per l'aspetto tranquillo, quasi solenne del luogo. Davanti allo scuro palazzo c'è una piazza tenuta in gran parte da un prato quasi incolto ma ver-

un deposito di macchine agricole di un carissimo colle del Consiglio del Touring, di cui taccio accuratamente il nome per non fargli clamorosa. Ma l'orto è cintato da un muro, sul cui crinale fremono alla brezza i capilvenere tenuissimi e i papaveri in fiore e la villa ha tante piante da nascondere i magazzini, cosicché il palazzo di

Papa Giulio è nell'ambiente silenzioso e un po' abbandonato che si addice a un cimitero di reliquie.

A sinistra, il Museo ha un'appendice: un'ala di fabbricato, affittato a qualche allevatore d'animali, credo: il gran cortile col portone dallo scudo araldico, che potrebbe avere un'aria di ricchezza campagnola, è più ingombro di stallatico di quello d'un cascina della Bassa Milanese; ma questi contrasti sono caratteristici di Roma e non infastidiscono: sono pennellate in un quadro di stile noto.

Ancora: sulla sinistra del piazzale verde, la collinetta è traforata da una breve galleria,



Fontana del Sarcofago a Rignano Flaminio.

l'Arco Oscuro, dove in una cappelletta venerata brillano dei lumini rossi: una strada vicinale passa nel traforo e conduce all'Acqua Acetosa e alle osterie suburbane dei dintorni. Di frequente vi passano allegre compagnie che fanno le loro divozioni prima alla cappelletta, poi si sollazzano, più a lungo, non col l'Acqua Acetosa, ma col Frascati.

Quando io andai al palazzo di Papa Giulio, il luogo era deserto come si conviene, ma sui gradini della cappelletta una specie di filosofo dalla barga lunga e un po' incolta spulciava attentamente gli abiti d'un bambino che per l'occasione aveva messo nudo come un bruco davanti a sé: bel bambino sporchetto e docile di sei anni, che seguiva anch'esso con occhio grave e quasi compunto la benefica operazione. Prato, cortile, paesaggio incorniciano bene la massa poderosa della villa di Papa Giulio; la filosofia degli usi locali ci trasporta un po' indietro nei tempi e rende più facile l'assimilarsi la poesia retrospettiva del luogo e delle raccolte antichità.

Nè l'interno è meno caratteristico. Grandioso anche se non dappertutto ben rabinieriato: una corte ad arcate, poi altre corti ariose e verdi; una bella fontana che si dice modellata dal Vasari e fatta dal Vignola e dall'Ammanati, dei soffitti quasi preziosi di Taddeo Zuccari, fascioni e grotteschi di notevole bellezza nello stile abbondante dell'epoca, seminati un po' dappertutto fanno, insieme all'architettura stessa degli ambienti, un contrasto, così netto che non è stuonatura, con le forme pure dei piccoli oggetti ellenici importati nella Bassa Etruria e con quelle primitive o perfezionate ma sempre castigatissime di manifattura etrusca, cui questo Museo è particolarmente dedicato.

Domina nelle collezioni il frutto delle ricerche nell'agro falisco, delle quali è orgoglioso — gentilissimo e quanto competente! ordinatore il professore Gamurrini. E' per queste antichità — marmi, bronzi, terrecotte, ori — che io raccomando una visita diligente al Museo a tutti quelli che vogliono poi fare escursioni in quel mirabile territorio

falisco, che corrisponde presso a poco alla valle della Treia ed ha per centro Civita Castellana.

Chi fossero propriamente i falischi, mi pare che non lo sappiano dire con sicurezza, in fondo,

neanche i dotti specialisti, che rimontando nei tempi si trovano sempre di fronte al problema ancora insoluto delle origini etrusche. Ma i falischi — tralasciando le sfumature — erano anch'essi etruschi, ed ebbero il loro maggior centro su quel naturale baluardo tufaceo, inaccessibile quasi da ogni parte, chiuso dai meandri del Rio Filetto e del Fosso Maggiore presso

il loro sbocco nella Treia, baluardo sul quale ora siede Civita Castellana e dove sorse, fino al 363 di Roma Falerium vetus.

Intorno a Faleri o Faleria vi furono altri luoghi falischi, di recente scoperti, ed altri certo se ne troverebbero, forse importanti, se i mezzi di scavarne non fossero scarsi. Faleri forse fu una delle città principali della confederazione etrusca; ma rimontando la Treia si trova anche la grande necropoli di Narce presso Calcata, e alle origini stesse del fiume molti resti specialmente di sepolcreti a Monte Sant'Angelo tra la valle di Baccano e il lago di Martignano e poi a Monte Calvi, a Monte Lucchetti presso Monterosi, al Monte Rocca Romana a nord del lago di Bracciano, a Monte li Santi, a Calcata (1) e in una quantità d'altri posti racchiusi tra il Cimino, il lago di Bracciano e il Tevere.

Uno studio originale e profondo, completo al momento della sua pubblicazione (1894) degli avanzi raccolti nel territorio falisco e conservati nel Museo della Villa di Papa Giulio venne fatto da F. Barnabei, dal conte A. Cozza, da A. Pasqui e da G. F. Gamurrini e forma il volume IV dei *Monumenti Antichi* pubblicato per cura dell'Accademia dei Lincei, con 210 incisioni nel testo e un atlante di 12 tavole (Milano, Hoepli). Un senso di rispetto per la nostra terra ci penetra nel leggere quelle pagine e nel contemplare avanzi di civiltà tanto lontane. Il pensiero che correndo colla bicicletta verso i luoghi maravigliosi di cui parlo, il cielo di cobalto, il



Chiesa e Convento di Sant'Oreste sul Monte Soratte o Sant'Oreste (691=).



Avanzi dell'Abbazia di Santa Maria di Faleri a Falerium Novum, (secolo XIII).

(1) Tutte queste località furono segnate con cura nel 250.000 del Touring. Narce solo, che non c'è, verrà aggiunto nella prossima edizione del Foglio Civitavecchia.

cielo italico smagliante incombe ad un paesaggio improntato di poesia, e nel suolo si nascondono ad ogni passo reliquie preziose, fa sì che ogni gita possa avere, oltre che uno scopo determinato, anche come un profumo quasi di misteriosa ricerca.

La prima volta che vidi Civita Castellana fu salendovi dalla strada che tocca Borghetto, la più prossima stazione ferroviaria (chm. 8,5, sulla Orte - Roma). Io però non venivo dal treno. Ero partito la mattina in bicicletta da Foligno, conducendo nell'ultima delle quattro giornate, la squadra dei veloci della famosa Milano-Roma indetta dal Johnson, nel 1894, quale prima affermazione italiana di praticità turistica della bicicletta.

Ero un po' stanco, dopo tre giorni e mezzo di marcia forzata (le macchine di allora erano ben diverse dalle odierne!) Pure all'ultima svolta della strada sopra Borghetto, io e i miei quaranta compagni ci arrestammo estatici a godere il panorama straordinario. Era, per quei tempi di turismo d'avanscoperta una vera rivelazione un panorama come quello: sole dappertutto sulla valle del Tevere a perdita di vista, neve ai monti alti e lontani verso le Marche e l'Abruzzo; il nastro azzurro del fiume oziente in meandri tortuosi nelle ghiaie a contrasto dei due interminabili rettilinei della ferrovia, una distesa di colli ondulati mollemente, sparsi di paesi, circonfusi nella luce d'oro e dominati dalla massa imponente di quel castello medioevale che si scorge per un attimo all'uscire da un tunnel anche dalla ferrovia. Poco ci arrestammo lassù, pressati dal lungo cammino, ma io non dimenticai più né il panorama, né l'arrivo in Civita Castellana dal ponte Clementino.

Perciò vi tornai più d'una volta, ma non dalla parte meno frequentata, cioè da Borghetto, bensì dall'altra, da Roma, per la Via Flaminia che, dal principio di quest'anno, è anche percorsa da un tram elettrico (1).

La Flaminia antica cominciò ad esser costruita dai legionari romani dopo la vittoria di Caio Flaminio sui Galli

Cisalpini verso il 534 di Roma. Si distaccava sotto il Campidoglio dalla Porta Ratumena e proseguiva per Ponte Milvio tenendosi un po' a destra del Corso e della chiesa di Santa Maria

del Popolo. Varcato il Tevere traversava i prati di Tor di Quinto tenendosi ancora per qualche tratto più a destra della Flaminia attuale come ognuno può vedere dai ruderi di ville e sepolcri che ancor sorgono l'uno in linea all'altro.

Nel primo tratto di circa 6 chilometri, fino a Casale Prima Porta, la Flaminia oggi presenta il piede di rocce tufacee ove sono scavate tombe antiche e grot-

telle moderne, cave di pozzolana e di pietra da costruzione. Qui era l'antica Rubrae. La vista, libera dall'intoppo dei fabbricati cittadini, si distende subito nella valle tiberina alla reale Villa Ada e al colle di Castel Giubileo.

Da Prima Porta comincia a salire internandosi per montare all'altipiano. La natura si fa in qualche punto più selvaggia: ai campi ben coltivati si alternano vallicelle boschive; molte sono coperte di piante tozze, grosse e nodose di cui ogni due o tre anni si recidono le fronde per farne fascine per Roma: vasti depositi di queste fascine regolarmente addossate l'una all'altra coprono estensioni notevoli di terreno; delle carbonaie fumano di distanza in distanza.

Le pendenze, seguite a ogni tratto da contropendenze, sbattono un po' il ciclista, di cui però lo spirito è tenuto alto dal panorama sempre più largo. Sulla sinistra ormai la vista va lontano; all'orizzonte sono marcatissimi dei monti rozzetti identici a quelli di Corneto: sono i tumuli soprastanti agli ipogei di Veii.

A Castelnuovo di Porto, che si presenta tra gli ulivi sul fianco di una grande scarpa di monti, l'abitato assai pittoresco è dominato dalla Rocca dei Colonna. Pochi giri di ruota separano il paese dall'Albergo della Posta famosa fermata prima di Roma ai tempi delle

diligenze. I ciclisti lo conoscono bene perché vi si arrestano ancora volentieri, un po' pel camino colossale adatto a cucinare per una intera comitiva, un po' pel portichetto caratteristico, un po' pel vino celebrato della vicina Morlupo.



Il paese di Sant'Oreste e il suo panorama sul territorio falisco (392=).



Sant'Alibondio, a Rignano Flaminio.

(1) È un *motorcar* della Westinghouse, destinato a portare uno sviluppo edillizio notevole in parecchi paesi che come Riano, Castelnuovo, Morlupo, Rignano ed altri hanno gli elementi per diventare soggiorno di villeggianti.



Antiporta di Rodrigo Borgia a Civita Castellana.

Bisogna pur gustare le specialità del paese!

Morlupo appare subito scenograficamente ne' suoi vigneti, (da qui si va in breve ora ai laghetti di Leprignano in territorio fertile di continue scoperte archeologiche).

Qui in più punti, accanto alla Flaminia moderna, corre per lunghi tratti il pavimento poligonale dell'antica, benissimo conservato; di fianco al binario del monofase e alle solcature dei barrocci, le selci mostrano talora quelle delle bighe consolari.

Ora comincia a sorgere davanti la cresta del Sant'Oreste (691 metri) o Monte Soratte, che sembra giganteggiare ogni momento più per la conca distesa appiedi dei suoi fianchi dirupate. Presto si tocca Rignano, assai bello, e di qui, mentre si attraversa un altipiano sparso di maestose querce isolate, l'occhio gira a gran distanza sopra un panorama sempre nuovo in cui il Soratte domina sovrano. Orazio dice:

*Vides ut alta stet nive
Candidum Soracte.*

Per verità la neve non vi dura troppo, ma nondimeno questa bella montagna è giustamente notissi-

ma ed ammirata dai romani, perchè essendo isolata gode, malgrado la sua piccola altezza assoluta, di un panorama incantevole. Il tempio ad Apollo che era sulla sua cima fu sostituito dall'attuale chiesa di San Silvestro. Un convento offre ospitalità ai visitatori, ma si dice che stia per essere abbandonato. La massa calcarea del Sant'Oreste, tutto rigato di canali, ed irto di sette punte principali, è imponente; un bosco scuro di lecci ne lascia una parte della base. Dietro il Soratte vi sono cave di sabbia ottime per far vetro, coltivate con una ferrovia speciale (notata nel 250 000 del Touring) da una anonima milanese la S. A. V. I. A. Poco a sinistra della strada (vedi il 250 000) leva le sue torri ancora abbastanza conservate l'antico Castello Paterno, degno di visita. Ivi la forte e bella Stefania, figlia di un senatore romano appiccato da Ottone III quando questo entrò coi suoi barbari in Roma, rinnovò il sacrificio di Giuditta. Fintasi innamorata di Ottone colse il momento opportuno per avvelenarlo: così la storia, se non è leggenda romantica.

Ormai Civita Castellana ci sta di fronte, come fortezza coronante un promontorio rupestre. Al piede delle rocce scorrono dalla parte da cui giungiamo il Filetto e la Treia, e dall'altro il Rio Maggiore. Un'intricata rete di burroni profondi isola da tre lati il paese. Per raggiungerlo bisogna calare a precipizio per la strada che scende a un ponte pittoresco e risalire rapidamente a una trincea da cui si entra nel cuore del paese.

Volontieri, dopo 50 chilometri alquanto pesanti, si posa all'Albergo del Touring, il Falisco, ove si è premurosamente serviti, poi un giro nella cittadina si fa rapidamente e con grande interesse.

La cattedrale, del 1210, ha un portico elegantissimo dalle esili colonnine. L'ornamentazione degli architravi e dei portali è dei Cosmati ed ora che il monumento fu dichiarato na-



Ponte levatoio all'entrata della Rocca di Civita Castellana.



Porta del Maschio del Sangallo nella Rocca di Civita Castellana.

zionale lo si difende accuratamente. Ma nell'interno lo scempio fattone dai vandalici restauratori dei secoli scorsi è quasi completo. Vi sono ancora però delle colonne antiche e qualche mosaico dei Cosmati.

Il secondo monumento di *marca*, è la Rocca, fatta costruire da papa Borgia nel 1494, assai grande, pentagonale, con tre ordini di difese, fossati e ponti levatoi, perfettamente conservati e da pochissimo tempo vuoti, perchè solo recentemente cessò di essere un reclusorio. Nel suo centro Giulio II, il papa guerriero, innalzò nel 1512 per opera del Sangallo il maschio ottagonale, alto, visibile d'ogni intorno, dalla sommità del quale si ha un panorama d'ogni parte magnifico. I soffitti sono degli Zuccari; vi abitò anche Cesare Borgia.

La Rocca sembra completare l'aspetto di nido

L'ultimo ricordo suo, che è storia genuina, risale al settembre del 1870. Le truppe italiane della spedizione di Roma, dopo aver incontrato una debole resistenza nei pressi di

Civita, entrarono nella Rocca e tra gli altri prigionieri vi trovarono una compagnia di vecchioni, formanti un tempo la famigerata banda del brigante Gasparone. La figura veneranda di questa brava gente — ne offro qui la fotografia fatta sull'istante e divenuta storica — fece molto ridere i nostri soldati che avevano idee diverse sull'aspetto feroce di giusta competenza d'una banda brigantesca, le cui gesta si ricor-

dano ancora oggi dopo 80 anni dalla sua distruzione. Quei galantuomini erano nella Rocca dalla bellezza di 44 anni Parvero perciò sufficientemente puniti e furono graziati. Per una



I cannoni del Borgia a Rignano Flaminio.



Santa Maria della Virtù a Castelnuovo di Porto.

d'aquila di Civita Castellana, le cui case coronano rocce vulcaniche alte, sfaldate verticalmente, rosseggianti, che cadono più o meno a picco nei torrenti. Leggende di sangue e di pianto si riattaccano all'antica prigione, che fu detta la Bastiglia politica di Roma.



Portale cosmatesco della Cattedrale di Civita Castellana.

precauzione però il terribile Gasparone fu inviato a finire i suoi giorni nel ricovero di mendicizia di Abbiategrasso, il luogo più tranquillo della Bassa Milanese e l'istituto certo non ebbe mai tra le sue mura un ospite più eteroclitico. Ma la perla di Civita Castellana, per il pit-

toresco, è la gola del Rio Maggiore, che contorna il lato nord del paese, col suo ponte Clementino. Il profondo burrone, spaccatura quasi di terremoto nei tufi vulcanici, oscuro e misto a riosso, tutto anfratti e squarci da cui sporgono antichi lecci e ciuffi di arbusti pensili sugli altissimi, dominato dalle case di Civita quasi merlettature del più alto spigolo di roccie, è scavalcato da un gran ponte a cinque archi, di proporzioni colossali, fatto costruire nel 1712 dal Cardinale Imperiali, ad un'altezza che stimo non inferiore ai sessanta metri. Al disopra di questa profonda ferita che dilania il pianoro, si stende un terreno verde, gaio, coltivato: il vallone sembra un trabocchetto, e gli accrescono l'effetto pauroso grotte e scavi sepolcrali antichi, e qualche sentiero da capre che s'inerpica sui fianchi e certe buche da trogloditi ove riparano pastori e greggi.

Civita Castellana ha tre periodi ben distinti di storia: sorse in epoca ignota e fu abitata dai Falischi fino alla conquista romana nel 360 di R. Si chiamava Faleria e fu detta *Falerium vetus* per distinguerla da *Falerium novum*, una cittadina che i profughi di Falerium vetus costruirono a sei chilometri ad ovest, in luogo non forte, per concessione romana. Ma nel secolo IX o X la nuova Faleria mal difesa ed esposta alla devastazione dei barbari fu abbandonata e il suo popolo si ristabilì sull'altura naturalmente forte per la pestura ove prima sorgeva l'antica Faleria etrusca, ormai distrutta anch'essa. La nuova città, in progresso di tempo si chiamò Civita Castellana, mentre dell'abbandonata Falerium novum rimasero soltanto le rovine. Queste però sono di eccezionale importanza. Un popolo etrusco in epoca già preponde-

rantemente romana erige di sana pianta una città nuova e lo fa alle porte del proprio luogo nativo, da cui fu scacciato a forza: quale eccezionale condizione di cose e quale campo di studi, se per avventura i secoli ne conserveranno memoria visibile!

E la memoria c'è e grandiosa. L'escursione di Falerium novum — Santa Maria di Faleri come si chiama il luogo da una Abbazia in rovina che vi si trova — è estremamente interessante, oltre che facile. Si esce da Civita per la strada di Nepi, bel viale alberato che rasenta i fossati della Rocca ed ha su di essa le migliori viste di dettaglio. Qualche centinaio di metri più in là si stacca a destra una carrozzabile (vedi 250 000 del Touring) che scende al Rio Maggiore e lo attraversa sull'alto ponte Terrano, il quale varrebbe da solo una gita. Le rupi rossicce, cupe di boschiglie dense aggrappate ai loro scaglioni, sono bucate di nicchie sepolcrali, di cavità tombali etrusche. Alcune servono d'abitazione o almeno di riparo, altre sono vuote. Ve ne sono con fori di ventilazione, con iscrizioni ancora leggibili all'interno e all'esterno. La pila settentrionale del ponte appoggia sopra un sostegno etrusco ed etrusco è l'arco sovrastante, basso sulle acque. Al disopra di questo arco un altro ne è gettato di epoca medioevale, che porta la strada, e ancora sopra questo, lateralmente, è l'acquedotto moderno di Civita Castellana. Da un forame nel sasso di fronte esce e precipita una condotta forzata di tubina: miscuglio di civiltà disparate che è privilegio



Una festa per la liberazione di condannati politici nel 1846 nel cortile della Rocca di Civita Castellana. (Da una vecchia stampa).

incomparabile dei paesaggi laziali. Quando da Civita mi avviai per Santa Maria di Faleri — Falerium novum — nel pomeriggio del maggio scorso, il tempo minacciava. Dal Cimino s'erano levati nuvoloni grossi temporaleschi e invadevano rapidamente l'alto del cielo.



La Rocca di Papa Borgia a Civita Castellana (1494). — Il Maschio nel mezzo è del Sangallo (1512). — In basso, fotografia della banda di Gasparone, prigioniera nella Rocca, fatta al momento dell'occupazione italiana, 1870.

La pianura solitaria fattasi scura quasi a un tratto aveva preso un aspetto sinistro. I nubi nascondevano il sole; orlati d'oro in alto, spargevano in basso raggiere torrenziali d'acqua. Il brontolio del tuono si avvicinava. Il temporale mi veniva incontro e mi raggiunse ben presto. Fu una violenta tempesta di vento e d'acqua. I fulmini cadevano verticali sui boschi con rumore breve, senz'eco, quasi contemporaneo alla luce.

Inzuppato fino alle ossa, avendo ormai rinunciato a ripararmi in qualche modo dalnubifragio, m'ero persuaso di goderne almeno l'imponenza: tanto quando piove così, non c'è che pigliarsela.

Nella rasa campagna le raffiche curvavano le erbe; i papaveri giacevano a fasci impiasticciati al suolo; le quercie parevano insensibili alla furia del vento, colla chioma immobile, da cui a tratti partivan come proiettili piccoli rami divelti; le ginestre, che sembravano nere coi loro fiori gialli, resistevano arditamente al turbine. Il terreno rosso come ocra rifiutava l'acqua che subito ricolmò i solchi, scorrendo in torbide rosse ai borri, precipitando in fragorose ondate rosse da ogni spalto, da ogni squarcio di roccia giù nei fossi profondi.

Le mura di Faleri mi apparvero così, dopo cinque chilometri di diluvio, come un rifugio per aspettare la tregua. Esse formano un quadrilatero (non un triangolo, come scrissero parecchi che forse non le videro mai) anzi presso a poco un trapezio coi lati perfettamente dritti, rispettivamente di circa 600, 750, 400 e 500 metri. Uno degli angoli si sporge a non più di 100 metri dalla strada, e spunta in mezzo ad una grande abbondanza di alberi.

La cinta, complessivamente assai ben conservata tantochè in pochissimi punti si può darle la scalata, e anche non agevolmente, è formata

da blocchi regolari, ben lavorati, di circa 50 centimetri d'altezza e di lunghezze variabili, che giungono perfino a due metri. A distanze regolari, in avancorpo della gran muraglia, sporgono delle torri a spigoli vivi. Sono undici nel lato orientale, diciassette in quello settentrionale.

Il lato di mezzodi, che domina la bassa profonda di un fosso, affluente del Rio Maggiore, è alquanto meno conservato: vi si distinguono bene tre porte, di cui una presso l'angolo sud-est è detta del Bove, da una testa di bue che orna la centina. Un'altra porta ben com-

pleta, quella sotto la quale riparai dall'acqua, è verso la strada di Civita. Una quinta, detta di Giove, dall'ornamento di una testa di Giove nell'arco, serve di entrata, ed è in corrispondenza a una strada che mette ad un misero cascinale addossato a Santa Maria di Faleri.

E' questa una chiesa basilicale cristiana, del XII secolo nobilmente costruita instile lombardo con un magnifico portale di marmo, con navate e colonnati antichi, con un bellissimo abside.

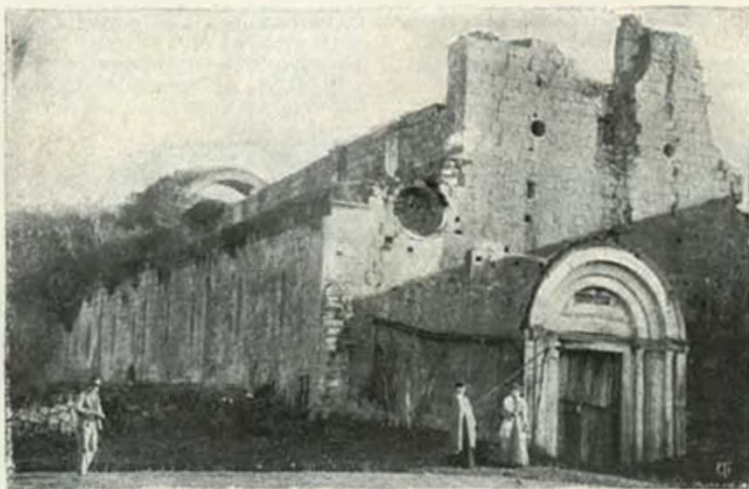
Ma tutto ciò fu abbandonato e i secoli compirono l'opera loro. Nel 1829 per colmo di disgrazia rovinò il tetto e d'allora incominciò la fine di Santa Maria di Faleri. Un senso di melancolia invade dinanzi a queste belle rovine votate alla rapida distruzione completa se non interviene qualche aiuto, almeno per i presidi più urgenti. Santa

Maria col casale che le si appoggia è l'unico fabbricato esistente dentro il quadrilatero delle mura, che è tutto coltivato.

La necropoli è nel vallone a sud; su entrambe le sponde del fosso le rocce sono cosparse di loculi e un po' dappertutto anche da escavazioni sepolcrali vaste, ad uno, a due archi, con cornicioni esterni, talune etrusche, tal altre romane, qualcuna con iscrizioni dei primi tempi



Abside di Santa Maria di Faleri.



Lato anteriore o portale di Santa Maria di Faleri.

cristiani. Anche gli avanzi di un teatro presso la porta del Bove sono etruschi nella fondazione e romani in superstruttura.

Ma l'impressione maggiore a Santa Maria di Faleri è pur sempre quella delle mura e delle torri. In certi punti sono altissime. Alla porta di Giove 15 ordini di blocchi sono sovrapposti e fanno 9 metri di altezza. Alla porta dal Bove raggiungono 16 metri.

In qualche cosa queste mura rassomigliano per l'aspetto a quelle medioevali di Ninfa ai piedi del Lepini, nelle Paludi Pontine, e come quelle sono una testimonianza dei cambiamenti abbastanza rapidi, dopo tutto, delle abitudini umane. Nell'uno e nell'altro caso furono abbandonate, per volere di uomini. E' forse questo un destino che attende anche le nostre città fatte così di fretta e tanto meno solide delle antiche?

A malincuore abbandonai Santa Maria di Faleri, quando già il tramonto, nel cielo ormai rifatto così limpido, ridipingeva delle sue luci calde tutto il paesaggio.

Dai solchi brillanti d'acqua, dalle lontane viottolate ancora pante, o se affluiva qualche conta-

dino allo stradone, per ritornare in città al riposo. Uscivano dalle grotte sepolcrali, da sotto i massi a strapiombo ove s'erano rifugiati, accendendo fuochi di stame, cerci sino alla cintola, carichi i più di legna da fuoco: le donne

opresse da pesi eccessivi, nudi piedi e gambe, colle gonne rialzatesgoccianti di fanghiglia. Povero polo

senz' allegria, e neppur bello fisicamente: evidentemente la terra è ingrata, e forse i suoi frutti sono mal divisi.

E a farle rendere ciò che potrebbe dare occorrerebbero provvedimenti di scuola, di propaganda pel coraggio industriale, di virtù civiche in alto e di buon senso in basso. Tutte cose... ipotetiche.

La prima giornata della mia escursione Falericca era compiuta. Avevo visto Faleria antica e la sua sostituta. E mi proponevo per il domani di risalire il corso della Treia, di vedere la necropoli di Narce, che ha data tanta ricchezza al Museo della Villa di Papa Giulio. Ma sono persuaso che il lettore è stanco.

Il mio racconto sarà quindi per un'altra volta,
L. V. BERTARELLI.



Mura di Falerium Norum.

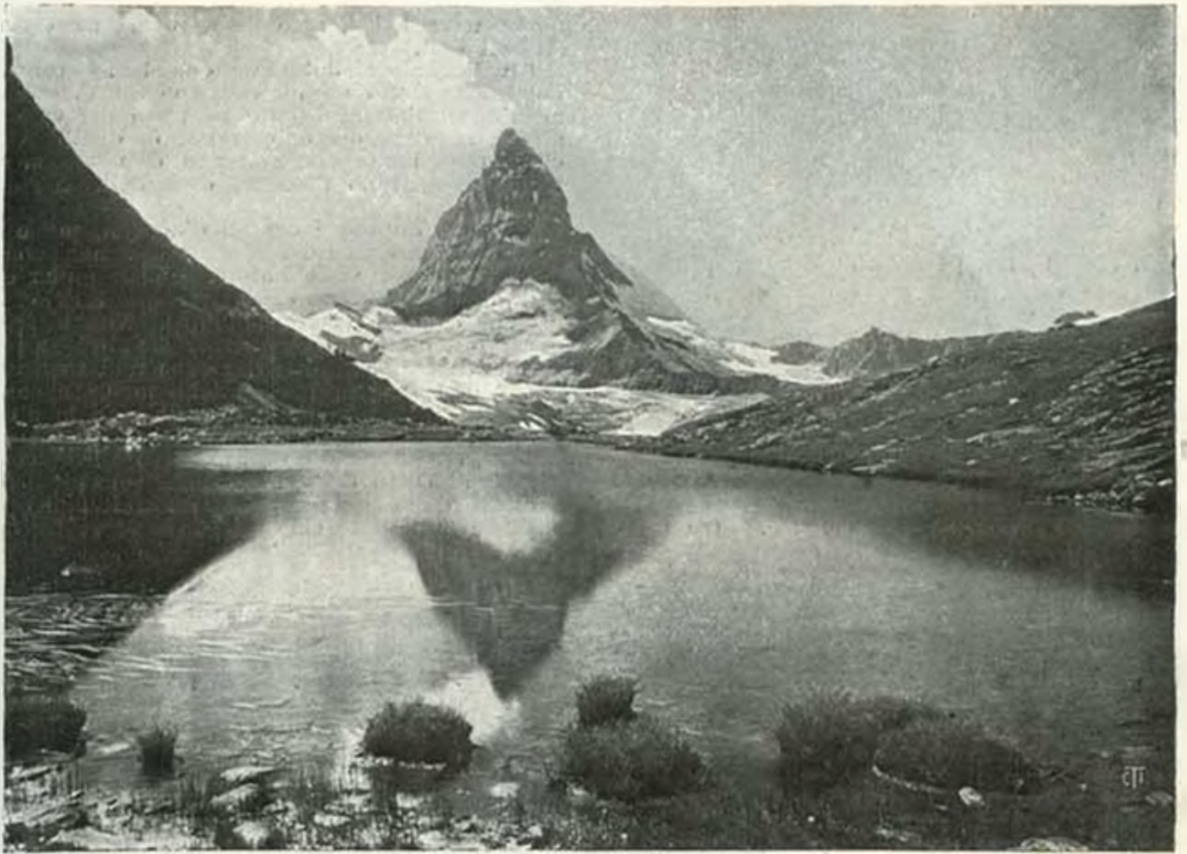


La resa di Gasparone e della sua banda in Sezze, 19 Settembre 1826. Rimase prigioniero nella Rocca di Civita Castellana fino al 20 Settembre 1870.

Collezz. Dott. A. Bertarelli.



Porta di Giove e torri a Falerium Norum



Cervino e Lago del Riffel. — A sinistra del Cervino, Passo del Teodulo.

(Fot. del Prof. Brasca).

I Valichi Alpini - Dal Sempione al San Bernardo.

Il limite delle nevi perpetue è, in senso opposto, anche il limite delle strade carrozzabili. Tra il Sempione e il S. Bernardo la dorsale alpina corre sempre, nei suoi centotrenta chilometri di lunghezza, al disopra di quei fatali 2700 metri, al disopra anzi quasi sempre dei tremila metri, e spesso anche al disopra dei quattromila. Dal Sempione al S. Bernardo non esistono quindi carrozzabili alpine.

Uno scrittore di cinquant'anni fa, con quel caratteristico stile tra l'affettato e l'enfatico, paragonava questo tratto delle Alpi ad « un pezzo di polo nel centro dell'Europa ». Ma del mondo polare questa vastissima zona delle Alpi Pennine tiene la grandiosità, senza conservarne l'uni-

forme monotonia. Qui la cresta alpina si rompe in un'infinita, svariata serie di cocuzzoli arditi, ora ammantati di ghiaccio, ora corazzati di rocce ferrigne; ora a forma di calotte dai morbidi profili; ora a forma di fantastiche guglie.

Così la cresta, dopo il Sempione, si leva di colpo alla bifida vetta del Fletschhorn, corre alla ancor più alta piramide della Weissmies, si riabbassa nella cresta dell'Andolla e del Bottarello, e dopo la breve depressione del monte Moro, lanciato a destra il potente contrafforte dei Mischabel, culmina nell'imponente eccelso Monte Rosa.

Nordend, Dufour, Zumstein, Gnifetti, Parrot, Ludwigshöhe, Schwarzhorn, Vincent, Giordani,



Il Rosa da Riva Valdobbia.

Cominciando dalla sinistra Vincent, Giordani, Schwarzhorn, Ludwigshöhe Parrot, Margherita.



La cima del Lysjoch (m. 4277). (Fot. Brusca)

le nove punte de Rosa si succedono a coronare la fronte di questo gran « nume italico » che vigila « eterno nei secoli » i confini della patria.

Con brusco arco, dalla Ludwigshöhe, la dorsale piega verso ovest, si abbassa d'un centinaio di metri fino al Lysjoch, poi torna a levarsi altissima nell'abbagliante Lyskamm. Lysjoch e Lyskamm: colle e cresta d'argento.

E tra la vallata di Zermatt a nord e le valli di Gressoney e di Ayas a sud, la cresta pel Castore, pel Polluce e pel Breithorn va avvicinandosi ad un altro sovrano della catena: al Cervino.

Dopo il Cervino, la Dent d'Hérens; verso nord, a rinchiodere la valle di Zermatt, si stacca il lungo contrafforte del Weisshorn; verso sud, la cresta dei Châteaux; e la dorsale seguita nella sua fuga verso ovest pel gruppo di Arolla e colla mole isolata del Combin, finché stanca, dopo i centotrenta chilometri di ghiacci e di rocce, dopo quaranta vette superiori ai quattromila metri, va abbassandosi ai pascoli del Passo del S. Bernardo.

Nè su pei contrafforti laterali della grande catena si inerpicano le striscie delle carrozzabili. Nemmeno dal lato d'Italia, dove la minor altitudine dei contrafforti stessi potrebbe permetterlo. Isolata dal mondo, tutta questa immensa zona può essere percorsa soltanto dal turista che possieda buoni garretti e buoni polmoni.

Ma il Touring, grazie al cielo, non ha lo scopo di guidare come un qualsiasi Baedeker, il pedone, il ciclista o l'automobilista su e giù pei meandri stradali. La carrozzabile è per il Touring mezzo e non fine. Perché il pedalare per pedalare, il divorar chilometri per divorar chilometri, lo scalare vette per scalare vette, non sono *sports*, ma degenerazioni dello *sport*. E il Touring ha sempre avuto di mira il senso vero e nobile dello *sport*, inteso come potente strumento di educazione più che fisica, morale, additando e facendo conoscere le bellezze della

nostra terra, le bellezze della natura, senza esclusionismi mai.

I valichi alpini, dal Sempione al S. Bernardo non ammettono né bicicletta né automobile: ma l'una e l'altra portano ai piedi dei valichi alpini, a poche ore di distanza da quelle Alpi che troppi conoscono soltanto di nome, mentre rappresentano l'essenza della bellezza e del grandioso.

Lasciate dunque i cavalli d'acciaio, per una volta, e arrampicatevi almeno per una volta ad uno di questi valichi alpini, a contemplar da vicino, senza pericoli e senza troppe fatiche, le arcigne candide vette delle Alpi. Non vi spaventino le quattro o cinque ore di salita su per le mulattiere sassose e riarse, su pei rocciami e per le frane, su per qualche facile nevaio! Quando giungerete finalmente in alto in alto, e vi si aprirà dinanzi quel nuovo spettacolo di natura, così diverso e così inatteso, sarete convertiti al culto della montagna, senz'altro. E quando dalla pianura lontana contemplerete quelle altere vette che conobbero le vostre fa-



Lyskamm (m. 4538) visto dalla punta Zumatain del Monte Rosa.

tiche, il vostro pensiero correrà ad esse come ai momenti felici della vita.

Ho detto senza troppi pericoli né troppe fatiche.



Ospizio al Colle di Valdobbia. (Fot. Brusca).

Da Macugnaga, a cui potete giungere da Piedimulera in quattr'ore di carrozzabile, dando anche una capatina al ghiacciaio del Rosa, voi potete salire per facile sentiero al Passo di Monte Moro, a m. 2800, da dove godrete una delle più meravigliose vedute sulla formidabile parete orientale del Rosa. E scendendo dal lato svizzero, per la bellissima valle di Saas, tra la Weissmies-Grat e i Mischabelhörner, fino a Stalden; e di lì, magari in ferrovia, risalendo la valle della Visp, giungerete al celeberrimo Zermatt, ai piedi dell'affascinante civettuola piramide del Cervino.

Non visiterete il Gornergrat? Non vi porterete, sempre senza pericoli, su pei colossali ghiacciai del Grenz o del Gorner?

Lasciate pure i sontuosi alberghi di Zermatt e incamminatevi alla volta di un nuovo famoso valico



Alpe Piana, sopra Alagna.

Se tornerete, avrete anzi il desiderio di veder ancora più intimamente quel mondo misterioso dei ghiacciai. Potrete allora per passare dall'Italia a Zermatt incamminarvi non più per le mulattiere del Monte Moro o per i nevai del Teodulo, ma varcare la stessa spalla del Monte Rosa ai 4277 metri del Lysjoch.

Se avrete una giornata di calma e di sereno, godrete di spettacoli tanto grandiosi come non avreste immaginato mai.

Siate fortunati allora come fui fortunato io stesso.

Avevamo pernottato alla meglio nella vecchia capanna Gnifetti, anidata in mezzo ai ghiacciai del Garstelet e del Lys. La notte, il vento aveva continuamente squassato il piccolo rifugio; al tocco era sembrato che il tempo si guastasse. Invece, quando, fatte le cordate,



L'albergo Miravalle a Gressoney.

alpino: il Teodulo. Avrete anche l'emozione di sorpassare i tremila metri e di farvi scortare, debitamente legati alla manilla, da una guida autentica traverso i seracchi del ghiacciaio e visiterete sotto il colle, un rifugio alpino; e passerete proprio alla base della fosca muraglia del Cervino.

Dal Teodulo scenderete al Giomein, il romitaggio — ahimè un po' profanato! — di De Amicis.

Ripasserete pel colle delle Cime Bianche, quasi sotto lo spartiacque, calerete in Val di Challant, dove tutto parla di Giacosa, e per la Bettaforca calerete a Gressoney, la prediletta da Margherita di Savoia.

Da Gressoney per l'Olen o la Valdobbia, giungerete in Valsesia, ad Alagna o a Riva.

E nel lasciarvi alle spalle, scendendo verso Varallo, la sorridente gigantesca mole del Rosa, sentirete un senso di rimpianto e un desiderio di ritornare.



Il rifugio Gnifetti, prima dell'ultima trasformazione.

accese le lanterne, spalancammo la porta del rifugio, una folata d'aria gelida e pura ci annunciò il bel tempo. La volta del cielo, da quell'altezza, appariva insolitamente smisurata, nerastra, scintillante di miriadi di stelle: intorno, funeree, le forme indecise e paurose del Lyskamm e della Vincent.

Si salì a lungo pel ghiacciaio scricchiolante sotto gli scarponi, evitando con lunghi giri le crepaccie, lentamente, mentre una brezza gelata di settentrione soffiava uguale dal Lysjoch, intrizzendoci le mani inquantate. Spegnemmo le candele. A poco a poco il cielo impallidì, le stelle scomparvero, i

profili del Lyskamm e della Vincent si delinearono candidissimi, e sopra a noi, già vicina, spiccò la linea del colle sull'azzurro-ver-

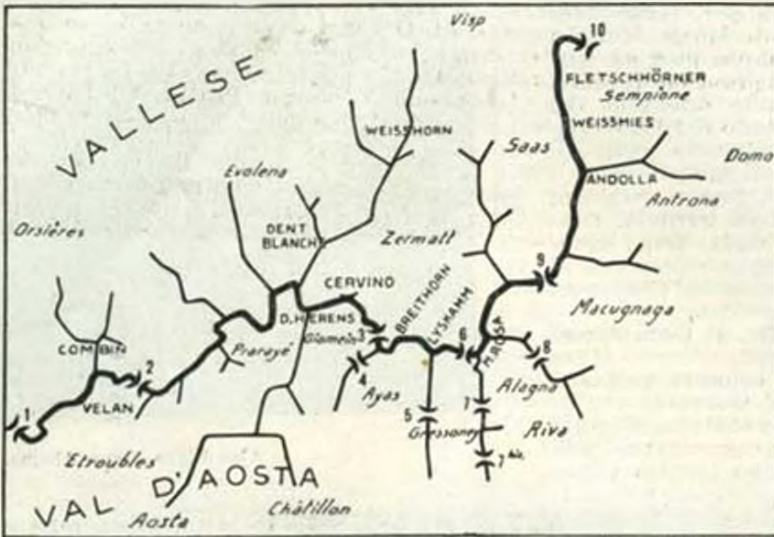
astro del cielo. All'orizzonte, verso sinistra, si disegnarono nel cielo delle forme livide e strane, come delle nubi lontanissime: erano le sommità del Gran Paradiso e del Monte Bianco.

Quando giungemmo al Lysjoch, un bottone di fuoco si accese sulla bianca e aguzza punta del Lyskamm: era il primo bacio di sole. Scese giù lungo i fianchi rapidamente, mentre al di là del colle, oltre la vallata di Zermatt, anche le vette del Weisshorn, della Dent Blanche e del Cervino si tingevano d'oro

Una raffica gelata di tramontana spazzò brutalmente la spianata del colle, e, agitandosi davanti un fuggente pennac-

chio di neve, scese giù giù verso l'immensa distesa della pianura nostra, dormente ancora nell'ombra.

LUIGI BRASCA.



Prospetto topografico dal Sempione al Gran S. Bernardo. (Luigi Brasca).

1. Gran S. Bernardo ... m.	2467	7. Col d'Olen	m. 2871
2. Col de la Fenêtre ... »	2812	7 bis. Colle di Valdobbia »	2479
3. Colle del Teodulo ... »	3324	8. Colle del Turlo	2736
4. Colle Cime Bianche ... »	2985	9. Passo del Monte Moro »	2862
5. Colle della Bottaforem »	2676	10. Passo del Sempione.. »	2010
6. Lyskamm	4277		



Passo del Gran S. Bernardo — Lago ed Ospizio.



Il fascino della locomotiva.

Ogni volta che parto, se qualcuna delle piccole cure del viaggio non mi trattiene presso la vettura, vado a fermarmi davanti alla locomotiva. Essa non mi è certo ignota. L'ho vista nuda ed inerte nelle officine, mentre gli operai ne componevano le parti diverse o ne riparavano le lamiere offese dal fuoco, i tubi contorti dalla pressione, i meccanismi consunti nel rapido va e vieni; l'ho vista al lavoro, restando a fianco del macchinista per lunghi viaggi, attraverso gallerie fumose dove, nella completa oscurità, due sole sensazioni prevalgono, il rumore del treno e la pesantezza al capo che dà il carbone incombusto; l'ho vista tante volte, e da vicino, in quegli atteggiamenti di bella vittoria sopra un cumulo di rottami, con brani di vittime fra gli artigli, ora rovesciata sul fianco, come vinta nella lotta; pure la rivedo sempre con piacere e vi scopro sempre qualche nuovo aspetto che m'interessa. E quello di cui maggiormente mi compiaccio nelle visite alla mia grande amica è d'incontrarmi in altre persone comprese dello stesso sentimento di ammirazione. Sono uomini seri e giovanetti, talvolta signore gentili, che si fermano innanzi alla macchina a guardarla, ora notando un particolare nuovo, ora richiamando l'attenzione del compagno su qualche meccanismo di cui non comprendono la funzione. Dove però la locomotiva esercita tutta quanta la sua attrattiva è in aperta campagna quando corre veloce sulle rigide sue guide empiendo l'aria di quel fischio stridulo che, come sveglia l'eco dei monti, così suscita nell'animo l'istinto sociale, chiamando gli uomini a raccolta e sospingendoli verso lidi lontani, invitandoli a commerciare, a conoscersi, ad affratellarsi. Quel fascino cui nessuno sa sottrarsi, che fa volgere il capo al villano e all'artista, non è soltanto effetto dell'impressione estetica prodotta dalla macchina in moto, ma pure delle idee che l'imponente spettacolo risveglia. Anche chi non saprebbe esprimerlo con

si perfetta frase, partecipa al sentimento del poeta: ognuno saluta il progresso umano che *passa benefico — di loco in loco su l'infrenabile — carro del foco.*

Trevithick e Stephenson.

Se anche oggi la macchina che darà il nome al periodo storico più secondo di vittorie per il progresso umano esercita tanta attrattiva, quale dovette essere — si domanda — l'impressione che riportarono i nostri antenati quando, cento anni addietro, videro per la prima volta correre la locomotiva?

Ciò che distingueva gli animali dalle cose era, per gli antichi, il moto; col nuovo miracolo la macchina acquistava il prezioso attributo degli esseri viventi. Pure le cronache non ci conservano il ricordo di accoglienze entusiastiche; anzi pare che negli animi piccoli prevalesse il ridicolo, e molte stampe dell'epoca ci mostrano la caricatura della locomotiva; mentre che nelle menti più elevate l'intuito della grande trasformazione che la ferrovia avrebbe introdotto nei costumi e nei commerci produceva come un effetto di paura. Napoleone la disse *opera diabolica...*

Quel che dovette soprattutto destare impressione negli inizi fu la elevata velocità che, in paragone dei mezzi di trasporto allora disponibili, la locomotiva permetteva di raggiungere: lo desumiamo dai nomi che si davano alle macchine. La prima locomotiva posta in servizio a Londra il 1808 dal meccanico inglese Trevithick, dopo un tentativo poco fortunato fatto qualche anno innanzi, venne chiamata *Catch me who can* (mi acchiappi chi può) e quella dello Stephenson che venti anni più tardi e precisamente nel 1829, vinse il premio indetto dalla ferrovia Liverpool-Manchester, ebbe un nome ancor più significativo, fu chiamata *The Rocket*, il razzo!

La locomotiva di Stephenson con un treno di 13 tonnellate (la metà di quanto pesa un sol carro moderno) percorse 24 chilometri l'ora, e senza carico raggiunse i 48 chilometri, velocità oggi appena tollerata sulla più umile



George Stephenson.

ferrovia secondaria, ma che a quell'epoca doveva essere strabiliante addirittura.

Trevithick e Stephenson; ho così nominato i due genti creatori della locomotiva. Il primo ne fu il vero inventore, il secondo, al contrario di quel che comunemente si crede, non fece che perfezionarla. Ma a Giorgio Stephenson spetta pure un altissimo merito, che supera molto la stessa sua abilità tecnica; ed è la straordinaria pertinacia ch'egli pose nel diffondere le ferrovie difendendole dalle paure e dalle opposizioni che incontravano. Alla Camera dei Lordi la sua prima domanda di concessione di una ferrovia fu respinta perchè molti oratori sostennero che il fumo della locomotiva avrebbe distrutto gli uccelli e la vista dei treni in corsa avrebbe spaventato gli animali, che le scintille del fumaiuolo avrebbero seminato incendi nei campi, che la razza cavallina per la concorrenza della macchina sarebbe stata completamente distrutta. Nel popolo stesso fu sparso il panico, e molte volte i cantieri ove si costruivano le locomotive dovettero essere difesi a viva forza dagli assalti della folla.



Il Rocket è una moderna locomotiva inglese.

Su queste opposizioni seppe però lo Stephenson riportar vittoria, adoperando tutte le armi, perfino quella dello spirito. Si racconta che una volta, trovandosi innanzi ad una Commissione parlamentare, sosteneva la possibilità di spingere i treni alla velocità di 50 a 60 chilometri all'ora.

« Ma, signor Stephenson — gli fu osservato — supponiamo che il treno di cui voi parlate incontri tutto a un tratto una vacca; qual terribile disastro! »

« Sì per la vacca! — fu la pronta risposta dello Stephenson. »

Anche nel Continente le ferrovie trovarono opposizioni non meno vive che in Inghilterra. Tniers, il grande storico francese, qualificò la locomotiva un *jouet d'enfant*, e Arago, il celebre fisico, spargeva il terrore fra i suoi colleghi della Camera evocando lo spettro della pleurite che avrebbe certamente colpito i viaggiatori sotto le gallerie quando fossero sfuggiti alle catastrofi dovute alle esplosioni delle caldaie!

Ma, a poco a poco l'ignoranza e i pregiudizi cedettero innanzi ai riconosciuti vantaggi della ferrovia, e l'Europa si coprì rapidamente di una rete ferroviaria fittissima. Lo Stephenson stesso, aiutato dal figlio Roberto, valorosissimo ingegnere, fu chiamato nei vari paesi d'Europa a dirigere quasi tutte le linee più difficili che in quei primi tempi si andavano costruendo.

Le prime locomotive ed i moderni mammoth.

Qual differenza fra le prime locomotive e quelle moderne! Ciò che è macchina in verità non ha subito grandi variazioni. Anche oggi le caratteristiche principali della locomotiva sono la caldaia tubolare e il tirare forzato prodotto dal vapore di scarico nel fumaiuolo, due requisiti che servono ad ottenere in piccolo spazio

lo sviluppo di una grande potenza e che la macchina di Stephenson già possedeva. La differenza grandissima è nelle proporzioni. Guardate le *silhouettes* del Rocket e di una moderna locomotiva inglese che ho riprodotto alla stessa scala: la prima pesava soltanto 4 tonnellate, l'altra ne pesa 77; la prima poteva trainare al più 50 tonnellate, l'altra ne porta perfino 2000!



Locomotiva americana del 1837.

Ho tolto poi da una mia piccola raccolta, consacrata al culto della gran macchina, i disegni di tre antiche locomotive, costruite rispettivamente nel 1837, nel 1851 e nel 1858, ed in paesi diversi; in America la prima, in Inghilterra la seconda, in Germania la terza. Non differiscono molto una dall'altra: la caldaia è minuscola e posta così in basso che quasi tocca terra; le ruote motrici, quelle che ricevono l'impulso del vapore im-



Locomotiva inglese del 1851.

messo nei cilindri e lo trasmettono alle impercettibili asperità delle rotaie onde si crea l'aderenza, son due sole e molto alte, le altre servono soltanto di appoggio. Il fumaiuolo è enorme, sembra l'organo essenziale della macchina, mentre non ha che una funzione tutt'affatto secondaria.



Locomotiva tedesca del 1858.

Le moderne macchine invece hanno la caldaia molto elevata da terra e il fumaiuolo ridotto a piccole proporzioni. Le ruote motrici, poichè il peso dei treni è cresciuto e occorre maggiore

aderenza, sono non meno di quattro o sei, talvolta otto o dieci, rese solidali dall'accoppiamento, i cilindri spesso sono quattro (le prime macchine ne ebbero uno solo) la pressione del

ruote moltiplicatesi e impiccolitesi; tutte le appendici sono appiattite e il contorno è quasi senza risalti, il fumajuolo è pressochè del tutto scomparso.



La più grande locomotiva del mondo; pesa 186 tonnellate.

vapore, prima mantenuta a tre o quattro chilogrammi, ora tocca molto di frequente i quindici. Mille avvedutezze hanno resa più facile la condotta della preziosa macchina e ne hanno migliorato il rendimento.

Tuttavia, la più spiccata caratteristica dell'evoluzione compiutasi nel decorso di un secolo consiste nell'aumento della potenza e delle dimensioni.

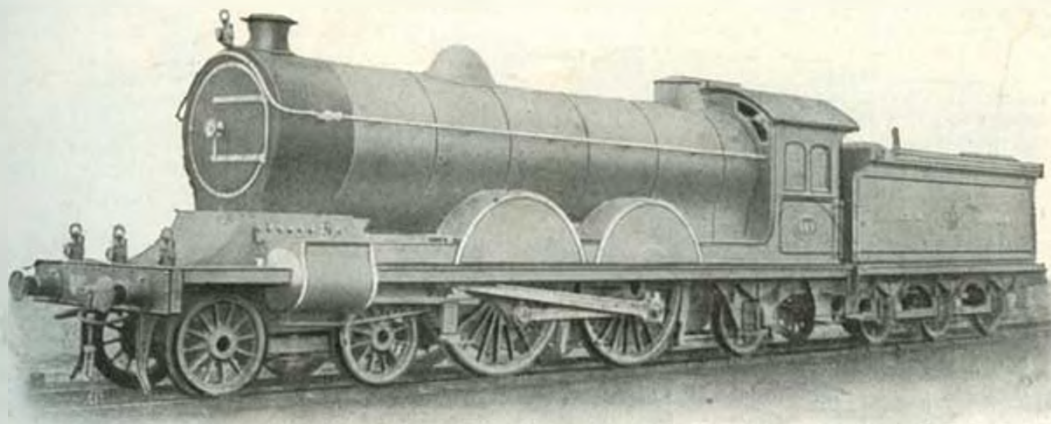
Perchè il lettore abbia l'idea del contrasto, gli presento subito alcune figure, classificate nella mia raccolta come le più grandi locomotive del mondo. Sono, manco a dirlo, locomotive americane, chè solo il nuovo mondo è giunto a fabbricar colossi di quel genere, *modern mighty mammoths space annihilator*, come nel loro stile esuberante li chiamano gli scrittori di oltre Oceano. E' il *mammoth*, il leggendario animale dell'antichità dalle dimensioni iperboliche che può soltanto fornir l'immagine. Di queste macchine una è riprodotta nella testata dell'articolo. Essa comparve all'Esposizione te-

L'altra figura (riprodotta qui sopra rappresenta l'*up to date* in fatto di locomotive potenti; ma in questa nuova prova, (trattasi di una costruzione del 1907) dovuta ad uno dei



Una locomotiva sui generis viaggia sul ghiaccio!

più accreditati *ateliers* americani di macchine, l'estetica ha ricevuto maggior soddisfazione; la smisurata lunghezza della caldaia è interrotta con buon effetto dalla cabina centrale nella



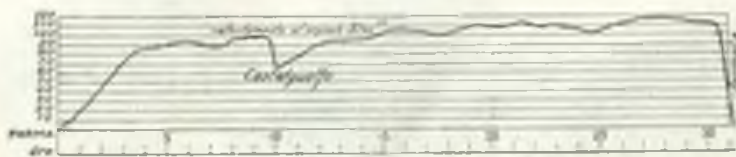
Una bellissima locomotiva inglese.

nuta nel 1904 a St. Louis e mostra come, nel primo sforzo verso l'inusitato aumento di dimensioni, le esigenze estetiche siano state completamente sacrificate. La caldaia troneggia come il viscere di una bestia enorme sulle

quale si pone, coi mezzi di comando, il macchinista, chè il focolare esuberante non gli permetterebbe dal solito suo posto di veder la linea e i segnali.

Si tratta, in entrambi i casi, di locomotive

doppie (del tipo Mallet) che hanno cioè una sola grande caldaia poggiata su due carri a sterzo: non viaggiano che a piccole velocità di 20 a 30 chilometri all'ora, pesano, senza il ten-



Locomotiva italiana per treni diretti che nelle prove del 27 settembre 1907 fra Parma e Piacenza mantenne la velocità di 120 chilometri l'ora.

der, 150 tonnellate la prima e 186 tonnellate la seconda, consumano ogni ora 30 quintali di carbone e rimorchiano in piano treni di 2500 a 3000 tonnellate.

Sono le esigenze economiche che hanno spinto le ferrovie americane, sotto l'assillo di una concorrenza sfrenata, ad adottare questi mezzi potentissimi che permettono di trasportare le merci a prezzi così bassi che in Europa non se ne ha neanche l'idea. Quei treni, composti di parecchie decine di vagoni carichi, pesanti ciascuno da 50 a 60 tonnellate, hanno del fantastico: basterebbero

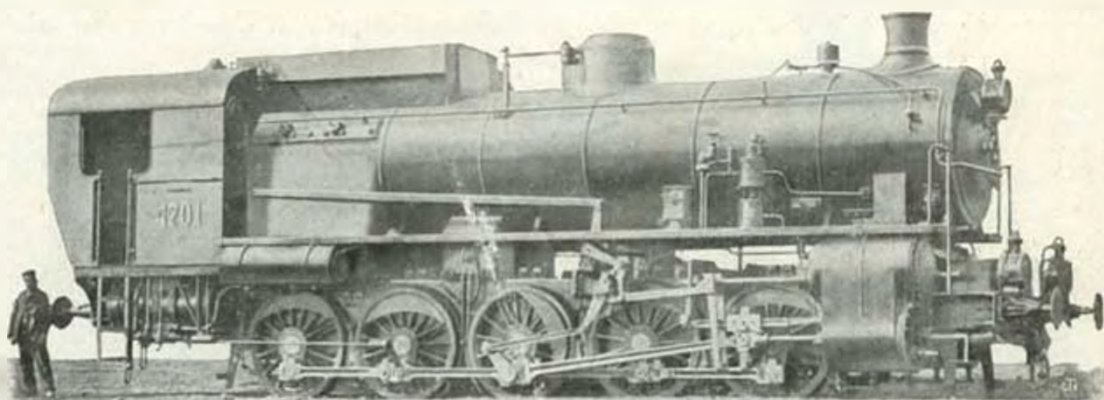
La locomotiva più bella e la locomotiva.. più strana.

Ma la mia raccolta ha pure qualche altra curiosità di cui, per festeggiare il centenario della locomotiva, voglio mettere a parte il lettore. Ecco quella che ho classificata la più bella locomotiva. E' un'idea mia, beninteso, e lascio liberi negli apprezzamenti lettori e costruttori. Ma nessuno vorrà negare che questa macchina rappresenta un saggio di felice accoppiamento della potenza alla bellezza. Esce da una fabbrica inglese ed inglese ha il taglio corretto ed elegante. Le forme armoniche e snelle nella loro evidente robustezza son disegnate con mano esperta e sicura; il dorso lucido non è coperto da fronzoli che tolgano all'occhio l'effetto dell'insieme. Sono i discendenti di Stephenson che costruiscono le più belle macchine del mondo e ne vanno giustamente orgogliosi: il fabbricante della locomotiva che ho riprodotto le ha dato un nome — Apollo — dal quale appare chiaramente com'egli sia persuaso di aver tratto dai geometrici contorni dei meccanismi, dei tubi e dei cilindri, una struttura di artistica parvenza.

Dopo la locomotiva più bella, ecco quella — dirò così — più *sui generis*, una locomotiva fatta per camminar sui ghiacci dell'Alaska. Al posto delle ruote che non troverebbero aderenza sulla lubrica superficie del ghiaccio, sono due viti a chiocciola che si fanno strada incidendo il suolo. Ben curioso espediente!

Le locomotive italiane.

Desidero fermarmi, in questa rapidissima corsa attraverso i cento anni di esistenza della loco-



La più potente locomotiva italiana da treni merci.

tre o quattro di essi a smaltire il traffico giornaliero del Porto di Genova e dieci o dodici a inghiottire la merce che si sbarca in un giorno in tutti i porti italiani.

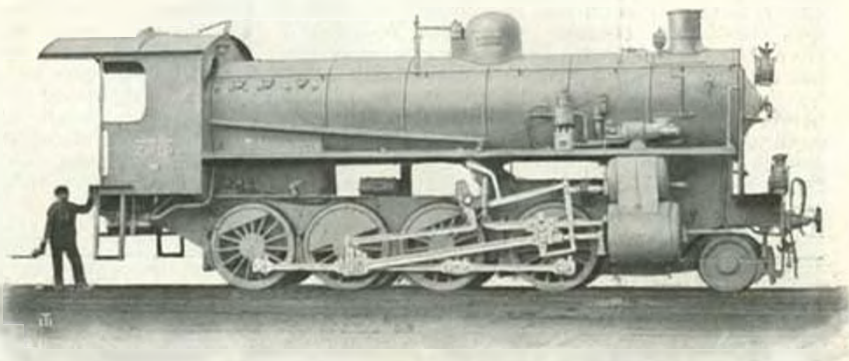
motiva, alle macchine introdotte in questi ultimi tempi sulle Ferrovie Italiane perchè rimanga al lettore l'impressione del progresso che pure in mezzo ad ogni sorta di contrari eventi

ha fatto recentemente l'esercizio ferroviario nel nostro paese. Noi possediamo locomotive che corrono a 120 chilometri l'ora (e non è una velocità di solo calcolo, ma quella effettiva raggiunta in esperienze di cui riproduco la zona *tachimetrica*, vale a dire il documento rilevato dall'istrumento misuratore della velocità) e locomotive capaci di tirar pesantissimi treni merci. Or è bene sapere che la locomotiva riassume tutto quanto il progresso ferroviario, giacchè non si possono fare locomotive di forte peso e di elevata andatura se l'armamento non è robusto, nè val la pena di creare locomotive di grande portata se non si ha di mira un più razionale ed economico assetto dell'esercizio.

La schiera di belle e potenti macchine di cui ci siamo provveduti nel periodo di preoccupazioni create da un rapido intensificarsi dell'attività nazionale è arrisicata sicura che ormai la preparazione non manca per far fronte a nuovi impeti della nostra esuberante giovinezza. E quando volessimo metterci a confronto con tutti gli altri paesi che han saputo trarre i maggiori profitti dall'invenzione che l'oscuro meccanico inglese compl cento anni addietro, non ci spetterebbe certo l'ultimo posto.

Eccoti dunque, lettore, le ultime più belle e più potenti locomotive italiane. Se adopererai la lente d'ingrandimento scoprirai probabilmente su qualche figura un'etichetta straniera, ma non per questo potrai dire che ti ho ingannato nel chiamare italiane queste macchine costruite altrove. Usa così: è l'esercite della ferrovia che dovendo dare alle sue macchine le qualità corrispondenti alle esigenze del proprio traffico, ne studia il disegno, ed il costruttore non è che l'esecutore materiale come il capo mastro rispetto all'architetto. E' merito dei nostri pro-

articolo non mi permette d'insistere. Inviterò soltanto il lettore a spiegarsi come l'una differisca dall'altra in ragione della varia destinazione a ciascuna assegnata.



Locomotiva italiana da treni diretti per linee a forte pendenza (servizio della Porrettana).

La prima e la seconda macchina (gruppi 680 e 470) hanno caldaie eguali ed eguale è pure la pressione massima del vapore: esse dispongono dunque di egual quantità di energia, 1300 cavalli circa, ma quella che ha sei sole ruote di grande diametro può marciare a velocità altissima (120 chilometri) trasportando un carico relativamente piccolo (300 tonnellate in piano). L'altra, invece, che ha dieci ruote basse non riesce ad andar oltre i 50 chilometri l'ora, ma può trainare in piano 1000 tonnellate: quel che nell'una è eccesso di velocità, nell'altra è eccesso di sforzo. In un'ora entrambe le macchine consumano egual quantità di vapore, ma in quella veloce l'impulso raccolto dallo stantuffo si distribuisce in un ampio giro di ruota, in quella lenta in un giro ristretto.

La terza locomotiva (gruppo 730) serve ai treni viaggiatori su linee a forti pendenze. Sviluppata 1100 cavalli e applicata al rimorchio dei diretti sul piano inclinato al 25 per mille che costituisce il valico della Porretta, porta da Pistoia a Pracchia in 35 minuti, cioè a velo-



La mucca!

gettisti l'architettura semplice, la corretta distribuzione delle masse che si riscontra a prima vista in queste locomotive, e pure merito dei progettisti sono i pregi intrinseci che le figure non rivelano e sui quali la natura di questo

cità di 40 chilometri l'ora il treno di 170 tonnellate che le antiche locomotive rimorchiavano a 20 chilometri l'ora impiegando 70 minuti.

La prima è una macchina da diretti, su linee

piangeggianti, le altre sono macchine da treni merci, oppure da treni viaggiatori su fortissime pendenze: la differenza fra l'una e le altre, almeno da quel che si vede esternamente, è tutta nelle dimensioni delle ruote. Curioso è che questa disposizione meccanica riproduce una condizione comune nel regno animale. I cavalli da corsa hanno i garretti lunghi e sottili, i cavalli da lavoro li hanno invece tozzi e robusti. La gazzella dalle lunghe zampe è fatta per la corsa, il buc dal dorso robusto e dall'andatura lenta per l'aspro sforzo dell'aratro. Di questa riflessione dicesi che si avvalessse il direttore di una grande fabbrica di locomotive, verificando, ogni qual volta gli veniva mostrato il disegno di una nuova macchina, se esso en-

trava nella sagoma di un bel cavallo e solo in caso affermativo giudicava ben fatto il disegno.

E' spontaneo del resto il paragone della locomotiva agli animali che essa ha sostituito. I nostri macchinisti chiamano *mucca* quella locomotiva colla cabina anteriore e col fumaiolo all'indietro, di cui più di un esemplare fu negli anni scorsi costruito per le nostre ferrovie e che va anch'essa nel novero delle macchine italiane più potenti e maggiormente apprezzate. Non è vero infatti che quella macchina, con la sua larga faccia piatta, con la sua andatura un po' dinoccolata, assume al vederla avanzarsi tutto l'aspetto di un ruminante?

FILIPPO TAJANI.



Giacca loden con risvolti, paramani e cinta in pelle lucida. — Cappello in paglia e sciarpa di Persia.

Mod. Motor - New-York.

Ultime d'Automobilismo

Acconciature femminili.

Spolverino in seta tipo giapponese.
Cappello e sciarpa di mussolina.



Cappuccio e mantella tessuto impermeabile e maschera di celluloido mussolina operata.

Mod. Motor - New-York.



A Parigi nelle vetture pubbliche dopo la *femme cocher*, la *femme chauffeuse*.



Cilindratore stradale automobile in uso sulle strade americane.



Il nuovo primo min. ingl. Asquith, con la famiglia, è un servente automobilista.



Il primo volo di Delagrange nella Piazza d'Armi di Milano - 18 Giugno 1908.

(Pub. Pol.)

Quando si sparse la notizia che Leone Delagrange sarebbe venuto in Italia ad eseguire alcune esperienze di aviazione, non pochi erano coloro che ignoravano la differenza che passa tra un pallone dirigibile ed un aeroplano.

Quello stesso pubblico che era così poco edotto delle più elementari nozioni di aeronautica, allorché fu spettatore degli esperimenti, si ritenne in diritto, anzi in dovere, di commentare, giudicare, criticare le prove e fino di proporre modificazioni e migliorie all'apparecchio. Ora che il signor Delagrange, più o meno ha volato, ora che ci giungono dall'estero notizie di altri voli compiuti dai pionieri dell'aviazione, ora ferve viva la discussione sull'importanza delle esperienze eseguite in Italia, sull'avvenire che avrà nella locomozione la macchina per volare.

Dissi già in alcune mie note, qualche mese fa, in occasione della vittoria di Farman del 13 gennaio scorso, che il dirigibile oramai ha raggiunto quasi l'apice della sua evoluzione, ha ottenuto quanto poteva ottenere, mentre la macchina per volare non è che ai primissimi passi; presso a poco come era la bicicletta mezzo secolo fa e l'automobile vent'anni or sono. L'ingegnere Julliot, il costruttore dei primi *Lebaudy*, del *Patrie* perduto l'anno passato e del *Républicain* di prossimo varo, dice che il presente è dei palloni, e l'avvenire dei grossi palloni. Il conte Zeppelin pare anch'esso convinto di questo principio, tanto che la sua aeronave N. 4, pronta, che esegui le prime prove sul lago di Costanza,

è notevolmente più grande delle precedenti. E' evidente però che, se già gli attuali palloni dirigibili sono ingombranti, di difficile impiego, se richiedono enormi *hangar*, numerosi equipaggi di manovra, stazioni di rifornimento di gas idrogeno, se sono, cioè, in complesso poco pratici, tanto meno lo saranno dei dirigibili più grandi.

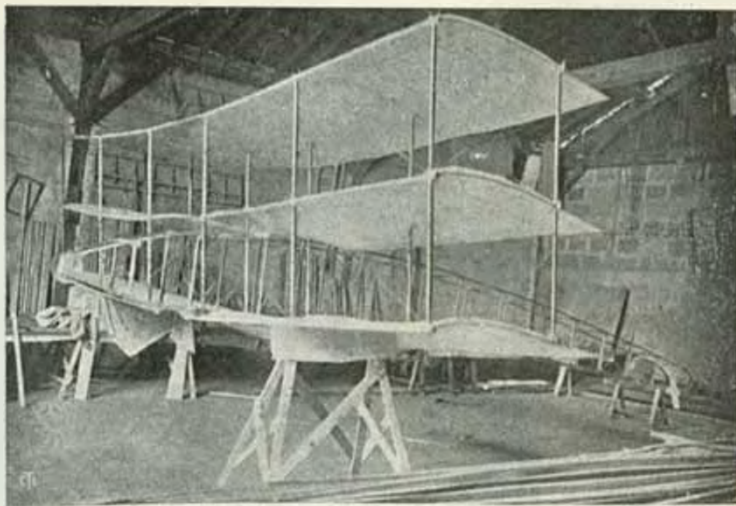
Esaminiamo invece la macchina per volare di oggi, che è solo in embrione ciò che sarà l'aeroplano di domani. Non occorre descrivere qui, com'è fatta la macchina dei fratelli Voisin colla quale Leone Delagrange fa i suoi voli.

Per quanto qualche critico mordace, ma superficiale, abbia voluto definirla una *baracca*, essa deve solo considerarsi come un apparecchio di scuola, un apparecchio che permetta all'aviatore di istruirsi nel volo, di acquistare pratica e destrezza nei movimenti, confidenza e sicurezza nelle manovre necessarie.

Intanto i fratelli Voisin hanno in costruzione nelle

loro officine a Billancourt, presso Parigi, un aeroplano a due posti per poter dare lezioni di aviazione.

Ma queste macchine-scuola, fatte per imparare, vanno ancora molto adagio: 60 chilometri l'ora al massimo, e perciò, onde trovare nell'aria l'appoggio sufficiente per sollevare il loro peso, debbono avere una superficie alare molto estesa; sono quindi del tipo *biplani*, per non richiedere delle dimensioni laterali eccessive e che difficilmente potrebbero mantenersi rigide.



Il nuovo triplano Couplé - Officine Voisin.

Ma noi sappiamo che la resistenza dell'aria e di conseguenza la forza sostenente, che è la componente verticale di questa, variano proporzionalmente al quadrato della velocità; quindi, ad una velocità doppia si potrà portare, a parità di superficie alare, un peso quattro volte maggiore, oppure per portare lo stesso peso, sarà sufficiente una superficie alare quattro volte



L'aeroplano Bertin.

più piccola; così ad una velocità tripla, il peso portato potrà essere nove volte maggiore e per lo stesso peso occorrerà una superficie d'ala nove volte più piccola. Ora è ovvio supporre che nulla impedirà alle macchine volanti di filare ad una velocità di 150 e 200 chilometri l'ora, data l'assenza di paracarri od altri ostacoli, date le ottime condizioni di manutenzione e l'ampiezza illimitata delle vie aeree, ed allora ecco evidente che con macchine pochissimo ingombranti e rapidissime si potrà portare un carico utile considerevole. Occorreranno dei motori più potenti di quelli attualmente in uso nelle automobili, è vero, ma se il consumo assoluto di essi sarà maggiore, il rendimento sarà di gran lunga migliore, perchè venendo annullato completamente l'attrito del suolo, non resterà a vincere che la resistenza dell'aria, sicchè il costo della tonnellata-chilometro sarà di molto ridotto; di più, oltre al grande vantaggio dell'enorme rapidità di locomozione, che da sola basterebbe a giustificare qualunque aumento di potenza nel motore, vi è la soppressione delle gomme e dell'oneroso consumo delle medesime, elemento questo di non trascurabile entità.

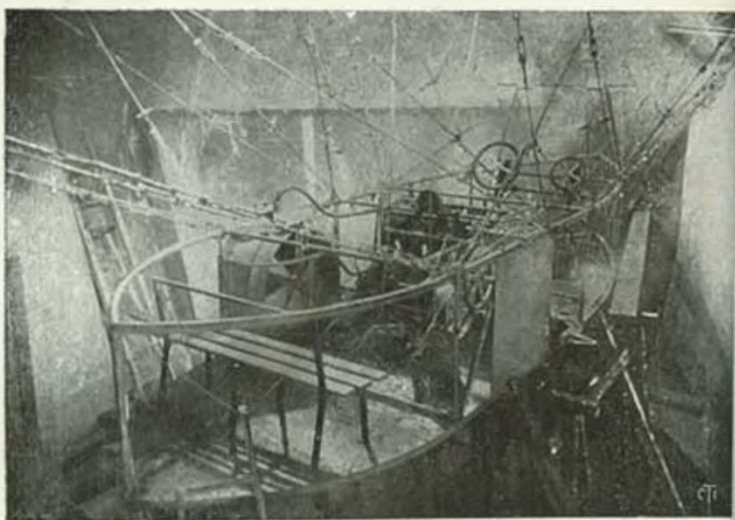
Taluno, dopo tali premesse, potrà pensare che l'automobile dovrà cedere il posto all'aeroplano; no certo, come le ferrovie ed i veicoli con motore a freno, non hanno ceduto il posto all'automobile. Sarà la macchina per volare un nuovo mezzo di locomozione, che si aggiungerà agli altri esistenti; mezzo rapidissimo e conveniente per superare in poco tempo grandi distanze. Non sarà mai un veicolo da passeggio, nè di comunicazione fra un punto e l'altro della città; non sarà possibile con esso iniziare o terminare un viaggio alla porta di casa; ma vi saranno invece, come per le ferrovie delle apposite stazioni di partenza e di arrivo: stazioni

molto semplici, costituite da piazzali piani e sgombri, aventi un chilometro circa di lato, con fondo non troppo soffice, circondati da *garages*, officine di riparazione e depositi di rifornimento, più bassi fabbricati accessori.

Le stazioni secondarie di transito o di rifornimento, potranno essere delle trincee di terreno sgombrato di ostacoli, lunghe un chilometro circa e larghe un centinaio di metri. Le partenze e gli arrivi saranno avvisati con un sibilo di sirena. E' bene notare che il piazzale della stazione dovrà essere sempre sgombro, data l'impossibilità di arrestare al discolo le vetture in arrivo.

Con un semplice calcolo sommario, si deduce che una vettura a quattro o sei posti, completamente attrezzata, del peso medio di una tonnellata, con un motore di 200 HP può filare ad una velocità di circa 200 chilometri l'ora ed

avere una superficie alare abbastanza piccola. Tale veicolo, presa la rincorsa alla stazione di partenza, potrà staccarsi da terra e agevolmente mantenersi ad un'altezza media compresa tra i 25 ed i 50 metri dal suolo, assecondando il profilo del terreno e rimanendo al disopra degli ostacoli naturali che si incontrano nelle campagne. Ciò che spaventa quasi tutti è un'avaria al motore od all'elica. Ebbene, si pensi per un momento a questo veicolo, della massa di una tonnellata, librato a 50 metri di altezza e lanciato ad una velocità di 200 chilometri l'ora; quand'anche



La navicella dell'aeronave militare francese « République ».

improvvisamente venisse a mancare l'impulso esso non cadrebbe certo seguendo la verticale, ma secondo una linea molto inclinata, avendo cioè un angolo di caduta piccolissimo, tale da ridurre l'urto a terra ad un semplice slittamento. Sarà uno slittamento su di un campo di frumento piuttosto che su di un prato, sarà necessario pagare i danni arrecati alle coltivazioni, ma la salute ed il brio degli aviatori, non avranno ricevuto la minima scossa; e mentre

il meccanico riparerà il guasto, i viaggiatori potranno sedersi sull'erba e magari imbandire una colazione. Certo, per ottenere questo bisognerà evitare di volare sopra i tetti degli abitati; ma, come ho detto avanti, l'aeroplano non è fatto per svolazzare attorno alla Madonnina del Duomo, alla Mole Antonelliana, od alla cupola di San Pietro.

Questi veicoli, non molto grandi, piuttosto allungati, solcheranno come frecce le vie dell'aria, raggiungendo delle velocità prodigiose; e non è questo parto di fantasia esaltata. Chi avesse osato affermare quindici anni fa la possibilità di filare a 100 chilometri l'ora sulle nostre strade, strette, ingombre e seminate di insidie, sarebbe stato qualificato per un pazzo; perchè non potremo andare a 200 chilometri l'ora e anche più là dove non v'è nessun ostacolo e

la via è libera e spaziosa? Basterà abituarsi a tale velocità, o meglio abituare l'aviatore a condurre veicoli così rapidi; ma non è certo questa una difficoltà che ritarderà all'aviazione di entrare nel campo della pratica.

Occorre quindi che molti si applichino a questo nuovo genere di sport e volgano l'animo a questo antico sogno umano, soltanto da ieri divenuto realtà. Della qual cosa noi non dubitiamo, poichè l'importanza maggiore degli esperimenti del signor Delagrangé in Italia non è per la sola conquista dell'aria, ma per la conquista dell'opinione pubblica e degli *sportsmen* italiani, sull'efficacia e l'avvenire di questo nuovo mezzo di locomozione.

Castel Gandolfo
- Igiugno 1908.

ETTORE CIANETTI.



L'aviatore Farman compie un volo con a bordo lo sportsman Archdeacon.



L'aeroplano Delagrangé N. 3 - Manovra iniziale.

(Fot. Bialli).

Al brillante articolo del nostro egregio collaboratore è utile far seguire alcune note di cronaca dell'aviazione.

Fu del 1904 che Dentsch de la Meurthe e Archdeacon stabilirono il Gran Premio dell'aviazione di L. 50 000 per colui che avesse compiuto per primo con una macchina più pesante dell'aria un chilometro in circuito chiuso. Solo il 23 ottobre 1906 Santos Dumont arrivava a staccarsi da terra per la prima volta con un aeroplano, ma fu un volo di pochi metri. Nel 1906 Leone Delagrangé, scultore, si mise d'accordo coi fratelli Voisin per la costruzione di un aeroplano col quale iniziò e proseguì le esperienze a Bagatelle e a Issy les Moulinaux. Gli esperimenti di Delagrangé interessarono Henry Farman, già corridore in bicicletta e in automobile e, più fortunato del rivale Santos Dumont, conquistava con un aeroplano simile al Delagrangé N. 1 il record di volo in dirittura il 26 Ottobre 1907 con m. 771 di percorso, e il 13 gennaio di quest'anno conquistava finalmente il Gran Premio del chilometro in circuito chiuso. L'aviazione dunque data da noi.

Nondimeno il giro di esperienze fatte in Italia da Leone Delagrangé è stato notevolissimo per risultati di propaganda e di progresso. Delagrangé ha fatto dei voli di minuti 14'30" a Roma, di minuti 14'29" a Milano in esperienza pubblica ufficialmente cronometrata per la validità di questo record del mondo, sebbene egli stesso in esperienze private in Milano, alle quali tuttavia presenziavano personalità competenti e anche la rappresentanza della Direzione del Touring, abbia fornito un volo ininterrotto di minuti 16'30" ad un'altezza sino di 8 metri, il che costituisce un prodigio se si pensa che, alla velocità di circa 60 chilometri all'ora, corrisponde a un percorso di 10 chilometri circa.

Il Touring è ben lieto di aver incoraggiato e dato tutto il suo appoggio alla Società di aviazione di Milano e alla Promotrice di Torino alla quale si è unita l'Aeronautica di Roma, per trionfo in Italia di studi e di esperimenti che devono condurre presto a nuovi messi di turismo aereo.

LA DIREZIONE.

V. C. A.

La prima riunione del Sottocomitato Nazionale di Milano.

Abbiamo già annunciato sull'ultimo numero della *Rivista*, la riunione stata indetta a Roma, per il 4 giugno, del Comitato Centrale V. C. A., in dipendenza alla pubblicazione del Decreto Reale col quale era sanzionata l'avvocazione al Ministero della Guerra del Corpo Nazionale Volontari Ciclisti e Automobilisti.

Sull'esito della riunione riferi, nella seduta 11 giugno del Sottocomitato Nazionale, l'ing. cav. Riva, vice presidente del Comitato Nazionale e rappresentante del Touring, in seno al Sottocomitato, insieme al senatore Bettoni, al senatore Vigoni, al generale comm. Chiarla, al cav. uff. Zaffaroni, all'avvocato Garelli ed al cav. Mercanti. Rappresentavano il Tiro a Segno il cav. rag. Cozzi, il cav. Dalal ed il cav. ing. Zanotti. L'Audax era rappresentata dai signori Barberis, Cossola e cav. Sandoni.

La convocazione della seduta era stata fatta in termini abbreviati, dietro autorizzazione data dal generale Tarditi, presidente del Comitato Centrale.

Dopo la relazione del vicepresidente ing. Riva sulle decisioni prese dal Comitato Centrale, segnatamente per ciò che si riferisce al riconoscimento del Comitato e reparti locali, purché rispondano alle norme dello Statuto ed ottengano il riconoscimento del Sottocomitato Nazionale competente, ed all'azione da esercitare dal Sottocomitato per fare opera d'accordo là dove sono sorti più Comitati o più Reparti, il Sottocomitato procedette alla nomina della Presidenza.

Scartato, come non rispondente a criteri di opportunità, il concetto del far posto nella presidenza ad una rappresentanza della minoranza, l'esito della votazione fu il seguente: presidente conte sen. Federico Bettoni; vice-presidente cav. uff. Alfredo Zaffaroni; segretario cav. rag. Arturo Mercanti.

La discussione venne subito aperta sul terzo oggetto dell'ordine del giorno: « Riconoscimento ufficiale di Comitati provinciali », e si manifestò con indirizzo prevalentemente favorevole alla esatta interpretazione dello Statuto, nel senso che solo possono essere accolte le domande di riconoscimento per parte dei Comitati che risultano costituiti dalle rappresentanze delle quattro istituzioni promotrici: Touring Club Italiano, Automobile Club, Audax Italiano e Tiro a Segno.

Il Sottocomitato deliberò infine di fissare al 15 luglio il termine per le domande di riconoscimento da parte di Comitati e reparti già esistenti nelle località di competenza giurisdizione del Sottocomitato Nazionale, deferendo alla presidenza, in questo frattempo, di fare le pratiche per la risoluzione delle divergenze in alcune località o le costituzioni regolari, secondo lo Statuto, nelle località stesse. Dopo tale termine verrà radunato il Sottocomitato Nazionale per la comunicazione dell'opera esplicata dalla presidenza e per la sanzione ufficiale di tutti i Comitati che non hanno fatto domanda, per procedere poi alla propaganda ed alla costituzione d'ufficio dei Comitati in quelle località ove nessuna iniziativa locale si è formata per la costituzione dei Corpi Volontari.

Il generale Chiarla, sul finire della seduta, propose un saluto affettuoso e riverente al benemerito vicepresidente del Sottocomitato ing. Riva, alla Direzione del Touring, al senatore Bettoni, per tanti titoli benemeriti della causa del V. C. A.: un applauso caloroso accolse la proposta, e dopo ciò la seduta venne tolta.

per essere di nuovo indetta, come stabilito, dopo il 15 luglio, per aver relazione delle pratiche che nel frattempo saranno condotte dalla presidenza.

Il Touring e la navigazione fluviale.

Ad iniziare e coordinare il programma d'azione in pro del turismo nautico e della navigazione fluviale — già chiaramente tracciato nella *Rivista* di febbraio, dalla fervida ed entusiastica parola del comm. Johnson e dell'on. Romano Jacur — la Direzione del Touring chiamava a costituire una speciale Commissione permanente i signori:

Comm. prof. Ugo Ancona, presidente della Lega Navale Estera di Milano; dott. Mario Beretta, segretario Comitato Navigazione Interna; Bongrani ing. Primo, segretario Rowing Club; Candiani ing. Leopoldo, Comitato Navigazione Interna; ing. Clerichetti, deputato provinciale di Milano; Foscarl comm. conte Piero, capo console del Touring in Venezia; Mainoni dott. Fabio; Mercanti cav. Arturo, Oldofredi conte Orazio; conte Padulli, presidente del Rowing Club; Piola Daverio comm. ing. Piero; Pugno ing. cav. Francesco, consigliere del T. C. I.; Raineri onor. dott. Giovanni, Piacenza; conte Sanjust di Teulada, grand'ufficiale Edmondo, ufficiale del Genio Civile di Milano; Vaerini Giovanni, rappresentanza conte Foscarl.

Due soprattutto apparvero essere gli scopi della nuova Commissione:

1. Venire in aiuto, con qualche istituzione che trasse vigore e luce dalla organizzazione del Touring, allo sport ed al turismo nautico, specialmente fluviale, che ancora non hanno ottenuto dalle pubbliche Amministrazioni tutte quelle faci-

litàzioni e quei vantaggi onde altre forme di turismo hanno tratto ragione di sviluppo e di progresso;

2. Concorrere, mediante le molteplici energie di propaganda di cui dispone l'Associazione, a rendere più popolare l'idea della navigazione interna, a diffondere la conoscenza e l'amore per i fiumi, a contribuire infine a quell'opera di redenzione delle nostre vie d'acqua, che — specialmente nella vallata del Po — furono altra volta gloria delle genti lombarde, emiliane e venete, e son ora purtroppo — per causa del deplorabile abbandono in cui furono lasciate — ragione di disdoro all'Italia, in confronto alle nazioni estere.

Per il secondo scopo, che comprenderà una vasta azione di propaganda, in pro della coltura delle pendici alpine, della sistemazione delle acque montane, e della regolarizzazione dei fiumi navigabili, la Commissione, approfittando della presenza dell'onor Raineri, deputato di Piacenza, ha gettato le prime basi per una grandiosa dimostrazione da tenersi in Piacenza alla fine del prossimo mese di settembre.

Possiamo fin d'ora annunciare che il convegno delle energie nautiche padane in Piacenza, assumerà le proporzioni e l'importanza di un vero avvenimento nazionale. Esso si concreterà in una gita collettiva di tutte le forme di autoscafi e di natanti — con qualsiasi mezzo di trazione — da Piacenza a Venezia, con soste nei principali centri lungo il percorso; e vi converranno imbarcazioni da Torino, da Milano, dai laghi, da Venezia, da tutta insomma la valle padana.

La Commissione si propone in tale occasione, di iniziare un speciale servizio di segnalazioni sul fiume, e di fare azione presso le principali istituzioni di navigazione interna, perché contemporaneamente alla manifestazione pratica ne provochino una di carattere più solenne, riunendo per quell'epoca in Piacenza una adunanza di deputati e senatori, sotto la presidenza del Consorzio di Valle Padana.



Una manovra del V. C. A. di Milano sul Ticino.

I PROVERBI TOPICI.

II.

Le idee spiacevoli o tristi o poco decenti, e che tuttavia capita non di rado di dover esprimere, si sogliono esporre con altre idee più gradevoli e più pulite le quali per altro non nascondono le prime e, anzi, le lasciano facilmente indovinare.

Questa figura rettorica, notissima a tutti sotto il nome di « eufemismo », abbonda nei proverbi in generale, specialmente nei modi di dire proverbiali, e non manca quindi anche in quelli che si riferiscono a località. A *Lucca ti vidi e a Pisa ti conobbi*, sogliono esclamare i toscani quando vogliono rinfacciare a qualcuno la dimenticanza di un beneficio; modo di dire proverbiale doppiamente topico, originato dal modestissimo fatterello di un lucchese il quale aveva albergato in casa sua un pisano facendogli assai carezze perchè lo stimava un galantuomo. Il lucchese in seguito andò a Pisa, e non mancò di visitare il suo ospite il quale, al vederselo innanzi, con grande sussiego facendo le meraviglie, mostrò di non conoscerlo affatto; onde il suo benefattore tiri col dirgli congedandosi: « A Lucca ti vidi e a Pisa ti conobbi! »

Anche in questi proverbi eufemistici sono numerosi quei giuochi di parole di cui mi sono occupato nel precedente articolo (1), fondati cioè sui doppi sensi che nei nomi geografici sono tanto frequenti. Comunissimo in molti paesi del Veneto e anche della Lombardia, è il dire eufemisticamente a chi meriterebbe qualche buona dose di legnate: « bisognerebbe fargli provare un po' di sugo di *Legnago* », e analogamente i fiorentini, equivocando col nome di un paesello del loro contado, mandano volentieri certi tipi a *Legnaja*, e quando usava ancora per certa gente l'argomento molto persuasivo e spiccio della forca, per attenuarne la truce evocazione usavano la medesima espressione alludendo ai tre legni, due verticali e uno orizzontale, di cui quello strumento di morte era composto. « E forse toccherà al tuo maestro a andar quanto prima a *Legnaja* », dice la cameriera Spigolista al servo Corbello, nella commedia del Nelli il *Po* (atto I, scena IV), per dirgli appunto che quel tale finirà col farsi impiccare.

Un sistema molto pratico e che si può dire internazionale, perchè adottato dai poveri diavoli di qualunque paese che hanno un solo vestito stinto dall'uso e non sono in grado di provvedersene uno nuovo, è il darlo a un sartoruccio che per pochi soldi lo ricucisca al rovescio, rendendolo così, non solo tollerabile ma qualche volta persino decente. Or bene, a Milano se a chi ha ricorso a simile operazione o per giuoco o sul serio viene domandato come mai si dia il lusso di un abito nuovo, costui risponderà senz'altro: *L'ho mandaa a Rivolta*, che è una borgata del cremonese, e a questo proposito Felice Scolari nel suo recente interessantissimo studio: *Nomi, cognomi e soprannomi nei Promessi Sposi* (Milano, 1908), osserva quanto argutamente Alessandro Manzoni abbia sfruttato questo fra i tanti bisticci geografici milanesi servendosi per un cognome...

rivoltato per forza, facendo cioè assumere il nome di *Antonio Rivolta* a Renzo quando, costretto a cambiar aria, si rifugia nel contado di Bergamo dove lo accompagna il timore di essere catturato.

Naturalmente quanto più è frequente la necessità di dover esprimere una data idea sgradevole, tanto maggiore anche nei proverbi topici è il numero degli eufemismi ad essa relativi. Così, a Firenze, per esprimere l'idea di « morire » si usa

dire *andare alle Ballodole*, che è un luogo a tre miglia da quella città dove una volta era il camposanto, e credo sieno ben poche le città e le borgate che non abbiano nello stesso senso dei modi di dire proverbiali, fondati sui nomi dei loro composanti o delle località ove questi furono o sono. Ma in Toscana, per significare la dolorosa dipartita, si è ricorso persino a della toponomastica immaginaria con l'espressione: *andare a Maravalle*, dove, a prima giunta, questo *Maravalle* parrebbe proprio nome di paese.

Qui la topica non c'entra proprio per nulla, o almeno c'entra una topica di altro genere e, cioè, uno sproposito di quelli che suole fare il popolo pronunciando il latino della liturgia ecclesiastica. Nella sequenza *Libera nos, Domine*, che ne' suffragi dei defunti si usa cantare in chiesa dopo il *Dies irae*, vi sono le parole *dies magna et amara valde*, e così, come nel Lazio, nella Campania, nell'Umbria e nelle



Siena. - In alto: Chiesa di S. Domenico;
in basso: Fontebranda.

(Fot. Alinari - Firenze).

(1) Vedi *Rivista del Touring* fascicolo del mese di Aprile.



Etna Veduta del gran cratere dall'Osservatorio

(Fot. Brogi).

Marche il capolavoro dell'innologia ascetica, l'inno *Dies irae dies illa*, viene chiamato il *Diasilla*, nello stesso modo l'*amara valde* della sopra detta sequenza, nella bocca dei contadini toscani si trasforma in *Maravalle*, che certamente essi immaginano debba essere un luogo del mondo di là, poichè, come dissi, se ne servono per esprimere l'idea del viaggio all'altro mondo. L'eufemismo dovuto, come si vede, ad ignoranza, si è tuttavia assai diffuso ed è usato in Toscana da persone d'ogni condizione. Così il Cecchi, nella commedia *Lo Sviato*, dopo aver fatto enumerare a un suo personaggio tutti i malanni che ci procuriamo coi vizi, in particolare modo con quello della gola, nemico principale della vecchiezza, gli fa dire:

*E così ce ne andiamo a Maravalle
Presto, presto...*

•••

Un difetto psichico che assai spesso capita di notare in qualcuno, senza voler offendere, è quello della volubilità, della stranezza, del poco equilibrio del cervello, e numerosi quindi anche sotto l'aspetto topico troviamo a questo riguardo i modi di dire proverbiali.

A Roma e altrove, per dire che un individuo è uno strambo, un matto, usano la frase: *Egli ha casa a Matelica* che, ognun sa, è città delle Marche; e in pari modo a Firenze per dare scherzosamente del matto a qualcuno dicono che *sta a Pian de' Giullari*, giovandosi così del nome di questo piccolo sobborgo fiorentino che ricorda i buffoni e i matti delle antiche corti principesche, ma che a quel gruppo di case deriva invece dall'aver esse in altri tempi appartenuto all'estinta famiglia dei Giullari. Nello stesso senso scherzoso i fiorentini dicono anche: *Andare a Girone*, e *Andare a Pozzolatice*, nomi entrambi di paeselli vicini a Firenze, il primo sull'Arno in un punto dove il fiume

fa una grande giravolta, e l'allusione è abbastanza chiara poichè di chi è matto si suole dire infatti che gli « gira il cervello »; nè meno chiara è l'allusione alla pazzia quando viene usato il nome dell'altro paesello, perchè a tale scopo il popolo ne modifica il suono pronunciando: *Pazzolatice!*

Ma qualche volta certi difetti non si rimproverano soltanto scherzosamente. Quando i fiorentini vogliono dire di qualcuno che è un pazzo briccone, anzi più briccone che pazzo, lo chiamano: *matto alla Senese*, e il Lippi, nel *Malmantile* (canto IV, 28) usando appunto questa espressione, si è preso cura persino di spiegarla:

*Perch'egli è un di que' matti alla Sanese
Ch'han sempre mescolato del cattivo!*

Si capisce che questa è una delle numerosissime espressioni derivate da quei tristi odi di parte che straziarono la nostra Italia nei tempi funesti che meritano la dantesca invettiva:

*...non stanno senza guerra
Li vivi tuoi, e l'un l'altro si rode
Di quei che un muro ed una fossa serra.*

e se volessi altresì riportare tutte le espressioni topiche ingiuriose tra città e città passate altre volte in proverbio, e che ora è meglio dimenticare, troppo allungherei la mia succinta rassegna (1). Quella di *matti alla Senese* ho qui ricordato soltanto perchè si collega con un modo di dire proverbiale tuttora assai diffuso in Toscana e che ebbe ed ha vari significati. *Ha bevuto l'acqua di Fontebranda* dicono, o meglio

(1) Per chi volesse fare più ampia conoscenza di tali bisimevoli espressioni, le quali tuttavia come curiosità storiche presentano non poco interesse, mi permetto di citare il capitolo che appunto ai « Nomi di scherzo tra le città italiane » ho dedicato, nella mia raccolta di varie curiosità intitolata *Et ab hic et ab hac* (Serie prima, Roma Soc. Edit. Laziale 1900).

dicevano, i fiorentini per qualificare taluno precisamente come briccone, e tutti sanno che Fontebranda è una caratteristica fontana di Siena, cosicchè per i fiorentini aver bevuto l'acqua di quella fonte significava aver acquistato al pari degli stessi senesi la quintessenza di tutte le umane malvagità. Viceversa questi usavano la medesima espressione in senso perfettamente opposto, poichè per essi aver bevuto l'acqua di Fontebranda significava aver acquistato tutte le più preziose qualità che possa un uomo possedere e che perciò nei senesi si dovevano ammirare! Fu tempo però in cui alla stessa frase gli abitanti di Siena davano un altro particolare significato, e cioè che mentre quell'acqua rendeva scaltri, arditi e valenti i nativi della loro terra, imbecilliva invece e rimpinchiava quelli di ogni altro luogo; e su questo significato si fonda la terza delle celebri *Novelle* del Fortini che come quelle del Boccaccio ci dipingono così bene vita, costumi, caratteri e pregiudizi dei toscani di altri tempi. Il semplice argomento della detta novella è a questo proposito abbastanza illustrativo: « Messer Lodovico Trippa, gentiluomo e cavalier milanese, essendo capitano di giustizia a Siena, li fu fatto bere dell'acqua di Fontebranda, o per dir meglio fu giambevolmente scherzato ». E il giambo e lo scherno furon tali che « ne' danari e nella moglie vituperato e offeso, di lui fu fatta ridicola novella ».

L'espressione *ha bevuto l'acqua di Fontebranda* è tuttora assai in uso a Siena, ma come è avvenuto e avviene anche di vocaboli isolati con lo andar del tempo cambiano completamente significato, così quel modo di dire proverbiale serve ora per esprimere altre idee, e si usa per forestieri che essendo andati a Siena per rimanervi pochi giorni vi fanno invece più lunga dimora, ed anche per designare i senesi che non sanno staccarsi dalla loro città, precisamente come nello stesso senso dicono a Roma:

Nun po' sta senza vede er Cupolone; a Piacenza: L'ha basà l'angel del Dom, e via dicendo.

Tornando ai proverbi topici eufemismi di pazzia potrei vari altri raccogliere, ma mi limiterò a ricordarne ancora uno che mi sembra molto caratteristico e che era assai usato altre volte dai letterati, e cioè: *Correre dietro al vento di Mongibello*, con la quale frase, se non si dava precisamente del matto, veniva però molto bene espressa la mania che hanno certi cervelli leggeri di inseguire volubilmente le più pazze fantasterie. Il vento, infatti, è sempre stato simbolo di leggerezza e di volubilità, e figurarsi se i letterati non dovevano in questo senso dare il primato a quello che scende dalle forre del mitologico ardente Mongibello sotto cui è sepolto Encelado illustrissimo gigante! Così il Sacchetti, nella sua 151ª novella, discutendo sulla piazza de' Mercatanti a Genova con un certo Fazio da Pisa, e volendolo persuadere che le predizioni astrologiche sono sciocchezze, finisce col dirgli: « Io ti dico le cose naturali e vere, ma tu vai dietro al vento di Mongibello! ».

Adesso pel celebre monte siciliano è tornato in uso il suo più breve e antico nome Etna, ma fino a non molti anni addietro chi voleva parlare o scrivere in puro italiano doveva chiamarlo Mongibello. *Gebel*, che significa « monte », lo avevano detto gli

arabi, quasi a significare il monte per eccellenza, e anche dopo terminata in Sicilia la dominazione araba, gli italiani continuarono a designare l'Etna « il monte che gli arabi chiamano Gebel », e quindi il monte Gebel, la quale locuzione che, come si vede, significa letteralmente *monte monte*, finì col l'italianizzarsi in Mongibello. Ma se bene questo nome contenga una inutile ripetizione e fu accolto con grande favore, e, specialmente per opera dei poeti, ven-

ne diffuso prestandosi assai bene alla ridondanza della rima e alla vacua sonorità del verso.



Monumento a Bartolomeo Colleoni di Andrea Verrocchio a Venezia

(Fot. Brugi - Firenze).

Più ancora che di matti il mondo dovrebbe ritenersi popolato di imbecilli, se dobbiamo giudicarlo dalla maggior frequenza con cui questo secondo epiteto viene prodigato.

Anche per questo titolo non mancano gli eufemismi pietosi, e tra quelli topici la curiosissima espressione: *Egli è da Bergamo*, fu negli ultimi secoli in Italia il modo più usuale e più leggiadro per dare a qualcuno del minchionel Stranissima espressione invero, poichè non deriva affatto, come parrebbe a prima giunta, da una fama speciale di dabbenaggine e di stupidità che siansi meritata gli abitanti di Bergamo, città industrie e geniale, bensì deriva all'opposto dalla grande fama, anzi dalla gloria, di un suo illustre personaggio.

esperto e intrepido mastro di guerra, che fu quindi tutt'altro che un minchione; e tutti hanno già indovinato che si tratta del famoso Colleonio Bartolomeo, a cui Venezia riconoscente eresse splendido monumento. Tanto è strano che la gloria di questo celebre capitano abbia fatto nascere il detto eufemismo che persino si è

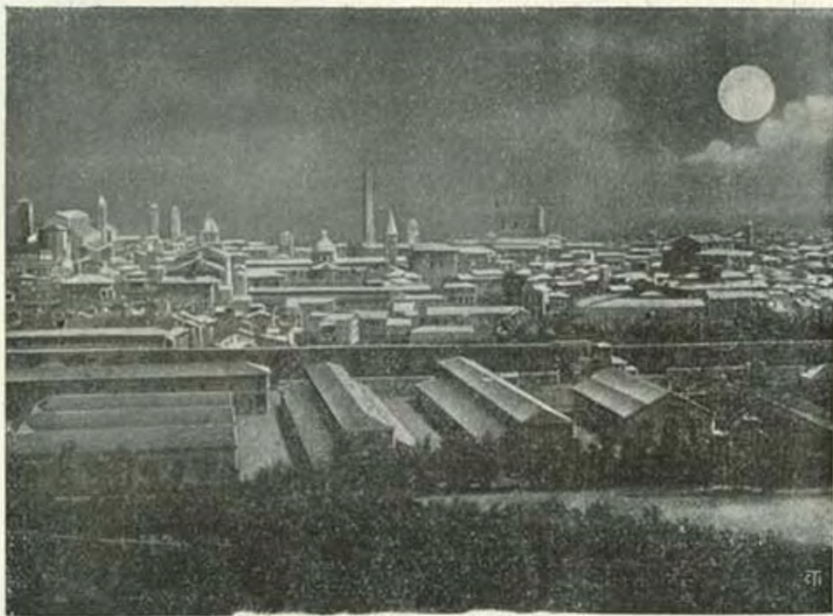
arzigogolato per trovare di tale fatto una spiegazione; e Tommaso Buoni, nel suo *Nuovo thesoro di proverbi italiani* (Venezia, 1610), spiegava la cosa come segue: « Bartolomeo da Bergamo fu famosissimo capitano della Serenissima Repubblica di Venezia, il quale essendo andato all'impresa del regno di Cipro, e quello havendo espugnato e vinto, nell'entrare al possesso che per la Signoria prendeva, fu chiamato Re, et egli come fidelissimo al suo Principe rifiutò la corona ».

Fu insomma il Colleonio un « donator di regni » la qual cosa, secondo il Buoni, pare rappresentasse il colmo della dabbenaggine umana. Ma se questa opinione può aver trovato qualche seguace in uomini di piccola mente, sta in fatto che ogni magnanima rinuncia trovò sempre all'opposto l'ammirazione delle genti, e tutti sanno che per questa virtù solo a ben pochi grandi può applicarsi il manzoniano « fu vera gloria » senza il dubitativo che con pura giustizia l'immortale lombardo indissolubilmente unì al genio di Napoleone.

La spiegazione del riportato curioso eufemismo sta semplicemente nel cognome dell'illustre guerriero di Bergamo. E' noto che quando

nel medio evo cominciarono a formarsi i cognomi delle famiglie questi derivarono in gran parte da soprannomi tra i quali la rozzezza dei tempi ne ammise molti ridicoli, grotteschi e persino sconci, ma che tuttavia vennero portati con orgoglio se illustrati da gesta cavalleresche. Con la rinnovata civiltà i cognomi più indecenti, e divenuti impossibili per le orecchie raffinate, vennero resi pronunciabili mediante qualche lieve modificazione, e così era avvenuto appunto di quello dei Colleonio, i quali soltanto verso la fine del seicento modificarono anche il loro storico blasone, su cui campeggiavano tre figure, oltremodo veriste, relative al loro antico cognome, trasformandole in tre cuori capovolti. E poichè nel linguaggio comune quel loro cognome era stato altresì il più usuale si-

nonimo di scimunito, diventa facile capire l'allusione contenuta nel proverbiale modo di dire: *Egli è da Bergamo...* Una prova di ciò l'abbiamo anche in un altro proverbio, ora dimenticato: *Persino Bartolomeo dà nel minchione*, dove Bartolomeo si riferisce appunto al nome del famoso capitano del cui casato, anche dopo la Rinascenza, era ancora ri-



Panorama di Bologna - Effetto lunare.

cordata la ingenua forma originale.

*Crede del campo ognun tornar campione,
Mentre in seguir la deità cadmea
Infìn Bartolomeo dà nel minchione*

scrisse, fra gli altri, Salvator Rosa (Sat. IV) cosicchè, come si vede, è proprio da notare nel grande libro delle bizzarre umane incongruità questo fatto di un glorioso guerriero che malgrado tutte le opposte qualità, diventa prototipo... dei corbelli!

Per dare del babbeo a qualcuno si suole anche dire: *Non conosce la luna di Bologna*, espressione topica originata dalla storiella di un giovane scimunito il quale, dopo essere stato molti anni allo studio di Bologna, tornato tra i suoi che lo credevano diventato un pozzo di dottrina domandò se la luna del paese natio era la stessa che riluceva a Bologna!

Il motto diventò quindi derisorio e venne usato in particolar modo pei credenzoni che credono anche al volo di un asino; ma l'antichità della sua origine è maggiore di quella che gli viene comunemente attribuita, perchè anche Plutarco, in *De Exilio*, per deridere la dabbenaggine

gine di un ignorante gli fa dire che la luna di Atene era più bella e più lucente di quella di Corinto.

La luna di Bologna serve anche come esclamazione di sorpresa che si rivolge a chi si rivede dopo lunga assenza: *Oh! ecco la luna di Bologna che sta cent'anni e poi ritorna*. Angelo Morosini nella sua opera: *Flores italicae linguar* (Venetiis, 1604) si contenta di indicare le circostanze in cui il motto suole adoperarsi: *Accedente aliquo ad amicorum commercium, qui diutius ab ipsis visus non sit, tunc dicere solet aliquis: Ecco la luna di Bologna!* Ma nè il Morosini nè alcun altro paremiologista sanno indicare l'origine, e può darsi quindi che anche questo motto proverbiale si colleghi con la storiella sopra riferita dello scolaro tornato dopo molti anni da Bologna con in bocca... la luna di quella città.

La città della dottrina e della mortadella sembra in particolar modo presa di mira dai proverbi topici poichè altri ve ne sono che la riguardano. Così nel giuoco del bigliardo, quando il pallino si trova dalla parte del giuocatore si suole dire in molti luoghi: *Sta in Bologna*, e non so proprio il perchè non vedendo nascosto in questa espressione neppure un semplice giuoco di parole, come si scorge invece, anche ad occhio nudo, nell'altra: *Ti mando a Terracina*, usata dal giuocatore di bigliardo che vuol mandare in buca la palla dell'avversario.

Così pure si dice, specialmente dei ciarlatani che non la smettono nei loro sproloqui: *Far come i ciechi di Bologna*, ai quali si dava un soldo per farli cantare e bisognava darne due per farli smettere. Ma perchè si dice « come i ciechi di Bologna », mentre l'insistenza noiosa dei cantastorie e dei suonatori ambulanti, o ciechi o veggenti, è propria di ogni luogo ed anzi risale probabilmente al giorno in cui fu inventato il primo strumento musicale? Non si lamentava fin da' suoi tempi anche Orazio di questo fatto? (*Satire lib. I, sat. 3*).

*Omnibus hoc vitium est cantoribus, inter amicos
Ut nunquam inducant animum cantare rogati
Iniussi nunquam desistant!...*

Qui però la spiegazione del proverbio l'abbiamo ed evidente.

A Bologna fin dal cinquecento i ciechi avevano formato una loro Compagnia o, come ora si direbbe, Cooperativa, con suoi ordinamenti e sue leggi, Compagnia che durò gran tempo ed ebbe fama, e così i ciechi di Bologna,

andando in giro a gruppi per le città d'Italia, diedero origine al detto proverbio.

••

Di alcuni altri eufemismi topici farò ancora qui brevissimo cenno.

Tutti sanno che le campane hanno un linguaggio, e parlano, e sono anzi alquanto pettegole; e sul linguaggio delle campane ci sarebbe da scrivere un allegro capitolo. Qui mi limiterò a registrare in proposito il modo di dire proverbiale: *Far come le campane di Manfredonia*, le quali pare abbiano un particolare suono poichè, secondo la pubblica opinione, sembra dicano: « Dammi e dotti » cioè, dà a me e io do a te, nel senso insomma presso a poco dell'antico proverbio latino: *manus manum lavat*. Ma il detto modo proverbiale ha altresì il significato di vendetta, di ripicca, del non patir soprusi, come si rileva nella commedia del Nelli: *Lo serve al forno* (atto I, sc. 8), dove la Poppiona, parlando della pace che tra loro debbono fare le serve, spiega chiaramente: « E l'è sempre da capo a far le campane di Manfredonia, che dicono: Damm' edotti, damm' e dotti; cioè, tu la fai a me, i' la farò a te ».

Per minacciare una vendetta, e anche per significare che le cose andranno ben diversamente da quel che altri crede, i toscani sogliono anche dire: *Non è ancor sera a Prato*, e nello stesso senso dicono nelle Marche: *Non è ancor notte a Cingoli*, proverbio questo poetizzato dal Settempedano nel



I ciechi di Bologna.

suo poema latino *Piconum*, elegantemente così:

Nondum Cingulis nox venit atra jugis.

A Cingoli, infatti, come a Prato, il giorno è più lungo, o per meglio dire la sera ritarda ad arrivare un po' più che in altri paesi vicini, perchè entrambe quelle città sono poste sovra colline volte a ponente, cosicchè quando il sole già si è nascosto dietro il non lontano appennino e i paesi posti al piano già sono oscurati, esse godono ancora per qualche istante gli ultimi raggi del sole.

Si tratta dunque qui di proverbi che a doppia ragione si possono chiamare topici, perchè non solamente si riferiscono a date località, ma benanco alla speciale loro topografia. E con un altro proverbio in siffatta guisa doppiamente topico terminerò questo secondo articolo prima di passare ad esaminare sotto altri aspetti i proverbi che si riferiscono a luoghi.

Di chi desidera una cosa che non può ottenere, sebbene il vederla continuamente gli ne

faccia crescer la voglia, dicono a Firenze: *Fa come i buoi di Fiesole.*

Fiesole, come è noto, è su di un colle a piè del quale scorre da un lato l'Arno, dall'altro il torrente Mugnone, e i buoi da quell'altura

media del Cecchi, la situazione di Gherardo rispetto alle due sue giovani vicine di casa da lui desiderate. Gherardo posto tra le due fre-



Panorama di Fiesole.

(Aut. Brogi Firenze).

vedono scorrere le due acque e accrescon la sete, nè potendo altro... si leccano i mocchi, per dirla alla toscana. Proprio come, in una com-

sche fanciulle, malgrado la sua sete è costretto a fare... come i buoi di Fiesole!

AMERICO SCARLATTI.

I possessori di automobili nelle varie Regioni d'Italia alla fine del 1907

I dati della Cartina-diagramma qui sopra riprodotta non rappresentano il numero effettivo degli automobili esistenti nelle varie regioni d'Italia, che esso è di gran lunga superiore, bensì quello dei possessori di automobili che pagarono a tutto il 31 dicembre 1907 la tassa di circolazione prescritta dalla legge 10 dicembre 1905.

Dal confronto di questa statistica, che ci venne gentilmente comunicata dal Ministero delle Finanze, con quella dello scorso anno, che pubblicammo nell'*Annuario dell'Automobilismo* 1907, si può constatare come da 3386, quanti erano alla fine del 1906, gli automobili in circolazione in Italia alla fine del 1907 siano saliti a 4082, con un aumento quindi di 716.

Gliova ricordare che alcune provincie del Regno (Benevento, Catanzaro, Potenza, Salerno, Sassari) recano un contributo negativo alla statistica del 1907; mentre d'altro canto si è verificato un sensibile aumento in altre, specialmente della Liguria, del Piemonte e della Lombardia, la quale ultima occupa il primo posto con 1074 possessori di automobili.

Per maggiori notizie statistiche, sugli automobili in circolazione, esportati e importati, tanto per l'Italia quanto per l'estero, vedere la nuova edizione 1908 dell'*Annuario dell'Automobilismo* — testè uscita. In vendita ai soci al prezzo speciale di L. 2,50 e ai non soci a L. 5.





Gondole del Secolo XVIII.

(Particolare di un'incisione di M. Mariotti).

LA STORIA DI VENEZIA NELLA VITA PRIVATA (1)

La magnifica concezione storico-critica di tutto l'essere della gloriosa repubblica veneta, quale si può immaginare ed esprimere l'acuta e dotta mente di Pompeo Molmenti, ricercando nelle manifestazioni della vita privata la ragion prima e insieme gli effetti immediati di ogni atto, di ogni momento di Venezia, del suo sorgere, del suo crescere, del suo trionfo, del suo tramonto, ha ricevuto ora nuova estensione e più completa ed armonica organizzazione, nella nuova ricchissima veste tipografica, in cui, per le numerose illustrazioni, l'autore ha potuto approfondire la interessante erudizione dei documenti grafici ed artistici. Poiché una propria e vera documentazione sono le innumerevoli illustrazioni che ornano la recente edizione.

Ne è uscito recentemente il terzo ed ultimo volume; il decadimento: il tramonto della vecchia repubblica di S. Marco. Decadimento sì; ma anche tramonto; e del tramonto ha tutta la porpora e l'oro, e gli sprazzi di luce vivissima, e i barbagli accecanti.

È meglio certo che da una storia nudamente politica, dove gli ultimi bagliori di eroismo cedono troppo presto agli imbelli timori e alla faccia neutralità, da questa storia di vita ap-

pare la grandezza e la luminosità di questo tramonto; in cui il segno divino dell'arte ancora s'indugiava a ornare i prodotti delle industrie,

mentre dal lato finanziario-economico, queste industrie miseramente rovinavano; in cui le famiglie patrizie mascheravano nello splendor delle feste le interne magagne; in cui ancora i saggi provvedimenti del Governo rattoppavano di quando in quando la sconquassata barca dello Stato, mentre la crescente indolenza, l'inveterato misonicismo rendevano incapace il patriziato di quelle grandi e radicali trasformazioni che pure alcuni spiriti presaghi vedevano necessarie, e che avrebbero forse allungata un po' la vita della repubblica, certo fatta meno ingloriosa la sua morte.

L'indole di questa rivista non ci consente un lungo e dettagliato esame di questa opera magnifica. Ma numerose notizie vi si potrebbero spigolare d'indole, diremo così, turistica.

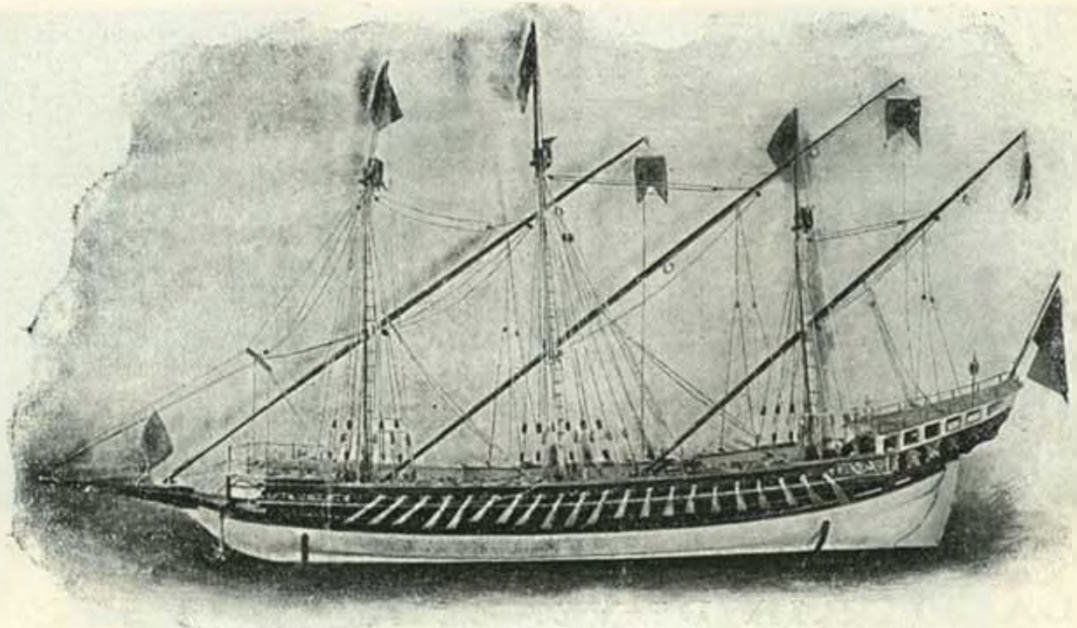
L'organamento delle poste affidate prima a corrieri privati (e quasi



Corriere postale della Repubblica.

monopolizzate dalla famiglia Tasso, bergamasca)

(1) La storia di Venezia nella vita privata. (Pompeo Molmenti, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo).



Modello di Galea (Secolo XVII).

e poi regolate dallo Stato; la navigazione fluviale assai favorita, il famoso *Burchiello* di Padova, che conduceva i veneziani alle loro villeggiature lungo la Brenta, e i non meno famosi lavori per la navigazione della Brenta: il «carro» a Lizza Fusina, che serviva a superare il dislivello delle acque e trasportare le barche dal canale in laguna, e fu poi sostituito dalle porte o concho; le regate, splendide e lussuosissime, il lancio dei primi palloni aerostatici, i giochi del calcio, della racchetta, del pallone, e tanti altri fatti ed episodi sportivi sono menzionati e trattati con sicura scienza e geniale svolgimento dall'autore.

Un intero capitolo illustra e studia le ville e le villeggiature, nonché quel fenomeno di smania per la villeggiatura, che diede vasto argomento di satira a Carlo Goldoni, in un ciclo di commedie ora troppo poco conosciute e solo di recente esumate da quel caro interprete



Il burchiello di Padova.

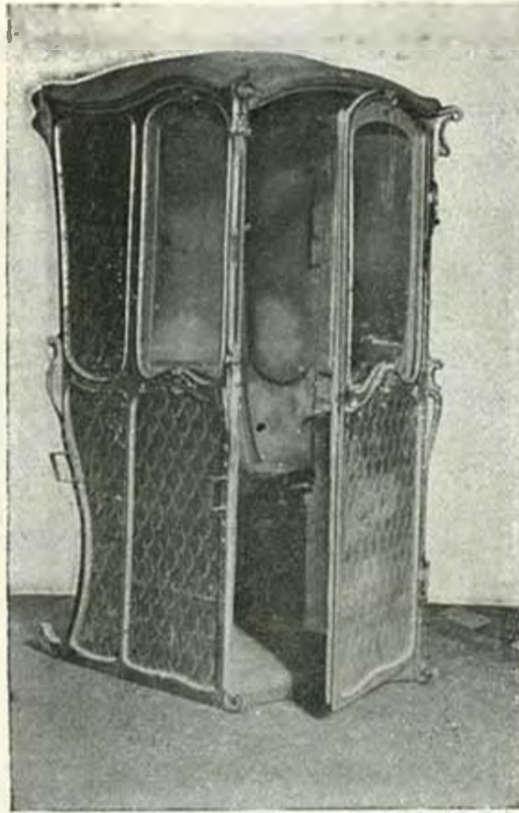
dello spirito goldoniano ch'è Emilio Zago.

La passione per la villeggiatura, poiché ora l'argomento può dirsi d'attualità, andò man mano degenerando in ostentazione di fasto imposto dalla moda dei tempi alle grandi famiglie. «Anche in parecchi particolari, il lusso alla campagna — dice il Molmenti — vinceva quello della città. Infatti meglio che nella gondola la quale aveva ormai acquistato un tipo unico, senza varietà di forme o di colori, si poteva sfoggiare nei cocchi dorati, nelle berline, nelle portantine... Le carrozze, che si fabbricavano anche a Venezia, erano riccamente intagliate con pitture di stemmi e di figure, con ornati d'oro e foderate di velluto e di damascino. Uguali ornamenti nei calessi a due ruote e dalle lunghe stanghe, nelle portantine e nelle slitte, protracendosi la villeggiatura oltre alla metà di Novembre».

Ora che per celebrare le così dette

origini della stirpe, e magnificare le latenti energie dei popoli, e significare l'animo delle città, i poeti e gli scrittori si credono in diritto di manomettere e di forzare la natura e il carattere di una gente, di un fatto, quali risultano dalla certa verità storica, e in dovere di spremere dal loro cervello, le più raffinate e preziose parole, di ornamentare la povertà, o la nebulosa incertezza di certi pensieri, con la più squisita profumeria orientale, e di impomatare le frasi e i periodi con i cosmetici tratti dai barattoli più esotici od arcaici, ora, vedere uno scrittore nutrito di severi studi e di coscienziosa dottrina, esporre con limpida e serena semplicità il suo pensiero, è una cosa che la piacere.

E il Molmenti sa con sobrietà di mezzi, con pochi tocchi da maestro raggiungere effetti magnifici di semplicità e di grandiosità in cui la naturale espressione delle cose e dei pensieri è ani-



Portantina veneziana (Secolo XVII).

mata da un alto e possente alito di poesia. Per citare un solo esempio (tralasciando la poderosa sintesi della storia dell'arte veneziana) la pagina in cui si descrive il panorama di Venezia è mirabile: «Sopra i templi, gli edifici marmorei, le modeste case che in contorni rotti e capricciosi si disegnano sul fondo luminoso dell'aria, si slanciano le aeree cupole e i campanili, tra i quali s'ergeva sublime quello di San Marco, simile all'antenna maestra di una nave, nave immensa, lanciata fra cielo e mare verso il lontano Oriente alla conquista della ricchezza, della potenza e della gloria».

Sarà forse che i miei gusti non sono all'altezza delle squisitezze nuove: ma io preferisco questa, a certe figurazioni descrittive moderne a base di sangue e nevrosi.

Io qui ammiro non soltanto lo storico erudito, ma me l'io, l'artista ed il poeta.

LUIGI COLETTI.



Guerra di Candia. — Battaglia navale di Milo (27 Agosto 1661).
Saggio della cartografia topografica del tempo.

GLI AUTOMOBILI INDUSTRIALI

(Tassametri - Omnibus - Camions).



1



2



3



4



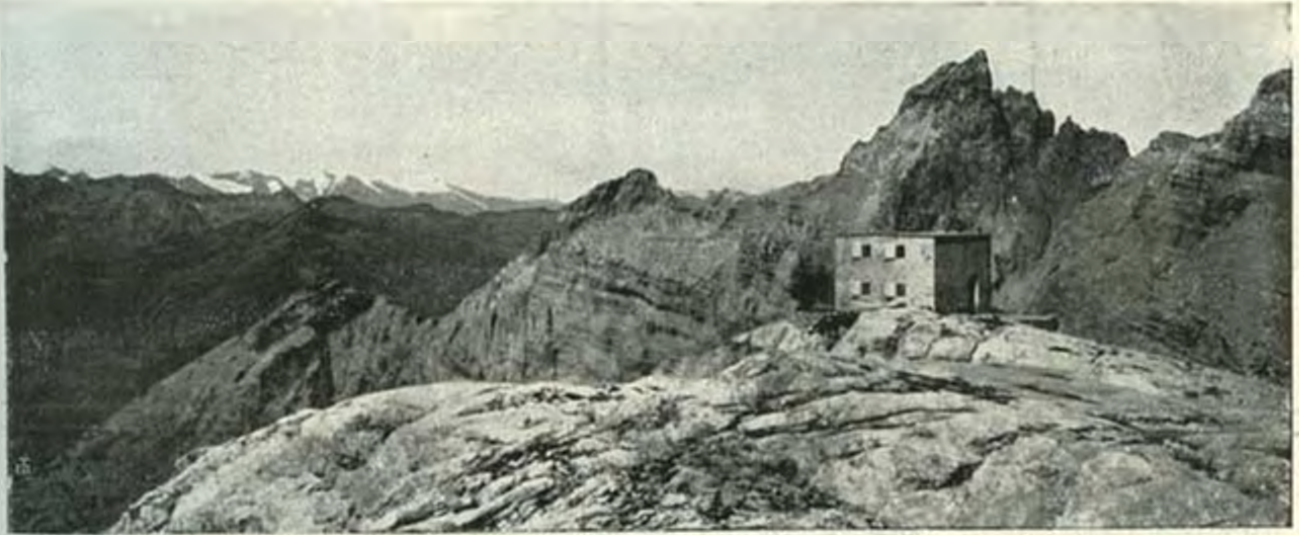
5



6

Nel maggio scorso ha avuto luogo in Francia il concorso annuale di automobili industriali (veicoli da piazza, omnibus, camion) organizzato dall'Automobile Club di Francia, concorso che si è svolto poi in 23 tappe da Parigi a Le Havre - Lille S. Dio - Chalons s/Saone-Parigi — Il concorso era diviso in due parti: camion, omnibus e treni con carichi utili da 50 Kg. a più di 3000 Kg. I camion e, con più o meno di 10 persone, gli omnibus e fiacres automobili: erano contemplate candidature speciali secondo il combustibile (benzina, petrolio, alcool, olio e benzolo) e vi era annesso un concorso particolare per veicoli all'alcool indetto dal Ministero della Guerra. — Vi parteciparono 3 tricicli, 2 quadricicli, 3 camion fino a 1500 Kg., 6 da 2000, 5 da 3000 e 11 sopra i 3000, 8 omnibus e 13 fiacres automobili. Presentiamo qui sopra alcuni tipi.

1. Fiacre tassametro Brasier — 2. Omnibus De-Dietrich — 3. Camion Berliet — 4. Camion Panhard — 5. Omnibus Peugeot — Omnibus Saurer.



Il Rifugio dei « Dodici Apostoli » che verrà inaugurato durante il Congresso di Trento.

TRENTO 23 AGOSTO - PIACENZA 13 SETTEMBRE. (CONVEGNI GENERALI DEL TOURING).

Congresso polisportivo di Trento.

La pubblicazione del programma fatta nel numero scorso aggiungiamo ora il seguente regolamento che si può avere indirizzandosi al Comitato ordinatore del Congresso Polisportivo in Trento:

1. Si prega inviare sollecitamente la richiesta di tessere d'iscrizione.
2. Non si risponde che per le adesioni pervenute entro il 1° agosto. Le schede hanno valore secondo il numero progressivo che verrà loro assegnato man mano che arrivano.
3. Le schede di adesione devono essere accompagnate da Corone (Lire) 10 per i partecipanti alle gite alpine o Congresso di Trento; e in Corone (Lire) 5 per coloro che prendono parte al solo Convegno di Trento. L'importo non verrà restituito in nessun caso.
4. Per i partecipanti alle gite alpine, vista la capienza dei singoli rifugi, verrà tenuto calcolo solo delle 30 prime iscrizioni.
5. Le tessere d'intervento saranno distribuite nel giorno 18 a Trento nella sede sociale, il 19 a Riva e rispettivamente a Mezzolombardo e il giorno 22 e 23 nella sede sociale a Trento.
6. Al ritiro delle tessere i partecipanti dovranno versare l'intero importo dei numeri ai quali avranno aderito.
7. Per le gite alpine occorrono: piccozza e ferri per coloro che fanno salite e traversate oltre il limite dei rifugi, arredamento solito di montagna, bianchiere e posata tascabile per tutti.
8. Nelle tariffe è compreso il trasporto bagagli fino a chilogrammi 8 per tutta la durata del Convegno.
9. Per ottemperare alle disposizioni di legge è necessario che tutte le Società che vogliono intervenire come tali, domandino regolare permesso alla l. r. Luogotenenza in Innsbruck per tramite dell'I. r. Commissariato superiore di Polizia di Trento indicando se intervengono con bandiera o fanfara.

Comitato esecutivo: Guido rag. Larcher, presidente; Guido Menestrina, segretario; Vico Bonifoli, segretario; Francesco cav. Gerloni, quale presidente sub-comitato festeggiamenti e ricevimenti; Vittorio dott. Stenico, quale presidente sub-comitato alpino; Italo Scotoni, quale presidente sub-comitato alloggi; Vincenzo Bazzani, quale presidente sub-comitato finanziario; Giuliano Battisti, cassiere.

Enti che aderiscono: Municipio di Trento; Cassa di Risparmio di Trento; Banca Cooperativa di Trento; Banca Cattolica di Trento; Banca Popolare di Trento.

Società di e fuori Trento, che aderiscono: Società degli Alpini-tridentini; Veloce Club; Giovane Trentino; Unione Ginnastica; Società Rododendro; Club Alpinista; Coro Cittadino; Banda Cittadina; Pro Cultura; Unione Agenti Trentini; Circolo Esercenti; Società Concorso Forestieri; Lega Nazionale Sezione Trentina; Lega Nazionale Gruppo di Trento; Circolo Commerciale; Società Studenti Trentini.

Touring Club Italiano; Club Alpino Italiano; Stazione Universitaria C. A. I.; Federazione Ciclisti del Trentino; Federazione Concorso Forestieri nel Trentino; Federazione Ginnastica del Trentino.

I giornali: « Alto Adige », « Il Popolo », « Il Trentino », di Trento.

Il Convegno Generale di Piacenza.

Il Convegno è stato fissato per il 13 settembre. Forse non tutti i nostri soci sapranno che Piacenza, anche a prescindere dalle iniziative varie che essa quest'anno ospiterà in occasione dell'apertura del Ponte sul Po, è una città che offre interesse turistico notevolissimo: ci limitiamo ad accennare a qualche insigne monumento, come il San Sepolcro del Bramante o il S. Agostino del Vignola, alla Cattedrale, al Palazzo Farnese, al Sepolcro di S. Caterina, ai monumenti del due Farnesi: senza contare il Po, che nei pressi di Piacenza segua uno dei tratti più larghi e maestosi del suo corso, offre dei punti di vista splendidi, attraentissimi.

Piacenza ha voluto addensare intorno all'avvenimento del nuovo Ponte, tutto un complesso di manifestazioni del maggior interesse, tra le quali il Convegno del Touring non sarà certo delle minori: ma crediamo bene di ricordare che, durante lo svolgimento del Convegno, i nostri soci potranno visitare una mostra industriale, una mostra agraria, una mostra del Po, una mostra della Presidenza, l'Esposizione della Cooperazione agraria dell'Alta Italia. Inoltre una Esposizione-vendita del Ciolo e dell'Automobile, ed una grandiosa mostra Zootecnica.

I Congressi saranno pure numerosissimi: Congresso magistrato, Congresso dei commercianti ed industriali, Congresso sanitario, Congresso della Trento-Trioste, Congresso della Lega Internazionale delle Cooperative Agrarie. E non son tutti...

La quota di iscrizione al Convegno è di tre lire.

La tessera-libretto darà diritto:

- alle riduzioni ferroviarie da qualunque punto d'Italia (40-50-60%);
- ai ricevimenti;
- al distintivo del Convegno;
- all'entrata ai Musei di Piacenza;
- all'accesso alle Espos. e alle attrattive piacentine.

Raccomandiamo vivamente ai Consigli un'opera di propaganda efficace alle importanti iniziative, di Trento e di Piacenza, specialmente nel senso di organizzare delle gite in comitiva per i Convegni. Dei premi speciali saranno messi a disposizione del Comitato per i gruppi di soci più numerosi che parteciperanno al Convegno, e d'altro lato le precauzioni prese dai Comitati varranno ad assicurare la maggiore comodità di alloggio per tutti coloro che, anche nel tempo di maggior concorso, si porteranno sia a Trento che a Piacenza.



La polvere nelle strade.

E' un argomento sempre all'ordine del giorno; non si apre un giornale, non si legge una rivista che tratti di servizi pubblici, senza trovarvi soliti lamenti sulle strade coperte di polvere e le imman-

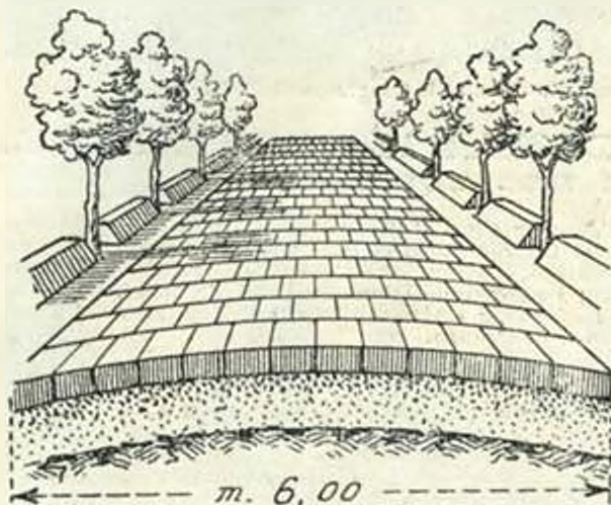


Fig. 1.

cabili esortazioni alle autorità locali perché adottino questo o quell'altro provvedimento, che ognuno giudica sempre il più efficace.

Ogni tanto si annunzia una nuova invenzione, che naturalmente presenta vantaggi ed inconvenienti, per cui dopo qualche esperimento, tutto cade nel dimenticatoio. Così il *Resto del Carlino* di Bologna dà la notizia che a Firenze, il 27 maggio u. s. a cura dell'Ufficio comunale di polizia, si è esperimentato l'innaffiamento con un liquido speciale, invenzione del signor Carlo Nardi, impiegato comunale addetto ai giardini pubblici; con tale preparato, dopo due o tre ore dall'eseguito innaffiamento, tutta la polvere si solidifica o rimane così dura e compatta e resistente agli attriti per molti mesi. Si ottiene la quasi soppressione della polvere, e quindi anche del fango; ma l'articolista si affrettò ad aggiungere che il sistema non pare molto pratico, perché i vantaggi non compenserebbero sufficientemente la spesa. Infatti per tratto del viale del Re alle Cascine, di soli mq. 250 di superficie, si ebbe la spesa di L. 80 circa, e poiché l'operazione si dovrebbe fare almeno due volte all'anno, ognuno comprende quale ingente somma si dovrebbe spendere tutti gli anni per viali e strade intere.

Ciò può ripetersi per tutte le invenzioni che di questi ultimi anni, col nomi più strani, hanno fatto la loro comparsa nei giornali, ed ormai l'opinione dei tecnici si è già formata riconoscendo che il rimedio più efficace per sopprimere la polvere è l'incastamatura o che tutti gli altri rimedi non sono che palliativi.

La questione oggi però comincia ad essere guardata sotto un altro punto di vista; si considera cioè se convenga addirittura sostituire il macadam col lastricato.

Enrico Bernard, per primo, nell'*Echo de Paris* del 9 gennaio u. s. richiama l'attenzione dei competenti, sulla rovina corsa verso cui sono condotte le strade in Francia, dopo l'invenzione dell'automobile, poiché non rispondono più o rispondono

male ai servizi che si richiedono da esse. Il consumo anormale del rivestimento a macadam produce una quantità di polvere o di fango che gli automobili, colla loro grande velocità, fanno continuamente aumentare.

E' quindi giunto il momento di cercare e applicare il rimedio ed il Bernard spera che la soluzione del problema esca dal Congresso Internazionale della strada, che dovrà appunto trattare della costruzione, della manutenzione e del miglioramento stradale.

A questo punto egli accenna ai due modi di rivestire la superficie stradale e cioè col macadam e col lastricato. Le strade a macadam sono in maggior numero, perché la loro costruzione è meno costosa, mentre poi più difficile e dispendiosa è la loro manutenzione.

Secondo il Bernard bisogna sopprimere il macadam e convertirlo in lastricato, fatto di pietre di durezza media, come il granito, affinché la strada non sia sdruciolevole e non possa consumarsi facilmente.

Fino ad oggi si sono sempre poste le lastre cogli spigoli normali alla strada, sopra uno strato di sabbia più o meno grossa, che s'appoggia sopra il suolo più o meno compressibile (fig. 1).

Gli inconvenienti di questo sistema sono: 1° rapida deformazione sotto il passaggio continuo dei veicoli, non essendo lo strato di sabbia abbastanza compatto per sopportare la pressione, soprattutto quando il suolo naturale non è molto resistente; 2° le lastre si consumano molto più presto ed in modo assai irregolare, più facilmente sugli spigoli che sulla faccia intera, ciò che dopo qualche anno, produce un lastricato dei peggiori.

Perché il lastricato sia resistente occorre procedere nel modo seguente: costruire un calcastro di calce o di qualche altra materia cementante, col

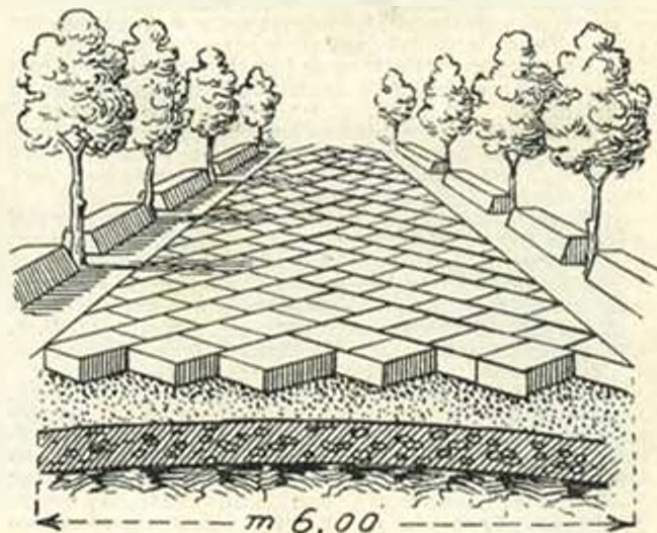


Fig. 2.

macadam ricavato dalle antiche strade o con materiali nuovi, di spessore m. 0,14, colla necessaria curvatura; collocarvi sopra, quando è ben secco, uno strato di sabbia di spessore m. 0,10 e posarvi le lastre sopra, in modo che gli spigoli siano a 45° coll'asse stradale (fig. 2).

Questo è il lastricato ideale, solido e di consumo regolare. Il suo costo sarà di circa L. 84 000 per chilometro di strada, per una larghezza di 6 metri.

La spesa di manutenzione sarà nulla o durerà il doppio dei lastricati ordinari, e le strade di Francia continueranno ad essere le più belle del mondo, conclude il Bernhard.

Il sig. Federico Bernhard, ingegnere-capo della città di Karlsbad si è pure fatto propugnatore di un sistema di rivestimento della carreggiata, da sostituire all'attuale macadam, specialmente per le strade nelle vicinanze delle grandi città. Si tratta di una pavimentazione a piccoli dadi di granito, ideata, sono già molti anni, dall'ispettore dei Lavori Pubblici dello Stato, signor Gravenhorst, in Stade. (Veggasi la relazione riassunta nella rivista *La Strada*, marzo 1908, pag. 35). Questo sistema venne introdotto con molto successo in Germania, da circa 20 anni; i piccoli dadi di granito hanno da 4-6 cm. a 6-10 cm. di lato e la spesa media di que-

sti selciati, per metro quadrato, varia dal minimo di L. 3,70 al massimo di L. 5,50 a seconda che si impiega pietra arenaria, basalto o granito, avvertendo che quest'ultimo è usato di preferenza. Le spese di manutenzione si riducono a poca cosa per i primi 3 o 6 anni ed anche quelle di riparazione successive sono insignificanti. In Germania si va rapidamente trasformando il sistema del macadam con questi selciati a piccoli dadi ed anche in Inghilterra; il favore con cui detta trasformazione viene accolta dal pubblico, dipende dal fatto che questi selciati non producono né polvere, né fango e perciò sono i più convenienti dal lato igienico, ed inoltre sono poco rumorosi.

Nella pregevole rivista *Minerva*, del 26 aprile u. s., trovasi riassunto un articolo del gen. F. Otto pubblicato nella *Beilage zur Allgemeine Zeitung* del 14 marzo u. s. contro la polvere delle strade, nel quale, dopo aver constatato la necessità della soppressione delle polveri stradali, per distruggere i grandi morbi omicidi, tisi e cancro, o passati in rassegna i mezzi adoperati finora, egli conclude che l'insufflamento giova poco perché l'evaporazione dell'acqua, distrugge in breve il vantaggio ottenuto; che lo spruzzamento con soluzioni salate e con alcuni specifici moderni che fissano la polvere, raggiunge bene lo scopo, ma per breve tempo ed a caro prezzo o che il solo rimedio effettivo e duraturo consiste nel mutare la pavimentazione delle vie cittadine e in generale la costruzione delle strade. Ed aggiunge che Inghilterra, Francia ed Italia hanno fatto in questo campo i maggiori progressi, mentre in Germania la costruzione o la pavimentazione delle strade lasciano molto a desiderare.

Ora noi dobbiamo essere grati al generale Otto delle cortesi espressioni usate per il nostro paese, ma dobbiamo pur troppo constatare che a questo riguardo, l'Italia ha fatto ben poco, ed anzi nulla, se si eccettua qualche città delle più importanti. Se un tecnico si azzardasse a proporre ad una pubblica amministrazione il provvedimento suggerito dagli stranieri, di cui abbiamo riassunto gli articoli, sarebbe tenuto per un pazzo. Soltanto per una spesa di pochi centesimi al metro quadrato, occorrenti per l'incatramatura o per l'insufflamento con soluzioni a base di catrame, le amministrazioni sia comunali che provinciali, oppongono uno sdegnoso rifiuto, per non turbare l'equilibrio dei loro bilanci. E lo Stato, nelle sue strade nazionali, continua ancora i sistemi antiquati di manutenzione di un secolo addietro.

Anzi che dunque vagheggiare per ora la sostituzione del macadam coi lastricati, limitiamoci a fare voti perché dal Governo e dagli Enti locali sia presa in esame la questione della viabilità, e si assegnino ad essa i mezzi necessari perché divenga degna di una Nazione civile e progredita, e prendiamo ad esempio gli stranieri, che non tralasciano un momento di studiare i mezzi per migliorare le loro strade.

La sistemazione della strada Binasco - Coazzano - Rosate in Provincia di Milano.

La strada Binasco-Coazzano-Rosate, passata da pochi anni in manutenzione alla provincia di Milano, anziché sistemata, può considerarsi in gran parte ricostruita su nuova sede, per renderla adatta ai bisogni del traffico e rispondente alle esigenze del regolamento provinciale, che fissa la larghezza minima delle strade provinciali nuove o da sistemarsi a metri 7,00 da ciglio a ciglio.

Per tale sistemazione venne adottato il tipo speciale, con banchina rialzata per pedoni, e per darne una chiara idea se ne riproduce la sezione trasversale.

La maggior parte delle strade provinciali di Milano è provvista di paracarri; il nuovo tipo di strada, invece, sostituisce ai paracarri una cordona in cemento armato, come rilevasi dalla figura 1, la quale forma di sostegno alla banchina rialzata e costituisce una valida difesa per pedoni.

Dal confronto di spesa fra il tipo di strada a paracarri e quello a cordona, rilevasi che il primo importa circa il 26% di maggior spesa, come dal computo, gentilmente fornitaci dall'Ufficio Tecnico Provinciale, che qui viene riportato:

I. — Tipo a cordona (costo per metro lineare di strada):	
1. Calcestruzzo per cordone (Ql. 4,00 cemento, p. 2 ^a) m. ³ 0,0392 a L. 36,79.	L. 1,44
2. Ferro chg. 0,50 a L. 0,40	• 0,20
3. Messa in opera, compresa la ghiaia	• 0,42
4. Tubi per lo scolo delle acque, compresi i frontali a L. 2,30 per metro lineare di tubo	• 0,197
5. Cunette in cemento, complete, in opera a L. 2,50 per metro lineare di cunetta.	• 0,12

Totale costo L. 2,377

II. — Tipo a paracarri (costo per metro lineare di strada):

Lunghezza della strada m. 4200. Paracarri disposti sui due fianchi della strada a m. 10,00 di distanza N. 840 a L. 15,00; importa per metro lineare di strada L. 3,00; quindi la spesa in più in confronto del tipo a cordona è di L. 0,623, corrispondente al 26% circa, come si è detto sopra.

Oltre quindi ad una maggiore e quasi assoluta sicurezza per pedoni, si ha un risparmio non indifferente nella spesa, per cui è a preferirsi senz'altro il tipo a cordona, senza dire che colla soppressione dei paracarri, vengono ad evitarsi i continui pericoli di urti, colle loro terribili conseguenze.

La banchina rialzata è percorsa anche dai ciclisti, che se ne sono mostrati molto soddisfatti, e colla sua larghezza di m. 1,82 non riesce d'inconveniente o di pericolo ai pedoni, nei possibili incontri.

La larghezza della parte carreggiabile è di m. 6,20, ed avendosi in animo di impiantarvi una tramvia, a scartamento ordinario colla distanza della rotaia esterna di m. 0,50 dal ciglio, si verrà ad occupare una striscia di larghezza m. 2,00, la quale però non sarà sottratta al transito, poiché con opportuno e lodevole provvedimento, sarà imposto alla Società concessionaria di porre la rotaia e contro-rotaia.

Allo scolo delle pluviali viene provveduto a mezzo di chiavehette, in cemento, sottopassanti la banchina pedonale e poste a distanza di m. 35,00 l'una dall'altra con pendenza dei fessetti di scolo di 0,84%.

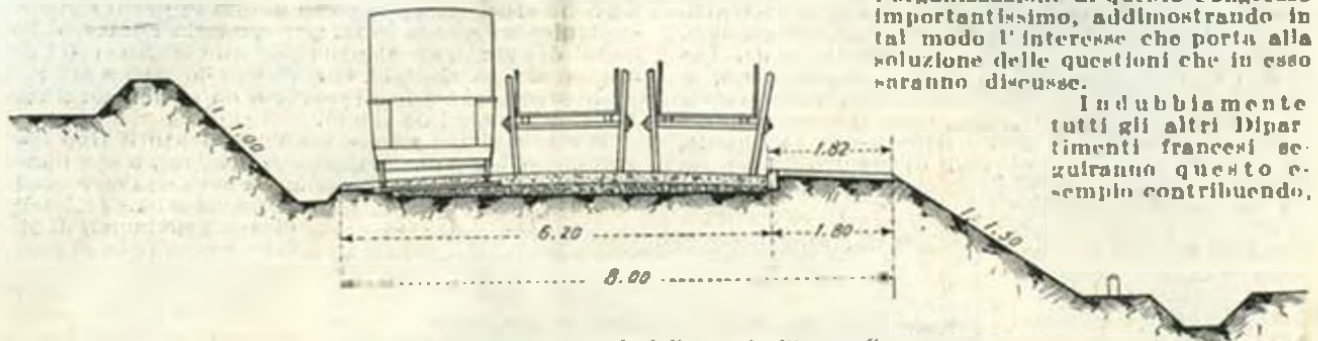
La cordona è formata a mezzo di blocchi in cemento armato di sezione media 0,14 X 0,28 e di lunghezza da m. 1,00 a m. 1,50.

In alcuni tratti della strada sono state eseguite piantagioni, alla distanza di m. 10 da pianta a



Veduta della strada Binasco-Coazzano-Rosate.

pianta: e vi sono collocati pure gli indicatori chilometrici. I manufatti principali sono costruiti in calcestruzzo di cemento armato; dette costruzioni, quando trattasi di travate di luce da 10 a 12 metri, come nel caso attuale, presentano un'economia non disprezzabile in confronto delle costruzioni metalliche.



Sezione trasversale della strada Binasco-Comziano-Rosato.

In complesso la strada, benchè di importanza limitata, è costruita con buoni criteri, per renderla atta al transito di veicoli e di pedoni, e sarebbe da augurarsi che il tipo venisse adottato anche dalle altre pubbliche amministrazioni nella sistemazione di strade esistenti ed anche nella costruzione di nuove.

La larghezza dei cerchioni delle ruote.

Relazione tecnica illustrata d'esperienze dinamometriche.

L'opuscolo che ora è stato pubblicato ha avuto origine dalle esperienze sulla sforzo di trazione, eseguite nel 1906 sulla strada sperimentale dell'Esposizione di Piazza d'Armi e nel 1907 sulla strada Comasina presso Affori.

Nel mese di luglio 1906 la Commissione Strade invitò tutte le Amministrazioni Provinciali ad iniziare e sollecitare gli studi per l'applicazione di un regolamento disciplinante la larghezza dei cerchioni in relazione al carico. Mentre la maggior parte delle Province si mostrò disposta ad assecondare l'iniziativa del Touring, ed anzi alcune dichiararono di avere già applicato un regolamento, altre invece opposero che dai carrettieri e dagli impresari di trasporti su vie ordinarie si ritiene che i cerchioni più larghi, a parità di carico e di strada, esigano un maggiore sforzo di trazione.

A combattere tale erronea credenza, basterebbe ricordare la serie di esperienze fatte dal Morin in Francia nel periodo di anni dal 1837 al 1841, e nell'opuscolo infatti sono riassunti i detti risultati, assai interessanti, colle conclusioni del Morin, tratte dall'opera: *Expériences sur le tirage des voitures et sur les effets destructeurs qu'elles exercent sur les routes*. Paris, 1842.

Ma a meglio convincere le amministrazioni dell'irragionevolezza della loro opposizione, la Commissione Strade stabilì di effettuare delle esperienze per determinare nel modo più rigoroso, l'influenza della larghezza dei cerchioni sullo sforzo di trazione. Queste ebbero luogo nei giorni 12 e 13 settembre 1906, nel recinto dell'Esposizione ed il 16 maggio 1907 sulla strada Comasina, e nell'opuscolo testè pubblicato si dà un'ampia e dettagliata relazione dei risultati, che dimostrarono chiaramente che lo sforzo di trazione diminuisce aumentando convenientemente la larghezza dei cerchioni delle ruote dei veicoli.

Colla detta pubblicazione il Touring è convinto di aver portato un notevole contributo alla soluzione del problema del miglioramento della viabilità ordinaria, e nutre fiducia che gli Enti ai quali è affidata la manutenzione delle strade provvederanno a regolare la larghezza dei cerchioni delle ruote dei veicoli, in attesa che il Governo, a tempo opportuno, spieghi la sua necessaria azione integratrice coll'adottare norme direttive, informate ai criteri della maggioranza della disposizione delle singole Amministrazioni.

L'opuscolo, a puro titolo di propaganda, è messo in vendita al prezzo minimo di L. 0.50.

NOTIZIARIO.

Congresso internazionale della strada.

In una sua recente seduta il Consiglio generale della Senna ha votato un concorso di L. 5000 per l'organizzazione di questo Congresso importantissimo, addimostrando in tal modo l'interesse che porta alla soluzione delle questioni che in esso saranno discusse.

Indubbiamente tutti gli altri Dipartimenti francesi seguiranno questo esempio contribuendo,

nei limiti delle loro risorse finanziarie, alla buona riuscita dell'opera intrapresa dal Governo della Repubblica.

Una nuova ferrovia attraverso la Brianza.

Di una nuova ferrovia si sono incominciati da poco i lavori, cioè di quella che, partendo da Monza, per Besenà e Molteno, metterà in comunicazione Milano con Lecco, attraversando quella ridente ed indubre plaga che è la Brianza.

La ferrovia (progetto ing. Enea Cambiasca) ha la lunghezza di poco meno che 30 chilometri; è a scartamento normale, e quindi atta al grande traffico: serve un territorio di 300 chilometri quadrati, seminato da 50 paesi, con una popolazione di 100 mila abitanti, e 150 opifici che danno lavoro attualmente a più di 20 mila operai.

Oltre al traffico locale, è destinato, funzionando quale doppio binario della Monza-Calolzio-Lecco, a smaltire anche quello che ora si incaglia in quest'ultima stazione, ed in futuro, a facilitare il movimento proveniente dalla Svizzera, quando il traforo dello Spluga sarà effettuato.

Facilitazioni ai Soci per Escursioni sul Lago Trasimeno.

La Direzione della Società Anonima di Navigazione sul Lago Trasimeno comunica che i soci del Touring, dietro presentazione della tessera, potranno fruire dello sconto del 50 per cento sul costo dei biglietti per il passaggio personale sul Lago Trasimeno.

Auguriamo che la sensibile facilitazione accordata, valga a favorire il movimento dei turisti in tutta una regione incantevole per bellezze naturali ed a far conoscere ai nostri soci un lago per attrattive e per splendore di panorami degno di confronto coi laghi più frequentati.

Ferrovie secondarie e tramvie. — Il Consiglio comunale di Leno (Brescia) approvava all'unanimità un ordine del giorno per l'attuazione della tramvia Brescia-Leno, Pavone-Ostiano, Pavone-Gottolengo, Gambara.

Erba-Canzo-Asso. — In una adunanza numerosissima i rappresentanti di Asso e Canzo (provincia di Como) hanno dato affidamento che i due comuni voteranno rispettivamente il sussidio di L. 40 000 e L. 50 000, a condizione che la ferrovia sia aperta al pubblico esercizio entro il 1913.

Massa Imola-Castel del Rio (Bologna). — I comuni interessati hanno deliberato di presentare un progetto di ferrovia economica, non appena il Ministro dei lavori pubblici potrà accogliere una rappresentanza dei sindaci, a cui si uniranno le rappresentanze delle provincie e delle Camere di Commercio interessate di Bologna e Ravenna.

Massa Marittima e Colle Val d'Elsa (Siena). — Il Comitato tecnico esecutivo stabilì di presentare in settembre al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto completo.

L'ATTUALITÀ NELL'IMMAGINE.



La « Fiat Cyclon » di Ceirino nella corsa fatale.



Lo tribuno ad Osmond Beach in America dove si corrono i records automobilistici.



Brino, puledro di tre anni di E. e F. Bocconi, vincitore del Gran Premio Ambrosiano, 7 giugno.



Fruck, puledro di due anni di B. Lido Giustalla, vincitore del premio del Primi Paesi - 18 giugno.

Foto. Fot.



Il match automobilistico tra Nazaro con Fiat (a destra) e Newton con Napier (a sinistra) nell'Autodromo di Brookland.



Il pubblico agli esperimenti di DeLagrange.



Manovra di V. C. A. di Milano all'Aprica. Foto. Fot.

Rivista delle Riviste

— La massima parte degli *sports* in gran voga in questi tempi e che in Francia e tra noi si copiano dagli inglesi con una servilità che viene ostentata soprattutto nel linguaggio, poiché *fare l'inglese* sembra diventato più di moda che fare... L'indiano hanno un'origine prettamente latina e nostrana.

Lo dimostra *Natura ed Arte* citando come il giuoco del *Diabolo*, prima della rivoluzione francese fino alla fine del primo impero, venisse giuocato con grande fervore e diffusione dalle dame e dai cavalieri parigini, mentre in quell'epoca gli inglesi non ne sospettavano nemmeno l'esistenza.

L'aristocratico *Lawn-tennis* è una cosa medesima del giuoco della *paume* in uso in Francia fin dal secolo XIV. Il *croket* non è altro che l'antico pallamaglio travestito britannicamente; la *croasse*, che costituiva la delizia dei triavoli degli attuali *sportsmen* parigini nel 1200, corrisponde quasi esattamente al *golf*. Il *foot-ball*, che offre tanto campo alla virtuosità pedestre dei nostri giovani e tanta dovizia di parole otorocliche, è né più né meno che la *soule au pied* d'una volta.

Altrettanto o meglio in questa materia si potrebbe dire da noi, ove molti di questi *sports* nel medioevo o nella Rinascita, ebbero culto e denominazione nazionale e dove, per questo o per altri motivi avrebbero diritto di nazionalità.

— A New-York è stato terminato un edificio che contiene 10 mila appartamenti. Questa mostruosa costruzione si chiama «Hudson Terminal Building» non ha meno di 30 piani. Come altezza vi sono a New-York dei «gratta cielo» più elevati, ma come ostensione, nessun immobile del mondo potrà rivalleggiare con l'Hudson Terminal.

I dieci mila appartamenti sono stati affittati a 10 mila «businessmen» commercianti, banchieri, finanziari, agenti, ecc.

Ora, poiché si può ragionevolmente supporre che ciascuno locatario avrà almeno cinque impiegati, il palazzo verrà a ricoverare non meno di 60 000 persone durante le ore d'ufficio.

Ma è il collocamento dei nuovi inquilini — scrive il *Globe Trotter* — che ha dato molti grattacapi ai proprietari del babelico palazzo. Immaginate la confusione rappresentata da 10 mila occupazioni d'appartamenti; una vera immigrazione! A disciplinare la quale l'Hudson Company si è essa stessa incaricata di installare i propri locatari, affittando due mila carri da sgombero, arruolando un esercito di 9 mila facchini e chiedendo alla polizia di stabilire un servizio d'ordine.

Ma come farà, il giorno in cui fosse necessario di espellere tutti i suoi inquilini!

— Il *Royal Automobile Club Journal* ci informa che le signore londinesi al lagno non soltanto di patto soprasi da parte del sesso forte per ciò che riguarda la loro esclusione dal diritto elettorale, ma altresì per non avere ancora ottenuto l'ambita facoltà di guidare vettura pubblica automobilabile — ciò che a parer loro sembra mostruoso nel paese classico delle *sportswomen* e del terzo sesso.

E la Rivista Inglese fa un malinconico confronto tra Londra e Parigi dove le donne hanno conquistato trionfalmente tutte le professioni; dove è loro dato di difendere gli imputati innanzi alla Corte, di curare gli ammalati e... di condurre le cittadine a motore.

Infatti, or non è molto, fu concessa la licenza a due *chauffeurs* che avranno d'ora innanzi il governo del volante per guidare il pubblico traverso le vie della metropoli. A Londra sono più restii a queste concessioni, e si capisce: dal governo del volante a quello della cosa pubblica è breve il passo. E più breve ancora dal reggimento politico a... quello domestico.

— La città di Cassel nella provincia di Hesrel — scrive *L'Auto* — ha fatto erigere una fontana monumentale in memoria di Dionigi Papin che passò i suoi ultimi anni a Cassel e vi morì. — La fontana reca un medaglione di Papin ed è sormontata dalla statua d'un giovane che tiene fra le mani il modello della prima nave a vapore.

L'epigrafe dice che l'illustre fisico di Blois si trovava a bordo durante un suo viaggio che ebbe

per epilogo l'inquilineabile attentato dei battellieri del Fulda e che il cilindro di quel primo battello si trova attualmente presso il museo di Cassel.

Ora, secondo un incorreggibile critico tedesco, Papin non avrebbe viaggiato mai nel suo battello a vapore, ed il cilindro del Museo di Cassel sarebbe stato fuso in Inghilterra l'anno 1715, cioè un anno dopo la morte di Papin.

Non crediamo però che la rivelazione abbia gran che commosso i degni cittadini di Cassel, i quali, per amor di campanile, continueranno a credere quanto la famosa epigrafe proclama, ed a darlo a bere agli altri.

E questo non stupisce considerando... che si tratta di una fontana.

— Quanto sappia di leggenda il proverbiale coraggio del leone, molti naturalisti e viaggiatori lo hanno dimostrato da un pezzo.

Lo *Strand Magazine* ribadisce questa opinione in una relazione di viaggio del turista sig. Winston Spencer Churchill, il quale prima ci fa un'interessante descrizione della regione orientale africana chiamata *Protettorato inglese dell'Est*, regione nella quale, tra parentesi, vi sono strade che consentirebbero di viaggiare in bicicletta, tanto son piatte ed in buono stato, se non fosse dei numerosi torrenti che le interrompono.

Poi si occupa del re degli animali che in quel paese è più abbondantemente rappresentato che altrove.

Non è già che il leone non assalga l'uomo, allorché manchi da parte nostra la provocazione, per favoleggiato spirito di lealtà. Tutt'altro: il fatto è che ha paura. Alla vista degli uomini se la dà a gambe ed in ciò è meno decorativamente maestoso che allorché quando sogguarda, mezzo assonato, di tra le sbarre della sua ferrea gabbia, nel serraglio. Una volta un gruppo di sei leoni fu messo in fuga a sassate da pochi negri.

Però con questa viltà non è prudente fare soverchia fidanza. Il leone inseguito o perseguitato a lungo, si rivolta, ed allora è una lotta senza tregua e senza quartiere. Potrete mutilarlo o ferirlo mortalmente; ma la belva continuerà ad assalire ed a minacciare fino all'ultimo rantolo.

— Senza raggiungere le fantastiche proporzioni delle locomotive americane, alcune delle quali pesano più di 200 tonnellate, pure anche l'Europa manifesta la tendenza ad aumentare la misura delle macchine, man mano che i treni si fanno più rapidi e le strade si consolidano o diventano più dirette.

Questo accrescimento di... statura dei nostri mastodonti di ferro è consigliato specialmente da un criterio di economia. Poiché è risaputo che le locomotive più grandi sono più sobrie delle piccole in rapporto al lavoro compiuto. La *Revue General des chemins de fer* in un suo articolo riassunto dalla *Rivista italiana delle comunicazioni e dei trasporti*, cita il caso della sostituzione, su una linea del Nord, di una macchina recente di doppia potenza a due antiche, che permise di realizzare una economia di 10 000 franchi in un anno: il 10 % del prezzo della macchina nuova.

— Non è lontano il tempo in cui, fra i viaggi di curiosità o quasi di piacere, le Guide turistiche segnaleranno quello traverso il Sahara, viaggio col suoi bravi orari, prozzi e magari anche riduzioni.

La *Revue* tratta in un suo importante articolo, di un progetto recentemente redatto, che si propone di stabilire un servizio settimanale di trasporti viaggiatori dal Niger a Colombia traverso la vasta e desolata pianura del Sahara per un percorso di più che 650 chilometri, tratto che verrebbe superato in soli 6 giorni. Per il combustibile si sarebbe pensato di utilizzare l'alcool che viene ricavato con pochissima spesa dai datteri del luogo. Per la prima volta, dunque, l'Africa cesserà di essere un continente d'esplorazione per diventare un paese civile come tutti quelli a cui è consentito un rapido scambio di comunicazione e di rapporti.

Così, dopo il cavallo, anche il cammello vede avvicinarsi il termine della propria funzione.

Non gli rimarrà più che il magro conforto di presentarsi sulle sere dei villaggi, triste superstite di una stirpe decaduta, o, peggio ancora, di far concorrenza ai fletti di buc, nelle africane imbandizioni.



La Direzione del Touring in sua ultima seduta ha preso fra l'altro le seguenti deliberazioni:

CONSOLATO DI VIGEVANO. — Dopo comunicazione di un manifesto a stampa, col quale il Consolato di Vigevano si è ingerito in tale sua qualità e pubblicamente, nella propaganda elettorale, per le elezioni politiche così avvenute, la Direzione, pure constatando gli intenti che evidentemente hanno indotto il Consolato a dare tale partecipazione, non potendo derogare, per ragioni ovvie di principio, all'art. 3 dello Statuto, disapprova tale intervento ed esonera i consoli dal loro mandato consolare.

CARTELLI DI CONFINE. — La Direzione del Touring, avuta comunicazione dell'adesione per parte del Ministero delle Finanze, ad assumere metà della spesa necessaria per la posa di cartelli indicatori di confine sulle strade rotabili conducenti all'estero, delibera di dare corso all'ordinazione dei cartelli necessari per tutti i passi di confine.

DONO DI UNA CASSETTA DI MEDICAZIONE AL CORPO DI SPEDIZIONE IN SOMALIA. — Vista la proposta del ten. Radlinsky, che il Touring si faccia donatore di una cassetta di medicazione per il Corpo di spedizione nel Uebi Scobell, il commendatore Candiani, per conto della propria Ditta Candiani, Girardi e Berna, offre in omaggio al Touring, perchè la offra al detto Corpo di spedizione, una cassetta di medicazione.

CONGRESSO DELLA L. I. A. T. — Si approvano le disposizioni prese d'accordo coll'avv. Bolotti, capo Sezione legale, circa i temi da proporre dal Touring al Congresso della L. I. A. T. a Stoccolma: Unificazione delle segnalazioni stradali — Regolamentazione ed unificazione del regime tritico per automobili.

ESPOSIZIONE CONCORSO CAMERE D'ALBERGO. — Si prende atto dell'adesione del commendatore Candiani a tenere il discorso ufficiale d'inaugurazione dell'Esposizione alla Villa Reale e si mandano a diffondere gli inviti per la cerimonia alla Società, al Consolato, ecc.

V. C. A. — La Direzione prende atto dell'istituzione in Roma del Comitato centrale V. C. A. e del Sottocomitato di Milano, nelle persone del conte senatore Federico Bettoni, del cav. uffiziale Alfredo Zaffaroni, dell'avv. Edgardo Garrelli, del nob. senatore Giuseppe Vigoni, del cav. rag. Arturo Mercanti e del gen. comm. Ernesto Chiarla (delegati del Touring). Delegati del Tiro a segno sono il cav. Luigi Dalai, il cav. ing. Cesare Zanetti, il cav. rag. Mario Cozzi. Per l'Audax i signori Cosenzia Raffaele, Barbaris Ernesto e cav. Carlo Sandoni.

La Direzione prende poi atto della convocazione del Sottocomitato per giovedì 11, presso il Touring, a termini abbreviati, per autorizzazione avuta dalla presidenza del Comitato centrale.

RIDUZIONE DELLA TASSA SULLE BICICLETTE. — La Direzione prende atto dell'esito delle pratiche fatte presso il Ministro Lacava per la riduzione della tassa sulla bicicletta e della visita effettuata al Ministero il 5 giugno dall'ing. Riva dall'avv. Bolotti, dal cav. Mercanti, insieme ai senatori Bettoni e Bisarotti e ai deputati Crespi, Mira, Di Como e Rossi.

La Commissione venne poi ricevuta dal Sottosegretario del Tesoro, Fusco.

Si autorizza l'Ufficio a dar corso alle pratiche stabilite, ed a quanto è stato promosso dall'avvocato Bolotti al Ministro Lacava, per ciò che riguarda l'inchiesta sull'industria ciclistica in Italia (produzione 1909).

RIUNIONE DEI CONSOLI VENETI A TRIESTE. — Si prende atto del verbale e si manda insieme a ringraziare per il saluto alla Direzione, proposto dal capo console Tevini.

Si mandano a richiamare le dichiarazioni precedenti per ciò che riguarda la Carta d'Italia. In merito al voto per l'imbastardamento dei nomi sulle rive dei nostri laghi, si manda a dare assicurazione

che il Touring darà il maggior appoggio all'opera di propaganda a tale proposito esplicita dalla Dante Alighieri.

COMMISSIONE MIGLIORAMENTO STRADE. — Nell'adunanza del 29 maggio ultimo scorso, fra gli altri oggetti trattati, fu presa la seguente decisione: *Strade vicinali.* — Preso atto delle adesioni del Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Milano della Società Agraria di Lombardia e del Comitato Agrario, si nominano a far parte della Commissione che dovrà studiare l'importante argomento i signori Balsari comm. Bernardino; Gola ing. cav. Emilio; Pozzoli ing. cav. Enrico.

Manuale del cantoniere.

Esaurita la prima edizione di questa importante pubblicazione, accolta con tanto favore dalle Provincie, che hanno visto forniti gratuitamente i loro cantonieri di un libro che in forma facile e piana raccoglie le principali nozioni relative alla manutenzione delle strade a macadam, la Direzione ha deliberato di procedere ad una ristampa di altri 5000 esemplari i quali verranno pure distribuiti gratuitamente ai cantonieri delle Provincie, che ancora non ne furono provvisti.

A cura poi della Commissione Strade, nella nuova edizione saranno introdotte quelle modificazioni suggerite da vari tecnici delle Provincie e del Genio Civile per rendere il manuale conforme alle leggi ed ai regolamenti che vi si riferiscono.

Il manuale per tal modo, risponderà anche meglio, allo scopo per il quale fu pubblicato.

Il Concorso per i migliori tipi di albergo.

La Giuria del Concorso indetto dal Touring Club fra gli ingegneri ed architetti italiani, approvò nella sua seduta del 21 giugno — la relazione dell'ing. Binda, membro della Giuria stessa, ed assegnò nel modo seguente i premi stabiliti dal programma di concorso:

Categoria alberghi di tipo piccolo:

1 premio. L. 500, del Ministero dell'Agricoltura e medaglia d'oro e diploma del Touring Club Italiano, all'ing. Giuseppe Laveni e arch. Mario Dovara di Milano autori del progetto portante il motto «Nivo».

Due secondi premi vennero conferiti all'ingegnere Giuseppe Hendel e Flavio Sormano di Torino, autori di due progetti portanti il motto «Inevnto vero».

Un secondo premio venne conferito al cav. ingegnere Augusto Giustini di Roma, autore del progetto portante il motto «Vittoria».

Un secondo premio venne conferito al prof. architetto Antonio Camisasca di Milano, autore del progetto «Edolo».

Un terzo premio ai signori Aldo Faenti ed Emilio Bargluglia, studenti del Politecnico di Milano, autori del progetto «B. A.».

Categoria alberghi di tipo medio:

1 premio. L. 500, del Ministero dell'Agricoltura e medaglia d'oro e diploma del Touring Club Italiano, al prof. arch. Antonio Camisasca di Milano, autore del progetto portante il motto «Kuotria».

Un secondo premio al signor arch. prof. Aristide Malinverni di Milano, autore del progetto portante il motto «Alla Riviera».

Un secondo premio al cav. ing. Augusto Giustini di Roma, autore del progetto portante il motto «Vittoria».

Un secondo premio al signor ing. Giuseppe Laveni ed arch. Mario Dovara di Milano, autori del progetto portante il motto «Azzurro».

Un secondo premio all'ing. Ildebrando Tabarroni di Bologna, autore del progetto portante il motto «Vi et mento».

Un terzo premio all'arch. prof. Augusto Covini di Alessandria, autore del progetto portante il motto «Rivione».

Vennero poi ritenuti meritevoli di distinzione speciale i progetti «Edolo», «Vittoria», (piccolo) e «Alla Riviera» ai quali, rispettivamente, venne assegnata una medaglia d'oro del Club Alpino, una grande medaglia vermeil dell'Automobile Club ed una targa d'oro della Società nazionale movimento forestieri.

Verbale di scrutinio delle schede di votazione per l'approvazione del bilancio 1907 e per l'elezione di 11 Consiglieri e di 3 Sindaci.

Nella sede del Touring oggi, giorno 17 giugno 1908 alle ore 14, presenti i soci signori: comm. Ingegnere Francesco Salmofraghi, presidente dell'ultima Assemblea generale; Achille Negri; Belotti avvocato Bortolo; Ing. Remondini Pietro; Missiroli Carlo; Cottarelli Luigi; Minetti Edoardo. I sindaci sottoscritti, in obbedienza alle norme stabilite dall'articolo 37 dello Statuto sociale, ed alle deliberazioni dell'Assemblea generale del giorno 15 marzo 1908.

Constatata l'incolumità dei suggelli stati apposti all'urna racchiudente le schede pervenute a tutto il 15 andante, procedono allo spoglio delle medesime e danno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti N. 2181;

Schede nulle N. 449;

Approvano il bilancio N. 1655;

Non approvano il bilancio N. 77.

Le schede annullate, stampate conformemente a quelle unite alla *Rivista*, potevano ravvisarsi, per indizi sicuri, non provenienti da quelle rimesse colla *Rivista* per la legale votazione.

Prima che avvenisse la proclamazione, giunse al Collegio dei sindaci una lettera anonima, scritta a macchina, la quale avvisava il Collegio delle schede nulle imbussolate, accompagnandone due esemplari.

Essendosi già fatta ora tarda, i presenti rimandano la proclamazione dei risultati e l'estensione del verbale al mattino dopo alle ore 9.

Nel successivo giorno 18, alle ore 9, presenti i signori soci: Negri Achille; Mussolino cav. Giuseppe; Rimondini Ing. Pietro; Missiroli Carlo; Cottarelli Luigi; Minetti Edoardo ed i sindaci sottoscritti; vengono proclamati i risultati delle nomine dei consiglieri e dei sindaci.

Sono eletti consiglieri per il triennio i signori:

- | | |
|--------------------------------|---------------|
| 1. Ardenghi rag. Arato..... | con voti 1638 |
| 2. Bertarelli comm. L. V. | • 1648 |
| 3. Bertolini cav. L. | • 1643 |

- | | |
|--------------------------------------|---------------|
| 4. Candiani comm. dott. Ettore . | con voti 1642 |
| 5. Gola Ing. cav. Emilio | • 1643 |
| 6. Guasti avv. cav. Federico | • 1643 |
| 7. Mira on. avv. Francesco | • 1602 |
| 8. Moldenhauer dott. Carlo | • 1634 |
| 9. Piola Daverio comm. Ing. P. ... | • 1639 |
| 10. Pugno Ing. cav. Francesco | • 1639 |
| 11. Vigliardi-Paravia cav. Innocenzo | • 1643 |

e a sindaci i signori:

- | | |
|-----------------------------------|---------------|
| 1. Magnocavallo rag. Camillo | con voti 1651 |
| 2. Soffredi rag. Attilio | • 1656 |
| 3. Turrini rag. Gino | • 1654 |

pochi voti dispersi.

Non essendosi fatto dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 10,30, previa lettura ed approvazione.

Firmati: Rag. Magnocavallo. - Rag. Gino Turrini. - Rag. Attilio Soffredi. - Achille Negri. - G. Mussolino. - Ing. Pietro Rimondini. - Carlo Missiroli. - L. Cottarelli. - E. Minetti.

La Direzione, avendo già dal giorno 13 giugno, avuta la prova che si stava per tentare di mettere in circolazione delle schede contraffatte, stampate con *click* zincografico, dedotto dalla scheda della *Rivista*, si riuniva il giorno 15 e deliberava di denunciare la cosa alla Regia Procura ciò che fu fatto a mezzo dell'avv. Bortolo Belotti il giorno 16.

Il giorno 17, essendosi proceduto all'apertura dell'urna ed alla constatazione da parte dei sindaci scrutatori, dell'esistenza in essa di 449 schede contraffatte, che vennero annullate agli effetti della votazione, la Direzione riunitasi, decise un supplemento di denuncia alla Procura del Re, che ancora a mezzo dell'avv. Belotti, fu inviato in data 17 corrente giugno.

La Direzione non mancherà di informare i soci del seguito della cosa.

È uscito: L'ANNUARIO dell'AUTOMOBILISMO 1908 del T. C. I.



Prezzo | Per i Soci del T. C. I. L. 2,50
 | Per non Soci 5 —

Aggiungere L. 0,20 per spedizione franca di porto.

SOMMARIO:

- I. Parte - Del Touring Club Italiano. — Garages - Fornitori di benzina - Meccanici - Alberghi affiliati al T. C. I. - Segnalazioni stradali - Pubblicazioni - Minuterie, ecc.
- II. Parte - Notizie tecniche e sportive sull'Automobilismo. — Cenni statistici - Tabelle per calcolare la velocità - Varie sulla potenza dei motori - Formole - Nomenclatura illustrata della vettura automobile - Caratteristiche illustrate delle principali marche di vetture automobili - Della carrozzeria - Dei garages - Dei servizi pubblici con automobili - Calendario sportivo - Risultati e programmi delle principali manifestazioni automobilistiche internazionali 1908 e anni precedenti - Motonautica - Aeronautica - Bibliografia, ecc.
- III. Parte - Circolazione - Dogane - Trasporti - Associazioni automobilistiche (Italia ed Estero). — Elenco possessori d'automobili (vetture e canotti) Scuole chauffeurs - Giudicati turistici - Pubblicazioni, ecc.
- IV. Parte - Industrie e Commerci Automobilistici (Italia ed Estero). — Elenco dei costruttori e rappresentanti d'automobili e generi affini - Garages - Noleggiatori d'automobili - Servizi pubblici di trasporto con automobili, ecc.
- V. Parte - Elenco delle località d'Italia e dell'Estero delle quali si forniscono informazioni sui garages, meccanici, alberghi, negozianti di benzina e lubrificanti raccomandati dal Touring e dalle Associazioni ad esso alleate.

I guardabarriera sono pubblici ufficiali.

Tutti gli agenti delle ferrovie esercitate dallo Stato o da privati, i guardabarrieri compresi, sono considerati pubblici ufficiali a mente degli articoli 18 e 27 della legge 22 aprile 1905. N. 137.

Sentenza della Suprema Corte di Cassazione in data 7 aprile 1908, per risoluzione di conflitto in causa Casini ed altri.

Il Giudice Istruttore presso il Tribunale di Arezzo rinviava al giudizio del Pretore di Arosso, Casini Guido ed altri tre, come imputati di ingiuria e minaccia a Zenti Isolino, guardia barriera ferroviaria, considerato quale persona legittimamente incaricata di pubblico servizio — il Pretore si dichiarò incompetente a giudicare, ravvisando nello Zenti la qualità di pubblico ufficiale, onde il reato di offesa all'onore o di minaccia ascritto agli imputati, esorbitava dai limiti del rinvio al giudizio del Pretore, tracciati all'art. 252 C. p. p.

Il Procuratore Generale, ritenuto in proposito che l'art. 18 della legge 22 aprile 1905, N. 137 sulle ferrovie, qualifica come pubblici ufficiali tutti gli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato, qualunque sia il loro grado ed ufficio — e l'art. 27 estende tale quale qualifica agli addetti delle ferrovie esercitate da privati; e con tale ampia e generale dizione non pare sia ammissibile una qualsiasi distinzione di ufficio o di funzione, per escludere dalla qualità di pubblico ufficiale alcune categorie di addetti, perchè collocati in più umile grado, tutti d'altronde essendo stati chiamati per le loro rispettive mansioni a cooperare al regolare funzionamento di questa parte così vitale di servizio pubblico, che consiste nelle ferrovie.

Ritenuto pertanto che anche il guardabarriera è da rinviasarsi per uno di quegli addetti indicati nei succitati articoli 18 e 27 della legge; poichè esso, come diceva questa C. S. in sentenza 6 novembre 1907, in causa Parodi « è un agente giurato, che ha per mandato di legge la potestà ed autorità di redigere verbali e possiede la facoltà discrezionale di impartire ordini ai cittadini a fine di evitare pericoli e per tutelare la sicurezza del transito e l'incolumità pubblica, a senso degli articoli 303, 315, 316 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, e dell'articolo 3 del R. D. 31 ottobre 1893 sulla polizia e sicurezza delle ferrovie ».

Che lo Zenti Isolino, guardabarriera sulla linea ferroviaria secondaria italiana Arezzo, doveva perciò ritenersi quale pubblico ufficiale, e le offese a lui rivolte dovevano nell'ordinanza del Giudice Istruttore apprezzarsi alla stregua degli articoli 194, N. 2 e 195 C. p., il primo dei quali commina pena che non consente il rinvio al Pretore.

Perciò richiede l'Ecc.ma Corte a voler annullare l'ordinanza di rinvio emessa dal Giudice Istruttore.

La Suprema Corte, risolvendo il conflitto, accoglie la conclusione del Procuratore Generale e conseguentemente dichiara la competenza esclusiva del Tribunale per i reati suddetti, ordinando la trasmissione degli atti al Procuratore del Re in Arezzo per l'ulteriore corso.

Automobili - Contravvenzioni - Im- procedibilità dell'azione penale.

Le norme stabilite dall'art. 100 del Regolamento di polizia stradale 8 gennaio 1905 per l'accertamento delle contravvenzioni e della relativa procedura devono essere osservate sotto pene di nullità.

Sentenza del Pretore di Sestri Ponente in data 22 maggio 1908, in causa Tassara Carlo.

Il 31 marzo u. s., un agente municipale di quella città aveva elevato contravvenzione a carico del signor Tassara Carlo di Voltri, quale responsabile di aver spinto in quel giorno attraverso l'abitato del Comune il proprio automobile ad una velocità superiore a quella consentita dal regolamento di polizia stradale.

La notizia della elevata contravvenzione fu dal Sindaco data al sig. Tassara il 15 aprile successivo: mentre a termini dell'articolo 100 del Regolamento di polizia stradale 8 gennaio 1905, il Sindaco aveva obbligo di notificare la contravvenzione entro otto giorni dalla data del verbale. Per la inosservanza di tale disposto, il Pretore, accogliendo la tesi sostenuta dalla difesa del Tassara, dichiarava improcedibile l'azione penale, mandando pienamente assolto l'imputato.

Per la riduzione della tassa sui velocipedi.

La Direzione del Touring, che nulla trascura perchè la riduzione della tassa sui velocipedi a L. 5 sia cosa concreta, incaricò apposita Commissione composta del consiglieri avv. Bolotti, ing. Riva, on. Mira, del segretario rag. Mercanti e degli onorevoli senatori e deputati conte Bettoni, Biscaretti, Silvio Crespi, Da Como e Rossi Gaetano, di recarsi da S. E. il Ministro delle Finanze e raccomandare la sollecita presentazione del progetto di legge alla Camera.

Il Ministro on. Lacava, assieme col Sottosegretario di Stato on. Cottafavi, accolse benevolmente la Commissione, e l'avv. Bolotti, dopo aver rammentato al Ministro la costante ed intensa opera del Touring, per ottenere la riduzione della tassa sui velocipedi a L. 5, espone le ragioni per cui anche di fronte al bilancio dello Stato la riduzione della tassa non può essere ritardata.

Ricordò come l'espandersi della città, la creazione di sobborghi industriali e l'abitudine degli operai di abitare in paesi limitrofi che sono le propaggini delle città, hanno reso la bicicletta il mezzo più utile, più economico di trasporto. Accennò come causa unica e preponderante perchè la bicicletta non sia entrata nel nostro paese in un maggior uso popolare, è appunto la gravità della tassa che oggi la colpisce, certo non proporzionata al prezzo corrente di essa e non alla portata di coloro che pur trovandosi nella condizione di disporre con sacrificio della somma di una cinquantina di lire per l'acquisto di un velocipede usato, non possono corrispondere sopra di esso una tassa annuale di L. 10. Dimostrò ancora come la riduzione della tassa sul

“F.I.A.L.-LEGNANO”, 8 HP.

Unica Vettoretta pratica, perfetta, elegante, economica, 2 cilindri. Trasmissione cardano. Accensione magneto. Cambio train balladeur. 3 velocità e marcia indietro. 8 freni potentissimi. Completa carrozzeria 2 posti. Pneu Dunlop rinforcé L. 3950

MOTORI USO INDUSTRIALE ED AGRICOLO, 2, 4, 6, 8, 10, 12 HP.

ad 1, 2 e 4 cilindri. - Massima perfezione. - Minimo consumo.

Chiedere listini: Fabbrica Italiana Automobili - Legnano

velocipedi avvantaggerebbe l'industria del velocipede con grande utile del paese e dell'Erario, il quale anche se per ipotesi non avesse subito coperto la perdita derivante dalla diminuzione della tassa col maggior diffondersi della tassa stessa, avrebbe segnato un aumento di ceapite sul maggior sviluppo dell'industria del velocipede in Italia ed ancora sulla merce greggia e lavorata che viene importata dall'estero per la fabbricazione e montaggio dei velocipedi.

Ricordò infine che la riduzione della tassa sui velocipedi non deve portare un aumento a quella sugli automobili, già per sé stessa gravosa e che le due tasse sono ben distinte l'una dall'altra, e come tali non possono completarsi a vicenda. A questa considerazione si associò l'on. Crospi, soggiungendo che l'automobilismo sta attraversando una crisi così forte da non trovarsi in condizioni da sopportare aumenti di tassa.

Da ultimo gli onorevoli Bettoni e Mira aggiunsero brevi considerazioni, e l'on. Lacava, dopo aver fatto omaggio all'opera del Touring, rammentò di aver predisposto il progetto di legge per la riduzione della tassa a L. 5 e diede promessa che, superate alcune difficoltà interne, detto progetto sarà presentato alla Camera nel prossimo novembre, in modo che qualora intervenga la sollecita approvazione del Parlamento, la riduzione decorrerà col primo gennaio 1909.

A complemento del memoriale del Touring, in cui si accennava in base a dati sommati come la riduzione della tassa sui velocipedi avrebbe favorito l'industria del velocipede, S. E. il Ministro diede incarico all'avvocato Belotti di fornirgli notizie più precise.

A questo intento la Direzione del Touring ha trasmesso a tutti i costruttori, commercianti e rappresentanti di velocipedi del Regno, un'apposita circolare con preghiera di voler rispondere al questionario alla circolare stessa unito, e poter così in base al responso, compilare una relazione da trasmettere al Ministro delle Finanze includendo in essa l'esito complessivo dell'inchiesta.

Al nostri egregi Consoli:

Per la buona riuscita di detta inchiesta interessiamo tutti i nostri consoli di voler raccomandare agli interessati di completare diligentemente il questionario e ritornarlo sollecitamente al Touring, ed eventualmente indicarci i nominativi di coloro ai quali, o per disguido o per involontaria omissione non fosse pervenuta la circolare, affinché possiamo effettuare un invio suppletorio della stessa.

Il nostro Corpo consolare, che tanto si interessa per la riduzione della tassa sui velocipedi, vorrà certo prendere a cuore questa iniziativa, la quale è appunto intesa ad assicurare un esito fortunato alla desiderata riforma.

Facilitazioni per le Dogane Spagnuole.

Il Ministro delle Finanze spagnuolo, compreso della necessità di facilitare nel miglior modo possibile il passaggio dei veicoli da uno Stato all'altro, ha concesso un trattamento di favore per la temporanea importazione di velocipedi, motocicli ed automobili in Spagna.

La facilitazione consiste nell'emissione di speciali documentiche convalidano l'importazione temporanea di tali veicoli per il termine massimo di quattro mesi. Detti permessi vengono rilasciati alle grandi Associazioni turistiche che ne fanno richiesta dietro concessione di speciali garanzie le quali abbiano ad assicurare alle finanze spagnuole il pagamento dei dazi che si riscontrassero ad esse dovuti in seguito ad un cattivo uso dei documenti da parte dei titolari di essi.

Il nostro Touring sta compiendo attive pratiche presso il Governo spagnuolo perché anche i nostri associati possano usufruire di queste facilitazioni e sollevare così il turista dalle noiose formalità doganali ordinarie che nella Spagna, in confronto delle altre nazioni, maggiormente si accentuano, massime per avere la restituzione di quanto fu depositato all'atto dell'entrata del veicolo.

AUTOMOBILI

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI

VETTURE DA TURISMO

E INDUSTRIALI

Regolarità ↓ Resistenza ↓ Economia

WOLSIÏ

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIÏ

Anonima Capitale L. 2.000.000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42
GARAGE — S. Cristoforo, 87

MILANO

"ATRETOS"

Società Anonima - Cap. L. 780000

GOMME IMPERFORABILI

BREVETTATE IN TUTTA L'UNIONE.

ROMA - Via Due Macelli, 66

MILANO - Via Carroccio, 3

AGENZIE

MILANO - Via Giuseppe Verdi, 5 — PADOVA - Piazza Cavour, 4 — PARMA - Via Borgo Scuderie, 11
FERRARA - Corso Giovecca, 34-36 — ROMA - Via del Pozzetto, 117 — NAPOLI - Piazza Vittoria, 2 bis
TORINO - Via Gioberti, 12 — FIRENZE - Via Faenza, 2



Nuove Offerte.

Offerte precedenti	Cartelli N.	L.	
Cav. Giovanni Crotta, Iglesias	2891	40	453
Don Libero Rodriguez, Iglesias	1	10	
Dott. Guido Rava-Sforni, Mantova	1	10	
Automobile Club, Trieste	1	25	
Municipio di Cava del Tirreni	1	20	
Municipio Chirignago	2	30	
Suzara	2	20	
Zanoletti Gino	2	25	
Comitato « Panormitan » Palermo	20	200	
Municipio di Bagni della Porretta	1	20	
Ercole Dal Re, Macomer	1	10	
Dott. Guido Rava-Sforni, Mantova	29	340	
Provincia di Grosseto	4	70	
Conte Enrico Luserna di Campiglione	1	10	
Alfonso Wain, Roncoegno	1	10	
Marchese Alberto Bartolini Salimbeni	1	10	
Frau dott. Antinco, Furtel	1	35	
Grondona ing. Felice, Milano	4	40	
Carlo Gnocchi, Paderno d'Adda	5	105	
Carlo Gnocchi, Paderno d'Adda	2	40	
Deputazione Provinciale, Campobasso	15	150	
Deputazione Provinciale, Cagliari	—	125	
Club Ciclistico, Cividale	6	60	
Deputazione Provinciale, Parma	16	240	
Deputazione Provinciale, Bergamo	3	50	
Revedin conte Antonio, Oderzo	1	35	
Deputazione Provinciale, Venezia	2	40	
Deputazione Provinciale, Ravenna	2	50	
Municipio di Lama Mogno	2	40	

Dott. Gildo Guastalla, Milano	Cartelli N.	L.	
Ing. Felice Grondona, Milano	1	20	
Antonio Zattini, Brescia	2	50	
Riccardo Cattaneo, Voltaggio	2	50	
Baronessa Fanny Moser, Aù	—	20	
Carlo Gnocchi, Paderno	—	15	
Deputazione Provinciale, Brescia	4	100	
Deputazione Provinciale, Firenze	10	125	
Deputazione Provinciale, Potenza	7	150	
Municipio di Giussano	2	50	
Deputazione Provinciale, Forlì	—	41	
Municipio di Romano di Lombardia	4	40	
Prof. Gino Fano, Mantova	1	35	

Totale Cartelli N. 3052 L. 43 139

Soci Quinquennali.

L. Aymasso Ernesto, Torino — Beer Emilio, Milano — Baudi Andrea, Fiuminimaggiore — Bartolini Guido, Firenze — Bellagamba dott. Giuseppe, Fossombrone — Biasini Ambrogio, Milano — Blano Tassinari dottor Alberto, Dovadola — Borriente Mario, Graglia — Bruno G. L., Buenos Ayres — Caporali Giacomo, Malagnino — Cerati Costantino, S. Benedetto Po — Ceschi Co. Antonio, Bolzano — Chiaberto G. B., Napoli — Chiaregato Giov. Teobaldo, Badia Polesina — Chiesi Antonio, Buenos Ayres — Clivio Andrea, Leissigen — Coletti dott. Tullio, Pastano di Pordenone — Colombo avv. Donato, Torino — Daina dott. Felice, Cologno al Serio — Ferrari Renzo, Gussola — Ferrari De Gaspare geom. Giuseppe, Casale Monferrato — Gavazzi Pietro Gedone, La Plata — Gottardi Nicolò, Tribano — Gradi Dante, Lissauza — Grimaldi Clemente, Modica — Jenny Frits, Nembro — Levi de Leon Giuseppe, Firenze — Mainone Fabio, Milano — Meomartini ten. col. Pasquale, Bari — Mondelli Carlo, Buenos Ayres — Ottina Oreste, Pisa — Palaudri Oreste, Grosseto — Pazzini Enrico, Monza — Pullini ing. Amerigo, Roma — Richter cap. Giuseppe, Milano — Roda Guglielmo, Venezia — Rouf Henri, Napoli — Savazzini Giustino, Crespino — Scarsi Carlo, Pegli — Signoretta Minoglio Amalia, Torino — Soavi Claudio, Monticelli d'Angina — Società Ciclistica « Rivana », Riva — Stanghellini Antonio, Forlì — Stecca Adriano, Castel-franco Veneto — Testoni Giuliano, Bologna — Veggezzi Francesco, Piacenza — Vinelli G. B., Buenos Ayres.

Voigtländer & Sohn, A. - S.

— BRUNSWICK (Germania)

.. MANIFATTURA D'OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE ..

Succursali a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi, Londra, Mosca, Pietroburgo, New-York.

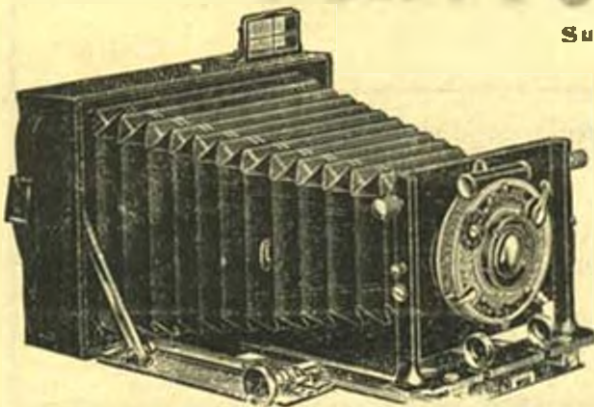
Apparecchio fotografico

“Alpin,,

a triplo tiraggio; tutto in metallo. Apparecchio tasca-
bile dello spessore di quattro centimetri.

NUOVO MODELLO.

Domandare Prezzo corrente N. 280, che inviamo gratis
e franco.



Elenco dei Candidati

a soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Maggio 1938

SOCI VITALIZI. (*)

BUENOS AYRES, Simonazzi Luigi — **CAGLIARI**, Deputazione Provinciale — **CANTÙ**, Beretta Francesco — **GENOVA**, Albergo Bertolini « Bristol Hotel »; Pannagalli F. Ant.; Galeppini Giuseppe; Profumo Antonio — **LODI**, Bruschi Antonio — **MILANO**, Gallimberti Felice; Grandi Antonio; Inacco Vincenzo; Mainoni avv. Mosè; Perego nob. Alessandro; Valentini Lorenzo; Kaccaria march. Guiscardo — **MORRENO**, Tarabini geom. Dino — **PIEMONTE**, Municipio — **ROMA**, Ministero della Guerra; Raspignoli principessa Maria; Torlonio Carlo — **ROVERETO**, Toffenetti Ermilio — **S. PAOLO**, Tomaselli Giuseppe — **TORINO**, Giarzina Vincenzo — **TRIESTE**, Carrò comm. bar. Eusebio — **VERCELLI**, Cicca Giuseppe — **ZEVIO**, Cavalleri Giacomo.

SOCI ANNUALI. (**)

ALESSANDRIA. — Barberis Giovanni, Pitaluga avv. Felice.
Alice Belcolle. — Benevolo Biagio, Negrino Giovanni, Ottazzi Luigi.
Carpeneto. — Garrone dott. Carlo.
Casale Monferrato. — Farello Enrico, Gorla dott. Mario, Magnani Ernesto.
Castellnuovo Bormida. — Bensi Gius.
Noci Ligure. — Fantoni Elvesto, Forno Evargisto.
Pica d'Asi. — Scaglia Patrizio.
Pont. — Mezzano Lorenzo.
Rivolta Bormida. — Bruni Giovanni.
Rocchetta Tanaro. — Bologna Lorenzo.

Sala Monferrato. — Melotti Adolfo.
Serravalle Scrivia. — Lorenzi dottor Delfino.
Tortona. — Paini Pietro.
Valtenera. — Giolito Don Antonio.
ANCONA. — Monsini rag. Armando, Volterra Virgilio.
Filofrano. — Albini dott. Ezio.
Iesi. — Mazarini prof. Eugenio, Società di Lettera e Conver.
Osimo. — Della Lunga Riccardo.
Senigallia. — Colongo ten. Gius.
AQUILA. — Capranica Gino.
Citaducate. — Lux Federico.
Civitella Alfedena. — Tarolla Nestore.

S. Demetrio. — De Cristoforo Umberto.
AREZZO. — Camera di Commercio, Cutini Antonio, Tortorelli Vittorio, Ufficio del Genio Civile.
Cortona. — **BOURBON DI PETRELLA** march. GIUDITTA.
Folano Chiana. — Circolo Ricreativo, Gatteschi Giuseppe.
S. Giovanni Vald.. — Bellico Fernando.
ASCOLI PICENO. — **GERACE MARIA**, SILVESTRI ELSA.
AVELLINO. — Cappabianca Vincenzo, Crescitelli Luigi, Damiani Modestino. }

Art. 3 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire **CENTO** se in Italia e Lire **CENTOVENTI-CINQUE** se all'Estero

(**) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.



OLTRE DUE MILIONI di rasoi "Gillette," sono in uso in tutte le parti del mondo e nelle migliore società

GRANDISSIMA ECONOMIA

SEMPLICITÀ

IMPOSSIBILE FERIRSI

MASSIMA PULIZIA

FACCIA SEMPRE LISCIA

ANCHE CON BARBA DURISSIMA

Domandate il nome "GILLETTE," e guardatevi dalle imitazioni.

L'apparecchio "Gillette," foratamente argentato in elegante astuccio con 12 lame, 24 tagli . . . L. 25 —
Pacchetto con 10 lame di ricambio 3,50

IN VENDITA PRESSO NEGOZIANZI DI COLTELLERIA, PROFUMERIA, ARTICOLI CASALINGHI E DA VIAGGIO
Unico deposito in Italia per la vendita all'ingrosso

MARX & C. Coltellieri Riuniti **Brosela**



Gillette Safety Razor

NE' AFFILARE · NE' ARROTARE

BARI. — Amministrazione Provinciale, Sabini Co. Cosimo, Ufficio del Genio Civile, Valentino Giovanni.

Barletta. — Laurora Alfonso.
Giovinazzo. — Francarino del Malatesta Ignazio.

Spinazzola. — Pollini Domenico.

BELLUNO. — *Padola.* — Topran d'Agata Angelo.

S. Stefano Cadore. — Micheloni Adolfo.

Vigo. — De Sandro Gaspare.

BENEVENTO. — *Guardia Sanfrancesco.* — Cocchiarella don Ermenegildo, Tomaselli Ernesto.

BERGAMO. — Baroni Giovanni, Bottaglisi rag. Angelo, Chini dottor Giovanni, Coduri Ernesto, Ditta Ferri e Carrara, Donzotti Beniamino, Florini Ing. Dante, Fumagalli Domenico, Gilli Alessandro, Golsis rag. Luigi, Graff rag. Alessandro, Messa Attilio, Ricci Giacomo, Uberti rag. Vittorio.

Antegnate. — Hollandi don Luigi.
Boccaleone. — Ceccarelli Ing. Bludo

Calepio. — Tallarini Giovanni.

Clusone. — Pasinetti avv. Angelo.

Cologno al Serio. — Daina dott.

Felice, Minola Ernesto.

Gandino. — Piccoletti Ferruccio,

Tosta Giuseppe.

Ortisea. — Vitali Mario.

Lovere. — Caffi Giuseppe, Fabbri dott. Crescentino, Mainardi Angelo, Ravelli Alessandro.

Mazzoleni. — Previtali Giuseppe.

Nembro. — Fritz Jenny.

Posciano. — Ruggieri not. Francesco.

Ravica. — Kubby Giacomo.

S. Pellegrino. — Albergoni Lodovico, Boffelli Gino, CALLEGARI DOMENICA, Dadda Pietro, Frassoni Amadio, Gaudi Romeo, Giupponi Giuseppe, Grogia Carlo, Manfredini dott. Tomaso, Millesi Ferdinando, Pirola Francesco.

Serina. — Associazione « Pro Valle Serina ».

Tagliuno. — Cancelli Ing. Alberto.

Treviglio. — Ubiati Pietro.

Zogno. — Calvetti Guido.

BOLOGNA. — Alleori cap. Giuseppe, Barrucolo Riccardo, Bernasconi ten. Matteo, Bortolotti Giovanni, Bruschi Luigi, Busi Serafino, Cantù cav. magg. Giuseppe, Carassiti Ernesto, Casarini Giuseppe, Comando Battaglione Bersaglieri Ciolati, Evangelisti Ettore, Falcone Lodovico, Faraggiana dott. ten. Francesco, Galassi Alfredo, Gundi Mario, Kostner Enea, Leoncini capitano Adolfo, Lorenzelli Dante, Malservesi rag. Mario, Mandolino Eugenio, Nepoti Vincenzo, Padovano Max, Pedrazzoli Gino, Pulvirenti ten. Francesco, Ricci Remo, Rivalta ten. Giulio, Rossi Luigi, Rutoli Eugenio, Sergardi nob. Achille, Testoni Giuliano, Zanardi Ettore.

Ansoa E. — Zini Enrico.

Boschi di Baricella. — Spettoli Luigi.

Imola. — Braschi Giuseppe, Vignoli Vico, Zini Domenico.

Medicina. — Calza dott. Gaetano.

BRESCIA. — Chiodi Antonio, Costa Gian Carlo, Fusconi Ing.

Mario, Gianora Giacomo, Migliorati Angelo, Promoli Domenico, Quaglietti Ettore, Superchi dott. Carlo, Trainini Angelo.

Trano Mella. — Scanzu Giovanni.

Verona. — Braga dott. Mario.

Verona. — Maurizi dott. Bortolo.

Sera. Ing. Umberto.

Descansano. — Fondrini Federico

Gardone R. — BACKMANN E-

STER.

Matrano. — Colombini Luigi.

Manerba. — Simoni geom. Andrea.

Marone. — Dell'Oro Leo.

Ricciola. — Fabbri Enrico.

Rorato. — Bonomelli Giuseppe.

Caretti cav. Paolo, Olivieri Faustino.

Sald. — Pochetti Emilio, Simoni avv. cav. Antonio.

Urago d'Oglio. — Turra Ramiro.

CAGLIARI. — Boero Elio.

Fluminimagiore. — Baudi Andrea.

Montepati. — Manis dott. Silvio.

Maragugume. — Piccardi Giuseppe.

Quarto S. Elena. — Capra G. B.

Santuri. — Giornelli Ferruccio,

Giornelli ten. Mario, Longo Antonio, Priori Giuseppe.

CALTANISSETTA. — Casolino avv. Calogero.

CAMPOBASSO. — Clucchi Angelo.

Limosano. — Petrone avv. Alberto.

Vinchiaturo. — Primiani Angelo.

CASERTA. — Circolo Ufficiale 12^a Regg. Fanteria.

Aversa. — Cervati cap. Antonio.

Esperia. — Grossi Giuseppe.

Spartaco. — De Biase Francesco.

CATANIA. — Anfuso dott. Giovanni, Daisy Elfordi, Grasso cav. Rosario.

Stagione
1908

Motociclisti • attenti!

Stagione
1908 •

Non dimenticate che una macchina per essere completa deve chiamarsi MOTOCICLETTA, se deve fare sempre un servizio senza il più che minimo inconveniente. — Non dimenticate che di tutte le Motociclette quella che tiene ancora oggi il maggior numero del record:

di VENDITA MONDIALE, di ROBUSTEZZA, di SCORREVOLEZZA, di ECONOMIA NEL CONSUMO E NELLA MANUTENZIONE, e incontestabilmente la

F



N

F. N. Motocicletta monocilindrica L. 850 —

F. N. Motocicletta quattro cilindri L. 1100 —

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE — HERSTAL - LIÉGÉ

Succursale per l'Italia, gerenza:

• A. FUSI & Co. - MILANO

DIREZIONE: Piazza Castello, 16

GARAGE: Via L. Mascheroni, 43

Cataloghi illustrati a richiesta, indicando il numero della tessera di socio del Touring.

REFERENZE A DISPOSIZIONE

IN QUALUNQUE PARTE D'ITALIA.

CATANZARO. - *Buonocampo*. - Comas dott. Felice.
Serra S. Bruno. - Circolo Unione. De Roffele avv. Edoardo, Mammoni avv. Bruno, Sorivo Domenico, Sorivo Giuseppe, Sonni Lorenzo.
 CHIETI. - *Orsagna*. - De Lollis dott. Ottavio.
S. Eusantio del Sangro. - Finamore Errico.
 COMO. - BERTAZZOLI AMALIA, BRAMBILLA VITTORIA, Chiari Oscar, Weinberg Walter.
Argegno. - Premazzi Pasquale.
Cantù. - Arbore Giuseppe, Bianchi Angelo, Galbiati Ines, Giussani Giuseppe, Meroni Guido, Regola Attilio.
Carnago. - Sommaruga Carlo.
Cernobbio. - Bernasconi Pietro, Boglio Giuseppe.
Crevenna. - Molteni Emilio.
Germignaga. - Cipolla Antonio.
Inverigo. - Zappa rag. Luigi.
Laglio. - Taroni Luigi.
Lissana. - Grassi Dante.
Luino. - Migliorina Giovanni.
Maslianico. - Borghi Amilcare, Foddai Pietro, Maselet Luigi, Muscolonio Claudio, Ventura Giuseppe.
Menaggio. - Spaggiari Erminio.
Parè. - Bernasconi Giuseppe.
Piazza S. Stefano. - Arconi Francesco.
Ponte Chiasso. - Garzia Giuseppe.
Pontelambro. - Mambretti Domenico.
Porto Ceresio. - Dellaachiosa Angelo, Garavaglia Osvaldo.
Porto Valtravaglia. - Lazzarini Panerazio, Mitchell Pompilio.

Tremesso. - Unione Sportiva.
Valmadrera. - Frigerio Daniele.
Varena. - Cardone Gino.
Varese. - Blandino Pietro, Cocini Luigi, Lombardi Attilio.
 COSENZA. - *Castrofilari*. - De Marco Francesco Saverio, Salerno Giovanni.
Rossano. - De Gennaro Raffaele.
 CREMONA. - Benini Arnaldo, Garavelli Giuseppe, Jotta Ing. Ottorino, Mosca Giovanni, Volta nob. dott. Piero, Zaccaria march. Giulio.
Crema. - Bodo dott. Francesco.
S. Gior. in Croce. - Grasselli conte dott. Annibale.
Soncino. - D'Errico Alfonso.
 CUNEO. - Brugnoli Cesare, Demaria Antonio, Dutto sac. prof. Raimondo, Ferreri Giacomo.
Alba. - Ingami Luigi.
Borgo S. Dalmazzo. - Camerano Maurizio.
Bra. - Coda dott. Carlo.
Fossano. - De Innocentia Pasquale, Viano ten. Emilio.
Lagnasco. - Gullino geom. Luigi.
Mondovì. - Borgna cap. Giovanni, Garavagno don Luigi Garelli cap. Lorenzo.
Rocadebaldi. - Tomasi Bernardo.
S. Vittoria d'Alba. - Martelli G. B.
 FERRARA. - Chiari Manro, Saracco conte Ippolito.
Mesola. - Fantarini Giulio.
Messogoro. - Zagli Giovanni, Zagli Lavino.
Rero. - Samariani Vincenzo.
 FIRENZE. - Antaldi Antaldo, Belloni cap. Giuseppe, Calamai

Augusto, Chiari Guido, D'Angelo Salvatore, Frazzi Demetrio, Grazzini Mario, Maggioni sottoten. Giacomo, Magini Giovanni, Malmori Paolo, Martini Riccardo, Miniatì Alfredo, Picoatù conte Carlo, Pini nob. Mario Arrigo, Ricasoli bar. Bettino, Ranani rag. Giuseppe, Roncalli Eugenio, Ruscelli Mario, Salvini Luigi, Sebastianelli Antonio, Valli Vaseo.
Carmignano. - Foddi dott. Lodovico.
Figline. - Rastrelli Luigi.
Firenzuola. - Sbigoli dott. Filippo.
Montale. - Pecori Vettori nob. Alberto.
Ponte a Egola. - Coli Luigi, Mariani Vincenzo, Matteucci Camillo.
Pistola. - Barbini prof. dott. Teofilo, Borgioli Attilio, Bozzi not. Giovanni, Falorni Carlo, Fedi Dino, Fellini Pirro, Galligani Francesco, Giacomelli Attilio, Lomi Luigi, Marradi Eugenio, Massi Luigi, Merletti Eugenio, Niccoli Niccolò, Pagliari Luigi, Pasquinelli Adolfo, Piccioni prof. Giovanni, Sozzifanti nob. Mario, Stanghellini nob. Olderico, Vannucci Giuseppe, Visani Michelangelo.
Prato. - Tozzi Paolo.
S. Godenzo. - Agnolotti Carlo.
Scandice. - Lanfredini Mario.
Serravalle Pisi. - Lorenzoni dott. Egisto.
Sellignano. - Blood Florence.
Vallombrosa. - Massimillo Adolfo, Santoro Nicola.
 POGGIA. - Fasola Ernesto, Lon-

BRITANNIA

non conosce bicicletta migliore della

SWIFT

Per circa 50 anni questa marca è stata ed è sempre avanti a tutte per costruzione modelli e finiture.

Qualità superiore

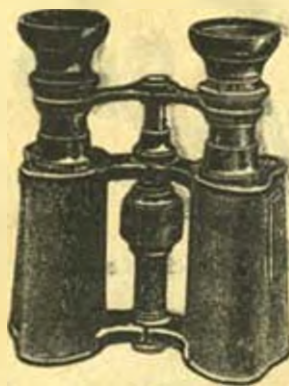
AGENTI

MILANO	F.lli Brigatti - 83, Corso Venezia.
TORINO	Giuseppe Giorda - Piazza l'aleocapa.
BOLOGNA	Antonio Pizzoli - 4, Via Barberia.
GENOVA	G. Malvisi - 178 r., Via Carlo Alberto.
ROMA	Avv. Cav. G. Coridori - 51, Via del Tritone
BERGAMO	Giacomo Begnini - 3, Borgo Palazzo.
BIELLA	Valentino Maroino - 6, Via Umberto.
FERRARA	F.lli Zanotti - 68-73, C. Porta Reno.
LECCO	Umberto Moretto - 2, Piazza Mazzini.
LUCCA	Giuseppe Sonnenfeld - 18, Corso Garibaldi.
MANTOVA	Enrico Bernoni - Portici Brulotto.
MODENA	Filippo Gattai - Portico del Collegio.
NOVARA	Ottavio Pedretti - 18, C. Carlo Alberto.
PADOVA	Carlo Aperti - 12, Via del Santo.
PARMA	Fiorenzo Scipioni - 10, Via Leon d'Or.
PISA	A. Montecchi - Via Tavolara.
RAVENNA	Romano Montanari - 18, Via Cavour.
UDINE	Teodoro De-Luca.
VERONA	G. Pedernoli - 8, Piazza Dante.
PISTOIA	Augusto Margelli - 1242, V. Madonna.

THE SWIFT CYCLE Co. Ltd. - Coventry - England
 Rapp. Generale per l'Italia: L. MAGNANI - PARMA

BINOCCOLI Stéreo-Prismatici

"HUET,"



Adoperati ufficialmente
 in Francia
 dal Ministro della Guerra
 e della Marina.

MODELLI SPECIALI
 per L'ESERCITO, la MARINA
 il TURISMO, lo SPORT, ecc.

FORTE POTENZA - GRANDE LUMINOSITÀ
 CAMPO VISUALE ESTESISSIMO
 PICCOLO VOLUME

Dal punto di vista dell'ottica come della costruzione
 i Binocoli "HUET," sono considerati i più perfetti.

In vendita presso tutti i negozianti di articoli d'ottica
 o presso il fabbricante

HUET & Cie. - 144, Rue du Temple - PARIS
 CHIEDERE CATALOGO

gubardi sottoten. Gastone, Pepe ing. Antonio.
Lucera. — De Peppo Riccardo.
S. Marco la Catola. — Bredico Celestino, Cappelletti Giovanni, Jannantoni Nicola, Sica Vincenzo.
FORLÌ — Alvarez Tito, Lanfranchi Leo, Mazzoni Achille.
Cesena. — Capriotti avv. Michele Alfredo, Galloni dott. Marcello, Meja dott. Giovanni, Marchesini rag. Antonio, Stamo Fernando, Ufficio Tecnico Comunale.
Modena. — Pretolani dott. Pepolino.
Rimini. — Pironi Giovanni.
GENOVA. — Ariola prof. Vincenzo, Armanino comm. Adolfo, Barbarosa Federico, Baria Enrico, Bertolini M. Paolo, Bottazzi dott. Carlo Lorenzo, Brascoo Giuseppe, Bucciarulli Egisto, Cardinale Natale, Carpaneto G. B., Cartasegna Francesco, Cattaneo Beppo, Ceol Federico, Chiozza dott. Goffredo, Crosa Silvio, Delleplane Luigi, Dotta dott. Filippo, Drago Carlo, Duron Isala Luigi, Efrati Giuseppe, Fochi Gualdo, Fontini Enrico, Franceschi Carlo, GARZOGGIO MARIA, Giavotto dott. Pietro, Ivaldi Antonio, Kuntze ing. Augusto, Lalmati Costantino, Lanza Giuseppe, Lorenzi Ferdinando, Lusona prof. Gustavo, Mazzinari geom. Enrico, Porasso dott. Antonio, Pisoni Armando, Puppò Rinaldo, Quelrolo Tullio, Raggi Lorenzo, Rizzo Carlo Angelo, Roccatagliata Emilio di Angelo, Sacerdote Moise, Saettono Emi-

lio, Soaritch Jean, Schiavina Eugenio, Scribanis Cornelio, Scuola Superiore di Commercio, Setti Emilio, Staglieno Gian Carlo, Trezzini Quintillo, Vecchi Aldo, Vlacava Emilio Siro, Vioini Giacomo, Vivaldi Pasqua Vittorio, Zuffo Giacinto.
Campomorone. — BO GUGLIELMA, Raffo Luca.
Chiavari. — Lanata Ignazio.
Nà. — Cortesi Ferruccio, Gedda Alessandro.
Padicarmi. — Orlandi Melchiorro.
Pegli. — Cadenaccio Onorato, Pleri Bartolomeo, Scarsi Carlo, Stainm Enrico.
Quarto al Mare. — Alol Spiro.
Ricarolo. — Canepa Cosimo.
Sampierdarena. — Castello Oscar, Fasolis avv. Giovanni, Rossi Luigi.
S. Margherita Ligure. — Favale Giuseppe.
Sarona. — Bertolotti Bernardo, Bertolotto Omero, Noceti Stefano, Paccaridè Vittorio, Soldatini Guglielmo.
Seatri Lecante. — Municipio.
Seatri Ponente. — BAGNARA IRMA, Polré Augusto.
Spesia. — Bagnara Quinzio, Colombo Ciro Dino, Dainelli Domenico, Guerrero Giuseppe, Marchi cav. Casimiro.
Trigoso. — Germini Giovanni, Polonelli Galante.
Parcese. — Franchi Pietro, Gallo Pier Italo, Lajolo Baby, Patrone Giovanni, Quartino G. B., Unione Sportiva Varazzese, Varaldo sac. Giuseppe.
Voltri. — Gaggero Giovanni.

GROSSETO. — Daviddi Natale, Troiano dott. Clemento.
Castellanzara. — Marrubini Luigi.
Castiglione della Pescaia. — Guidi dott. Guido.
Monte Merano. — Macchi Egisto.
Scarluo. — Gaggioli Gaggiolo.
LECCE. — Romano avv. Pasquale.
Brindisi. — Ferrari rag. Emilio.
Carmiano. — Miglietta Luigi.
Castignano del Capo. — Furlanetto Lorenzo.
Maglie. — De Rubertis Giuseppe.
Orta. — Montanari Pasquale.
Taranto. — Catino Giuseppe.
LIVORNO. — Corsani rag. Francesco, Signorini Mario.
LUCCA. — Borrelli rag. Francesco, Favilla ing. Achille, Fenili Raffaele, Lucchesi dott. Filiberto, Martini Ausano, Società Sportiva Libertas.
Borgo a Buggiano. — Magnani Luigi.
Montecatini. — Ricciardi Pollini nob. Ricciardo.
Viareggio. — Salpietro Nicola.
MANTOVA. — Biersack prof. Heinrich, Masè Dari Mario.
Aola. — Clerici Bagnoli G. B.
Casteelforte. — Moranduzzo Ettore.
Gassoldo degli Ippoliti. — Benazzi Stefano, Salvetti Ernesto.
Medole. — Gabusi Arturo.
Osiglia. — Zandi Angelo.
Pegognaga. — Bonlusogna Giovanni, Monti dott. Luigi.
S. Benedetto Po. — Cerati Costantino.
MASSA CARRARA. — Battaglioni Francesco, Dell'Amico ing. Michele.

EDOUARD DUBIED & Co - Couvet, 22

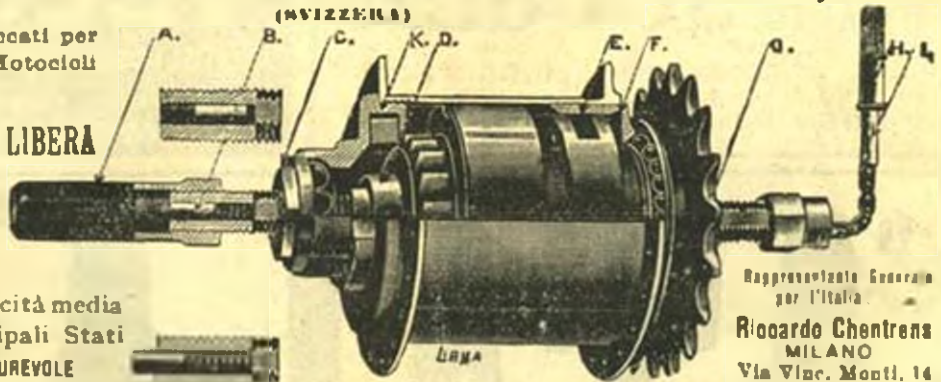
Fabbrica di pezzi staccati per
 Velocipedi, Motocicli
 e Automobili

MOZZO A RUOTA LIBERA

"EDCO,"

TRE VELOCITÀ

Preso diretta per velocità media
 Patentato nei principali Stati
 SEMPLICE - SOLIDO - DUREVOLE



Rappresentante Generale
 per l'Italia

Riccardo Chentrens
 MILANO
 Via Vinc. Monti, 14

CENTAUR CYCLE Co. LTD. - COVENTRY

CASA FONDATA NEL 1876

CENTAUR

VELOCIPEDI DI PRIMO ORDINE

Agenti per l'Italia
 con Deposito:

BONZI & MARCHI MILANO
 Via S. Nicolao, 1

Aulla. — Bernardi cav. Bernardino.
Carrara. — Biggi Antonio, SALVINI IDA, Società Ginnastica « Pro Patria ».
 MESSINA. — Sponzilli Franz.
 MILANO. — Adreani Dante, Aghib Umberto, Agustoni Attilio, Allevi Cesare, Ambrosini Luigi, Ammor Mario, Andreoli Egidio, Anfosci Eugenio, Annovazzi Ettore, Arcagni Alberto, Arrigoni Luigi, Arrigoni Paolo, Bader Enrico Corrado, Bagalini Ing. Mario, Barbieri Luigi, Bazzoni Alessandro, Beldrotti Luca, Belloni Fernando, Belluschi Antonio, Beuninger Hermann, Berra Giacomo, Bertocchi Giuseppe fu Augusto, Bertocchi Giuseppe fu Antonio, Bertolotti Luigi, Bertoni rag. Giacomo, Besana Edoardo, Beschg Paul, Biasini Ambrogio, Blasig Giovanni, Bonavita Piero, Bono Battista, Bono Emilio, Bossi Antonio, Bozzotti Camilo, Brambilla Pisoni Pietro, Bruscotti Antonio, Buelli avv. Carlo, Calegari Egidio, Camparo Giovanni, Canetta Alberto, Cappuccio cav. Angelo, Cardì Giuseppe, Castellani Ing. Luigi, Cattaneo Ferdinando, Cattaneo Luigi, Cavadini Enrico, Cazzamini Mussi Francesco, Cioni Giovanni, Colombo Alfredo, Colombo Oreste, Colman Arturo, Crespi Angelo, Crosti rag. Luigi, Curti Carlo, Della Morte Giovanni, Dell'Oro Emilio, De Silvestri Michele, Dolcini Carlo, Domenighini Palmiro, Dugnani Ottavio, Duse Antonio, Falchetti

Bartolomeo, Favini Luigi, Ferrario Castilio, Ferrario Guido, Fornaroli Virgilio, Frigerio rag. Emilio, Fusar Peli Annibale, Gaetani Enrico, Galberini comm. avv. Angelo GALVAN MARIA, Gatti Luigi, Ghidotti Marco, Grilli Carlo, Grossi Abramo, Hardy Federico, Jona dott. Emilio, Laudi Pietro, Lazzaretti Luigi, Lenusa Ermanno, Longhi Angelo, Lucchelli Carlo, Magliola Noè, Marazzi Romeo, Melanotti Giuseppe, Milani Mario, Monti Felice, Morotti Mario, Mortari dott. Giuseppe, Mottura Ing. Alessandro, Nardi Ugo, Nava Alessandro, Nizza Michele, Oggioni Remo, Ornano Alfredo, Orsi Francesco, Paganì Filippo, Palma Adolfo, Pattucci Giulio, Pellon André, Pellegatta Giuseppe, Pellini Tomistocle, Perelli Cippo Giuseppe, Petracchi Alfredo, Piccaluga Ernesto, Pirovano Paolo Raffaele, Pittagliani Ennio, Poggi Ermanno, Ponti Orfeo, Pozzani Fernando, Pozzi Emilio, Pravedoni Ercole, Pugliese Alberto, Puricelli Angelo, Radlinski Antonio, Rampoldy Armando, Ravelli Cesare, Rebesch Achille, Roberto Beniamino, Redaelli Pietro, Reina Italo, Rizzi Mario, Rocchi Roberto, Rossi Francesco, Ruta Rossi prof. Camillo, Rustiani Luigi, Schmidtmann Ermanno, Schnabl Massimiliano, Sita Giuseppe, Soffiantini Francesco, Ronzini Emilio, Sperati Pietro, Tagliabue Guglielmo, Talenti Giuseppe, Teuger Ing. Cristiano, Tettamanzi Giovanni,

Tirelli Enrico, Trabatti Angelo, Tradigo Piero, Traversi Ing. Arturo, Vajani Luigi, Valerio Antonio, Venturoli Andrea, Verga rag. Giuseppe, Vergani Gaetano, Vinelli Attilio, Visconti Azzone, Vistarini Mario, Volpini Paolo.
Abbategrasso. — Ticozzi Enrico.
Arese. — Radaelli Egidio.
Baranate. — Ferrario Angelo.
Bernareggio. — Ronchetti Francesco.
Beasna. — Astori G. B.
Bollate. — Doner rag. Livio.
Borsano. — Crospi Carlo.
Busio A. — Berra Emilio, Cattaneo Renzo, Gallazzi Emilio, Pozzi Giovanni.
Cascina Bovati. — Tremolada Desiderio.
Casorate Sempione. — Sporting Club.
Castelnuovo. — Cominelli Angelo.
Codogno. — Arioli Antonio, Belloni Ernaldo, Soffiantini Adalberto.
Cologna Monese. — Rebuzzini Felice.
Concesio. — Oriola Carlo.
Desto. — Arienti Paolo, Reda Camillo.
Fermo. — Cappellotti Emilio.
Gallarate. — Guenzani Ermete.
Innago. — Rossi don Luigi.
Legnano. — Colzani Eugenio, Engelmayr Fritz, Landoni Piero, Mazza Carlo, Piatti Vittorio, Re Costante.
Lissone. — Battinardi Annibale.
Lonate Pozzolo. — Boschi avv. Ing. Uliasse, Municipio.
Mediglia. — Sargenti Cesare, Spazzini Romeo.

BIANCHI

— LA BICICLETTA

DI FAMA MONDIALE

I Soci del Touring Club Italiano a richiesta, accennando al numero di Tessera, riceveranno gratis e franco il nuovo elegante Catalogo

Modelli 1908

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

Via Paolo Frisi, 72

Monza. — Allieri Antonio, Belloni Oreste, Desio Quirino, Erba Stanislao, Figliodoni Renzo, Nessi Romolo, Pasquali Carlo, Pozzini Enrico, Santamaria Guglielmo Teruzzi Cesare, Valsanluri Francesco, Valsonna Arturo.
Niguarda. — Santagostino Pietro.
Rho. — Benelli Emilio.
S. Angelo Lod. — Spazzini Gaetano.
Saronno. — Lovati Luigi.
Seregno. — Dell'Orto Luigi, Longoni sac. dott. Angelo, Mazza Angelo, Viganò don Edoardo, Vismara Augusto.
Somma Lomb. — Pennacchiotti Umberto.
Turate. — Carnelli Beniamino.
MODENA. — Baracchi Francesco, Dal Co rag. Mario, Leoni dott. Alfredo, Micheli Vito, Sacerdoti Michele, Valchi Ulderico.
Campano. — Cavallini Pietro.
Montefiorino. — Zanotti Pacifico.
Stuffione. — Alessandrini prof. Gino.
Villa Cattanora. — Severi Giulio.
Zocca. — Pelloni Ugo.
Napoli. — Accongiagloco Giuseppe, Aloisio Pantaleo, Assanto rag. Eugenio, Camera ing. Santolo, Campobasso avv. Nicola, Capriati d'Arco Vincenzo, CERBONI ANGELINA, Coentini ing. Augusto, Duca di Cardinale Carlo Serra, Ferrara Raffaele, Perticone avv. Alfredo, Repetto Giuseppe, Rivelli Nicola, Ruggiero Pasquale, Russo ing. Genaro.
Castellammare. — Mele avv. Balduccare.

Portici. — Caproni dott. Federico.
NOVARA. — Bressanelli Tullio, Buletta don Pietro, Fava Guido, Olper ing. Silvio.
Alco. — Crevola Clemente.
Biella. — Brovarone Ettore, Castoldi Filippo, Giachetti avv. Riccardo, Minero avv. cav. Eraldo, Rota Guido, Sella Cesare, Vitale Giacomo.
Boca. — Sinistrari Luciano.
Borghesano. — Ottina Francesco.
Castelletto Ticino. — Volati Bellini Ambrogio.
Castelmerrino. — Minella avv. Guglielmo.
Cisano. — Cavalasca ing. Pietro.
Cossato. — Viola Emanuele.
Domodossola. — Barzi ing. Federico, Campioni Quintino, Piatti Ercolo.
Gallinara. — Delmastro Cesare.
Intra. — Grisoni Giuseppe, Sacchini Luigi, Tedaldi Costantino.
Omegna. — Forni Giuseppe.
Oropa. — Maggia dott. Delfino.
Pallanza. — Fantoli dott. Luciano, Sterna Giuseppe.
Quarona Sesta. — Garampazzi Pietro, Pagani rag. Giovanni, Società « Unione Ciclistica ».
Romagnano Sesia. — Veglia Augusto.
Romentino. — Monetti Paolo.
Trobaso. — Cottini Federico.
Vallemosso. — Lanzone Giovanni.
Fanzone d'Ossola. — Maraschini Giuseppe.
Fercelli. — BOSIO SOFIA, Monticone Arturo.
Vicca. — Banfi Pietro.
PADOVA. — Carli Carlo, Colotti Benvenuto.

Bassanello. — Maran Felice.
Montagnana. — Giacomelli Antonio.
S. Martino di Lupatari. — Cassol Dionisio.
PALERMO. — Di Napoli Federico, Fiorelli Giuseppe, Maniani Massimo, Mantero Salvatore, Mongiovi Salvatore, Morandi Pietro, Notarbartolo Vannucci avv. Filippo, Pape-Lanza Luigi, Pape di Pratameno duca Francesco, Piraino De Corradi ing. A., Pisani avv. Antonio, Richichi Giuseppe, Spadafora Michele, Tulliano Gaspare, Tramontana Vincenzo, Vannucci Girolamo, Principe di Petrulla, Weidlich Daniele.
PARMA. — Acquati Ascanio, Albertelli Fortunato, Braggiotti Giuseppe, Contini don Giovanni, Gasperini Francesco, Rolando sottoten. Silvio.
Bollone di Corniglio. — Magnani Mauro.
Bucelo. — Agnetti Italo.
Corniglio. — Albertelli avv. Aldo, Miazzi Giovanni, Rosso ing. Pietro, Zanni Giuseppe.
PAVIA. — Arrigoni Luigi, Franchini Luigi, Grassi dott. Vittorio, Monfrini Giuseppe, Monti dott. Nestore, Tafari Tomaso, Vico Emilio.
Bressana Bottarone. — Luzzi ing. Mario.
Castelnovello. — Daffara Pietro.
Codevilla. — Pasotti ing. Giulio.
Corteolona. — Pasi ing. Achille.
Gamboldo. — Pleci Carlo.
Mortara. — Biella Luigi, Bignami Vittorio, Dragoni Ambrogio, Ita-

Cicli FRERA

MODELLO
1908

SONO I PREFERITI
DAI TURISTI ≡



SOLIDITÀ
SCORREVOLEZZA
ELEGANZA
ECONOMIA


LISTINI GRATIS
SOC. AN. FRERA MILANO

Haul Enrico, Luraschi Gaetano, Poggioli Giovanni.
Stradella. — Obrecht prof. Antonio.
Vigevano. — Cotta Ing. Eusebio, Nadalini Cesare, Ottone Vincenzo.
Foghera. — Cantù Mario, Maffezsoni Ing. Oreste.
PERUGIA. — Inole ten. Vincenzo, Marcucci cav. Ing. Filippo.
Amelia. — Morelli conte Stanislao.
Basiglio. — Norgini Ugo.
Città di Castello. — Innocenti Lorentino.
Colombella. — Bovini Mariano.
Foligno. — Biagini Gian Vincenzo, Delabare Francesco, Pasquini Alessandro.
Narni. — Filiberti Ardeo.
Norcia. — Valesini Eriberto.
Oreto. — Menegali Angelo.
Spoleto. — Buscaglia Ing. Carlo, Spinelli Giovanni.
Todi. — Malvasi Gino.
PESARO URBINO. — Fossombrone. — Mancini Alessandro.
Mondavio. — Pierfederici Tito.
Urbino. — Robustelli Gabriele.
PIACENZA. — Antona Ing. Alfonso, Canepari Paolo, Destefano ten. Pietro, Gandolfi Carlo, Maffioletti Vittore, Pico dott. Francesco.
Castelvetro. — Breviglieri Giuseppe.
Florenzuola d'Arda. — Bignami Pierino, Camola Galdino, Dodi rag. Giuseppe, Orlandini Gustavo.
Monticelli. — Bignami Giorgio, Bortesi Francesco, Bruschi dott. Francesco, Folchini Niso, Mazza Vittorio, Orlandi Giulio, Pal-

merani Pietro, Soavi Claudio, Toscani Andrea, Trieb Lorenzo.
Rivergaro. — Buonconte Silvio.
Vignola. — Campana don Giuseppe.
PISA. — Chini Gaetano, Mazzei Dante, Ottina Oreste, Rosellini Radamesse, Società Canottieri Arno.
Campiglia M. — Bartolotti Antonio.
Canneto. — Vitali Ferruccio.
Piombino. — Papanti-Polletier dottor Pietro.
Suvereto. — Maccio Taletto.
Vicopisano. — Club Ciclistico.
PORTO MAURIZIO. — Di Rovasenda Iberto, Menghini rag. Cesare.
Oneglia. — Cavilotti Roberto.
Sarona. — Bando Ernesto, Foa dott. Cesare, Gerbolini Andrea, Moreno Michele, Scarella dott. Costanzo, Zaccaro Eusebio.
Penfimglia. — Tonelli Angiolino.
POTENZA. — Lagonegro. — Canoncini Michelangelo, Del Vecchio cav. avv. Marco, Ferrara cav. rag. Giovanni, Pesce cav. uff. avv. Carlo, Roncaglione geom. Nicola, Siervo dott. Raffaele.
Matara. — D'Ambrosio Cataldo, Pugliese Orazio.
Senise. — Anzilotta Giacomo, Battone Vincenzo, Deoloco Antonio, Donnaferna march. Cesare, Sole Giuseppe A.
RAVENNA. — Bubani Paolo, Ferrari Arcadio.
Riolo. — Ciognani Antonio, Mongardi Umberto.
REGGIO CALABRIA. — Belfanti

Giuseppe, Tessitore Ing. Guglielmo.
Oliva Tauro. — Baldari Federico.
Mammola. — Alvaro Domenico, Franconeri avv. Nicodemo, Multari Filippo.
Marina di Gioiosa Jonica. — Rizzone Raffaele.
Roccella Jonica. — Carolla Francesco, Cartulano Umberto.
REGGIO EMILIA. — Azzolini geom. Luigi, Bertolini Luigi, Castagnetti dott. prof. Dante, Cavalieri Ernesto, Cottafavi avv. Adolfo, Massa avv. Alberto, Orlandini rag. Arturo, Rivolti Filiberto, Salardi Manfredi.
Campeggio. — Gandini dott. Gaetano.
Carpineto. — Gramoli Leopoldo.
Casalgrande. — Corradini Pietro.
Castelnovo Sotto. — Ferrotti geom. Giovanni.
Fabbrico. — Bellesia Luigi, Club Ciclistico.
Guastalla. — Fiorani Fortunato.
Reggiolo. — Simonazzi Menotti.
Rubiera. — Casarini Emilio, Iori Alberto, Marvetti rag. Abelardo, Ruozzi Guido.
S. Vittoria in Quiliteri. — Brunazzi Eucario.
ROMA. — Acquaviva Ing. Pasquale, Allievi comm. Ing. Lorenzo, Allione Giuseppe, Astori Alberto, Batocchi Salvatore Guido, Benettini Costante, Bianchi Dino, Borla Ing. G. Ettore, Brouson S. G., Bugatti Amilcare, Calmi Giuseppe, Canziani Francesco, Cozzolino Gino, De Gubernatis avv. Alessandro, D'Elliten. Alessandro, De Sisti Guido.

MOTO-RÈVE LA PIÙ PRATICA
 E PIÙ LEGGERA
 DELLE
BICICLETTE
 A MOTORE



MILANO
 VIA MOSCOVAIO
 CONSUMO 2 Cal. al Km.

DATA 50 Km. AL'ORA

MOTORE 2HP. PESO Kg. 13,5 - 2 CILINDRI-MAGNETE
 SENZA RIVALI IN SALITA

IMPORTANTE
 per i Soci del T. C. I.

Volete lo splendido

Freno Carloni
Gratis?

"Duplex",
 1908

Domandate chiarimenti al

"Freno Carloni",

S. Vincenzino, 4 - Milano

Parlanna. — Accardi Girolamo.
TREVISO. — Alberghetti Luigi.
Crocetta. — Giusti Arturo.
Oderzo. — Adami Adolfo, Sartorio Florio Ugo.
UDINE. — Anderloni Arnaldo Battisti G. B., Belgrado Antonio, Candusso Anton Isidoro, Comparotti rag. Vincenzo, Rieppi rag. Daniele, Trovò Italo.
Buttrio. — Club Ciclistico.
Cividale. — Don Giuseppe.
Forgaria. — Pascuttini Pietro.
Pasiano di Pordenone. — Coletti dott. Tullio.
Pordenone. — Colombo prof. Camillo.
S. Daniele Friuli. — Corradini geom. Arnaldo, Gattoli geom. Giacinto.
Sacogna. — Felatig Giuseppe.
Tolmezzo. — Malanga ten. dott. Donato.
Trivignano. — Calligaris Alessandro.
Vendoglio. — Vidoni Giacomo.
VENEZIA. — Adamo ing. Giuseppe, Franchi Carlo, Maufren Vittorio, Nossan rag. Antonio, Ruffato Guido, Vianello Guido.
Camponogara. — CAZZAGON RACHELE, Compagno Silvio, Ferrari Augusto, Lancerozzo Francesco, Quaglia Giovanni, Ramor Giuseppe, Simo Federico.
Chioggia. — Pavan dott. Antonio.
Grisolera. — Papa Federico.
Mestre. — Böhm Giuseppe.
Musile. — Bighetti Ferruccio.
VERONA. — Benvenuti Ettore, Faccioli Ferruccio, Florio bar. dott. Luigi, Monicelli Bruno, Sparavieri conte Ferdinando.

Legnago. — Barbetta Ettore, De Stefani Luigi, Villani Paride.
Nogara. — Franceschetti avv. G. T., Raimondi dott. Camillo, Visentini Ettore.
Tombetta. — Patuzzo Leandro.
VICENZA. — Uffello Genio Civile.
Bassano. — Gasparotto Francesco.
Schio. — Rossi Adolfo.
COLONIA ERITREA. — *Adi Catt.* — Diana Alfonso.
Asmara. — Da Passano march. Filippo G., Gregori Guido, Maruzzi Ernesto.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Gattegno Marino, Realdi Giacomo, Sevastopulo dott. Alessandro.
Capodistria. — Gerosa Ettore.
Gradisca. — Marega Giuseppe, Porco Massimiliano.
Monfalcone. — Ghini Giulio.
Trieste. — Gottardi Niccolò.
TRENTINO. — *Ala.* — Scomaszoni Ernesto.
Cervignano. — Strukel Valentino, Wolinz Carlo.
Pergine. — Petri Luigi.
Riva. — Società Ciclistica Rivana.
Trento. — Conel dott. Silvio.
PROVINCIE DIVERSE. — *Fiume.* — Club Ciclistico « Falco ».
Radenthen. — Ceccon Luigi.
Spittal an Drava. — Gel Pasquale.
Francia.
Orchamps. — Gremmo Massimo.
Paris. — Frazier Harrison W., Hill Prentice John.

Germania.

Clustringen. — Toderi Serafino.
Colonia. — Patton L. Carlyle, Patton dott. W. R.
Hannover. — Vinea Giov. Battista.

Inghilterra.

Eshott. — Yewdall Nora.
Londra. — Abella ing. Juan.

Romania.

Jassy. — Stulgoglia prof. Luigi E.
Pilesti. — Dimitri Antonescu.

Russia.

Pietroburgo. — Noto Vincenzo.
Svizzera.

CANTON DI GINEVRA. — *Ginevra.* — Fumagalli Bassano, Zoppi Semi.
CANTON S. GALLO. — *Trogen.* — Kuster Enrico.
CANTON TICINO. — *Locarno.* — Pallanda Emilio.
Lugano. — Bentinck Doyle, Fontana arch. Oscar.
Vacallo. — Canova Ernesto, Cattaneo Carlo, Livio Giovanni.
Verscio. — Tortelli Luigi.

Turchia.

Salonicco. — Garrone magg. Egidio.

AFRICA.

Merka. — Nacciarone dott. Amleto.
Mogadiscio. — Boccacci ten. Tommaso, Crespi ten. Ottorino, Galvagno ten. Giacomo, Gentilucci cav. ten. Italo, Hercolani Gaddi ten. Antonio, Locurelo ten. Giuseppe, Riccardi ten. Camillo, Sormò Luigi, Tani Adolfo.

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
 DI OBIETTIVI

COOKE



per lavori in GALLERIA ed all'AERTO

PROCESS LENS obiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)

APPARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
 COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:

LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

FOCUSING COOKE LENS
 Series III. f/6.3

10% SCONTO

Al soci del Touring Club Italiano
 acquistando le celebri Biciclette

RALEIGH

Chiedere catalogo
 accennando al numero di tessera

Agenzia Generale per l'Italia: MILANO - Corso Garibaldi, 102



NON AVEVA
 IL VERO FANALE
 "AQUILAS"

CHE PORTA IMPRESSA
 QUESTA MARCA LEGAL
 MENTE DEPOSITATA
 «E LA PAROLA AQUILAS»
 FABBRICA F. SANTINI FERRARA

Le lampade "AQUILAS", a gas acetilene, brevettate, sono le migliori che esistono. Se ne fabbricano 100 modelli diversi per tutti gli usi. Un milione di pezzi già venduti. Ogni lampada "AQUILAS", porta impressa la marca soprastante e la parola "AQUILAS". Guardarsi dalle pericolose imitazioni.

AMERICA SETTENTRIONALE.
Repubblica delle Antille.

Monte Cristy. — De Ferrari Mario.
California.

S. Francisco. — Martini Luigi.
Stati Uniti.

Springfield. — Caloni Edward.

AMERICA MERIDIONALE.
Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Lepore Tomaso
Macchello Valentino, Mondelli
Carlo, Santos Juan, Siriani Luis,
Ventura Luigi.
Constanza. — Mastrazzi Ferruccio.

Diamante. — Bonomi S.
La Plata. — Gavazzi Pietro Ge-
doono, Guglielmetti Dionisio.
Pilar. — Eckard Eduardo, Pedro
Pedro.
Rosario Santa Fe. — Rampinelli
Gaetano.

Brasile.

Manaos. — Lusardi Antonio.

CHIL.

Arica. — Foppiano Giov. Agostino.
Tacua. — Garbarino Carlo.

Uruguay.

Montevideo. — Cernuschi Giovanni.
Nuera Palmira. — Berardo Fl-
lippo A.

Posizione dei Soci al 15 Giugno 1908.

Soci annuali al 15 Mag-
gio 1908 N. 62.022
Dimissionari, irripetri-
bili, morosi 19
N. 62.003

Soci nuovi iscritti dal
15 maggio al 15 giu-
gno 1908 1.065

Totale soci annuali N. 63.068

Soci vitalizi al 31 di-
cembre 1907 N. 1.686

Soci vitalizi dal 1 gen-
naio al 15 giugno 1908 = 221
N. 1.907

Totale soci N. 64.975

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Gorente: Ferruccio Olabbi.

CAPRIO LU & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5.

Impresa di Navigazione sul Lago di Garda

Soc. Anon. con Sede in Milano
Capitale L. 1.250.000 inter. vers.

Dalla stazione di Milano e dall'agenzia di Viaggi P.lli Goudraad (Galleria Vittorio Emanuele) si distribuiscono biglietti di andata e ritorno giornalieri o festivi ai sottindicati prezzi.

Specie dei biglietti	DA - A	Una stazione qualunque del Lago di Garda											
		I. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.			II. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.			III. cl. Ferr. - II. cl. Pirosc.					
Festivi	Milano	L. 16,80			L. 12,40			L. 8,25					
Giornalieri di andata e ritorno validi di 5 giorni.	Milano	Salò		Gardone			Gargnano			Riva			
		I. cl. Ferr. - I. cl. Piro.	II. cl. Ferr. - I. cl. Piro.	I. cl. Ferr. - I. cl. Piro.	II. cl. Ferr. - I. cl. Piro.	III. cl. Ferr. - II. cl. Piro.	I. cl. Ferr. - I. cl. Piro.	II. cl. Ferr. - I. cl. Piro.	III. cl. Ferr. - II. cl. Piro.	I. cl. Ferr. - I. cl. Piro.	II. cl. Ferr. - I. cl. Piro.	III. cl. Ferr. - II. cl. Piro.	
		L. 22,85	L. 16,85	L. 10,60	L. 22,85	L. 14,85	L. 16,60	L. 23,85	L. 17,95	L. 11,25	L. 27,20	L. 21,20	L. 13,15

AVVERTENZE. — I biglietti festivi si distribuiscono alla vigilia dei giorni festivi ed in questi stessi giorni e sono validi per il ritorno con l'ultimo treno o corsa del giorno susseguente al festivo od al festivi. Quando fra due o più giorni festivi siavi uno e due giorni festivi, anche questi, nel riguardi della validità, vengono considerati come giorni festivi. I biglietti festivi non danno diritto a fermate intermedie.

I biglietti giornalieri di andata e ritorno sono validi sino alla mezzanotte del quinto giorno. Il giorno di distribuzione si considera come primo giorno intero di validità. Il viaggiatore può fermarsi per una col volta, tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno, in tutti gli scali lacuali compresi fra il transito di Desenzano o Peschiera a la stazione di arrivo o di partenza.

Servizio di Ristorante a bordo dei piroscafi.

I successi curativi di S. Pellegrino

Alterazioni cutanee, ecc. di natura uricemica.

Nella diatesi urica, in tutte quelle manifestazioni come Eczemi, Eritemi, Erpeti, ecc., Cefaloe, Neuralgie (Sciatica), Affezioni catarrali laringee, Bronchiali, Enfisematose, Asmatiche, Nervose, ecc., in cui la malattia lascia supporre l'influenza dello stato diatesico o uricemico nella persistenza del male che si dimostra di conseguenza ribelle a qualsiasi altra cura, l'acqua di SAN PELLEGRINO è indicata e l'ammalato ha la maggior possibilità di veder migliorare le sue condizioni.

In questi ultimi anni, coll'incremento della colonia internazionale, quanti casi di Eritemi e di Eczemi della faccia non si sono visti grazie alla cura di S. PELLEGRINO dissolversi rapidamente, perchè di natura uricemica!

Cantieri Baglietto

Sede in GENOVA

Società Italiana Automobili Marittimi

COSTRUZIONE DI BARCHE E YACHTS A VELA
CANOTTI A YACHTS AUTOMOBILI
LANCIE DA SALVATAGGIO E FLUVIALI
TRASPORTI E RIMORCHI

Motori speciali per imbarcazioni delle migliori Case Europee ed Americane

— CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA —

Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

Stabilimento ed Amministrazione:

MILANO — Via Tomm. Grossi, 10 — MILANO

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Minuterie per Orefici

Ritratti in Miniatura su qualunque oggetto

TARGHE PER BICICLETTE - DISTINTIVI

Medaglie per Gare ciclistiche, Tiri, Esposizioni
Coppe con fregi smaltati.

RIVISTA

MENSILE



TOURING CLUB ITALIANO



Francesco Sforza concesso la Murtesana ai cittadini Milanesi. (Crist. del. A. Bertarelli).

Città che nasce

tivo all'abitudine, divenuta carattere loro, di ardi-
menti tranquilli e sicuri. Qui, a poco a poco, la
concezione della vita ha assunto forme speciali,
prossime a quelle che in altri paesi nordici consi-
deriamo come essenziali all'avvento delle maniere
più moderne di progres-
so. Qui si è accentrata la
maggior varietà e impor-
tanza di produzione agricola e industriale italiana; le industrie trovano sussidio l'una nell'altra e tutte s'appoggiano alla scuola, ad abitudini meno parcamente italiane del viaggiare all'estero, alla presenza benefica di una numerosa colonia di stranieri di levatura, al richiamo di tecnici d'altri paesi, all'associazione relativamente facile e al coraggio dei capitalisti. L'urbanismo di Milano, ormai il più vivace e rapido nel suo sviluppo di quello d'ogni altra città nostra, non è come quello di Roma (che fino al 1900 parve competere con esso pel numero degli abitanti concentrati annualmente) fatto col richiamo continuo di nuovi uffici pubblici e di forestieri in ammirazione, bensì è la formidabile risultante del lavoro indefesso, che in tutti i campi dell'attività umana trova qui gli elementi più propizi di applicazione. Non c'è qui un vero ateneo che vanti tradizioni storiche, ma, sovvenuti dalle energie locali più che dal Governo centrale sono sorti istituti superiori, che raccolgono più veri studiosi che qualsivoglia altra università del regno. Scuole industriali, d'arte applicata, commerciali formano artieri e



L'imposto del calcestruzzo al ponte della Murtesana (Fot. L. V. Bertarelli).

Silenziosamente, quasi, la grande Milano va espandendosi con un elaterio misurato e costante, colla forza contenuta ma prepotente dell'organismo sano nel buono della crescita.

Nè clima, nè postura bella, nè opere d'arte numerose che gli uomini v'abbiano raccolte, nè antichità pittoresche o grandiose l'aiutano. Distrutta tre volte dai barbari avrebbe potuto risorgere ben fatta, invece fu rifabbricata senza regole nè previdenze. I suoi dintorni sarebbero alluvioni ghiaiose frammezzate da paludi, se dei secoli di paziente lavoro non li avessero trasformati con canali, cure e studi in campagne feracissime.

Forse le asprezze stesse della natura, insieme alla posizione geografica di Milano, commercialmente ideale, hanno temprato l'animo degli abitanti al lavoro intenso e continuo, e, nel volgere dei tempi, la supremazia toccata fu incen-

che, ma, sovvenuti dalle energie locali più che dal Governo centrale sono sorti istituti superiori, che raccolgono più veri studiosi che qualsivoglia altra università del regno. Scuole industriali, d'arte applicata, commerciali formano artieri e

direttori d'officine. Le scuole elementari sono qui in buona parte nuovi palazzi grandiosi, pei quali si profusero dal Municipio milioni e milioni, che raccolgono 48.000 ragazzi, con 1200 insegnanti.

I mezzi di comunicazione, indice il più diretto del movimento complessivo, sono imponenti e si moltiplicano ogni giorno. Milano è di gran lunga il maggior centro ferroviario; il riordino testè iniziato e che sarà compiuto in dieci anni, per liberare l'ingrandita città dalla sua cintura di ferro, per fornirli di stazioni adeguate al traffico, di parchi di vagoni e locomotive, di depositi, costerà una sessantina di milioni. Più che 100 coppie di treni giornalieri congiungono Milano con Monza e 64 coppie colla plaga industriale di Gallarate. Alla città fanno capo 14 linee tramviarie suburbane ed una grande rete privata di ferrovie economiche. I tram di città soli hanno 160 chilometri di binario e trasportano annualmente la quantità, sbalorditiva in relazione al numero degli abitanti, di 120 milioni di passeggeri.

Un altro indice tutto odierno della potenza industriale milanese è che fanno capo nei dintorni immediati tante condutture di energia elettrica per circa 260.000 cavalli di forza (v. nota).

Qui sono banche poderose, che coltivano gli affari sani, qui è anche il più grande istituto di risparmio italiano, uno dei massimi del mondo, alle cui casse sono affidati 700 milioni di lire di piccoli depositi in libretti di modestissimo importo medio. La stanza di compensazione,

ove si scambiano a fine mese i titoli, per risparmio di moneta circolante, fece nel 1907 per oltre 20 miliardi di operazioni.

Nelle famiglie borghesi ormai non v'è più quasi signorina che cogli studi non si abiliti ad una professione, e nella piccola borghesia buona parte l'esercitano, almeno fino al matrimonio. Vi sono perfino società anonime che hanno non un consigliere delegato, ma una consigliera delegata. Qui non v'è giovane che dopo d'essersi preparato l'avvenire con gli studi non si dedichi con fervore al lavoro, qualunque sia la sua situazione sociale, anche se ricchissimo.

Il lavoro, di cui l'atmosfera è saturata a Milano, è un'abitudine, una necessità, un tormento e un piacere. Esso crea e permette senza squilibri l'uso largo e generale dei suoi frutti. Milano è dunque per eccellenza la città dei consumi voluttuari: teatri e divertimenti, viaggi e villeggiature, vita comoda pel comfort. Il lusso ostentato è raro e guardato con antipatia; di tutti invece è lo spendere relativamente largo per farsi la vita gradevole dopo d'essersela guadagnata, dall'operaio al milionario.

Milano senza dubbio è la città più sportiva. In pari tempo essa è la più ricca di istituti di beneficenza, taluni ingegnosi, anzi perfino strani; gli slanci, con accompagnamento finanziario, per pubblici bisogni o per calamità eccezionali sono

ammirati, e in nessun luogo così facilmente il cuore trova la via di borse tanto numerose e fornite. E Milano è l'unica città d'Italia dove nel



La Caserma del Pioni, sulla Mattesana, com'era nel 1808, come presso a poco è ancora. (Foto. Dr. A. Bertoldi).



Costruzioni incredibilmente retrospettive (stracci o latte da petrolio spianate) che si vedono oggi al km. 3 da Milano sulla strada di Crescenazago. (Foto. L. V. Bertoldi).

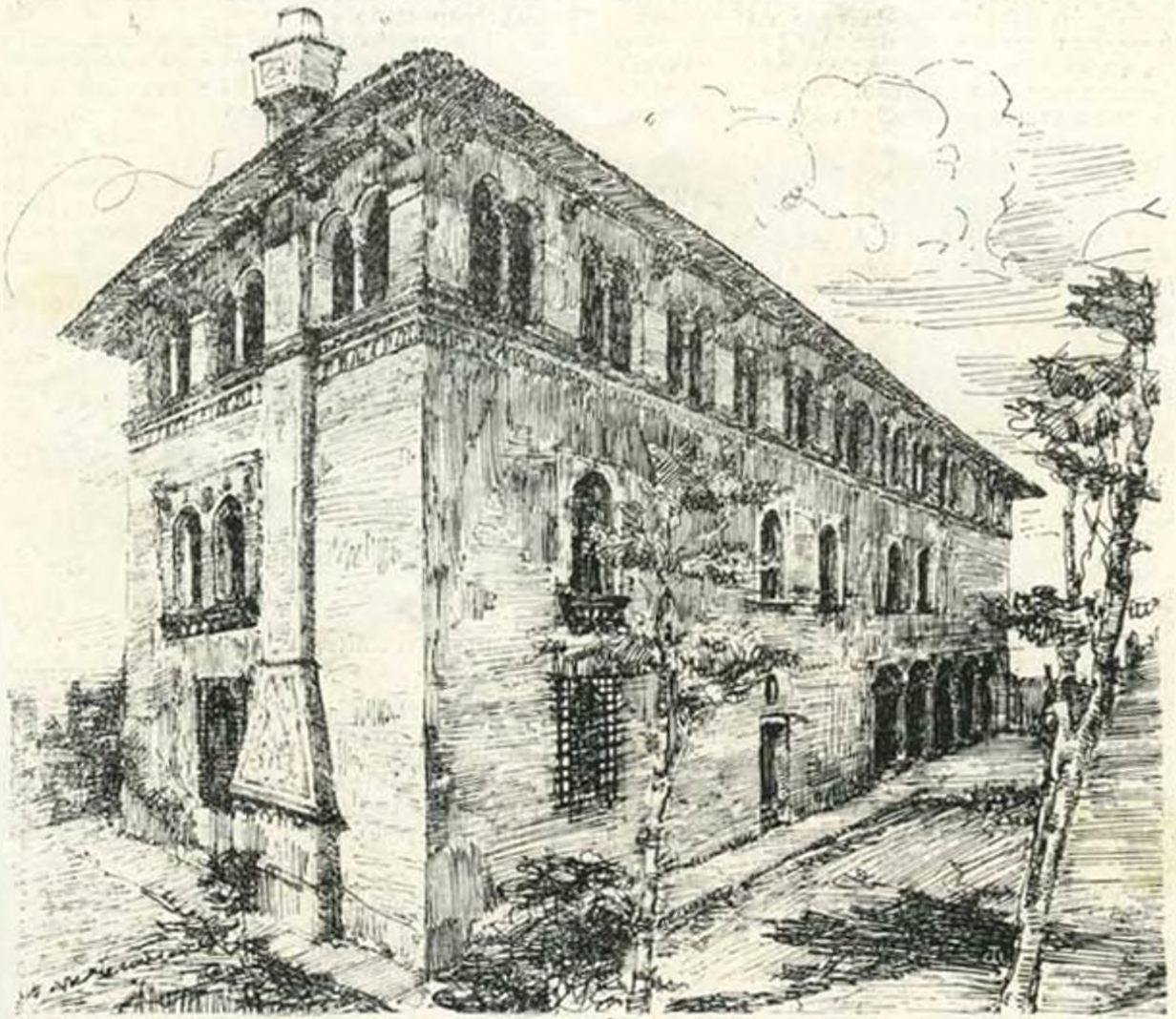


L'entrata dell'Imperatore Ferdinando I nel 1838, per la quale fu fatto il gran viale di Sesto-Loruta.

(Foto. Dr. A. Bertoldi).

volgere di pochi anni un commerciante arricchito dalle vendite al dettaglio abbia fondata una università commerciale, dove ad un indu-

e finanziaria di una grande esposizione internazionale, che, nel 1906, mise in luce tutte le magnifiche attività cittadine.



La Biocca, villa del Carl, Archiboldi. — Progetto di restauro.

striale si debbano i mezzi per una grande scuola di elettricisti, dove un pensatore abbia donati 12 milioni per una istituzione di beneficio sociale ed umanitario, dove accolte di industriali e commercianti aprirono con denaro proprio scuole pregiate di scienze fisiche e meccaniche e si sostituirono allo Stato nella prevenzione degli infortuni sul lavoro, nella cooperazione per la difesa di alti interessi materiali o morali di dati gruppi d'industrie. Milano sola infine osò affrontare con seria determinatezza, coronata da un pieno successo, l'incognita morale



La Biocca — Stato attuale.

La città è dunque in un periodo di generale progresso, basato sugli elementi più positivi, seri e duraturi. Anche il movimento edilizio vi è sorprendente, sebbene gli manchi, ed è fortuna, quel carattere di plethora che contiene sempre il germe della crisi e della caduta. Demolizioni e costruzioni dappertutto: viali, parchi, villini, stabilimenti industriali sorgono per incanto, informati a criteri nuovi di onesta larghezza, d'igiene imposta da un regolamento e da abitudini ormai divenute coscienza di tutti, che abbassarono la mortalità media da 35 per mille nel 1875 a 29 nell'85, a 24

nel 95, a 21 nel 905. La città si estende da ogni parte. Bisogna che si estenda, perchè è già troppo agglomerata. Essa crebbe mediamente per molti anni da 600 a 800 abitanti al mese. Da quattro anni essa cresce da 1300 a 1600 anime al mese, con grande regolarità. Si costruiscono da 14 a 16000 locali d'abitazione ogni anno, ma evidentemente non bastano. Anche la densità della popolazione è cresciuta da 4,10 abitanti per 100 metri quadrati nel 1874 a 5,11 nel 905. Tutto ciò prova come l'attività edilizia, anziché eccessiva e minacciosa, sia insufficiente, e avrà su di essa sensibile influenza la votazione dei 10 milioni che quest'anno il Municipio ha destinato ad un Ente autonomo per fabbricare le urgenti case popolari.

Ogni anno si sistemano primordialmente vie nuove per qualche milione; si costruiscono pavimentazioni nuove per circa un milione (anzi adesso ancor più); si fanno fognature nuove per importi di milioni. Dal 1900 al 1905 si sono fatti 32 chilometri di nuove strade in città; il consumo del gas che nel 1900 fu di 34 milioni di metri cubi, oltrepassò i 50 nel 907; quello dell'acqua potabile fu di 4 900 000 metri cubi nel 1900, di 11 500 000 nel 1905, di 19 000 000 nel 1907. I lavori pubblici municipali previsti per il prossimo quinquennio ammontano a forse cinquanta milioni. In un solo anno le costruzioni private hanno coperto più di quattrocento mila metri quadrati di terreno!

Il piano regolatore di questa città che ha la febbre della giovinezza italica pareva doverne segnare i confini per lunghi anni. Invece si dovette recentemente in più punti ampliarlo d'assai. Anzi nel 1904 si fu costretti ad incorporare al territorio cittadino un bel tratto del comune di Greco dove già erano sorte case nuove con 3754 abitanti, ed è previsto per 1911 un nuovo assorbimento ben più vasto, che s'impone poichè Milano tocca e sospinge e avvolge Greco.

Ed ecco ora, ultimo venuto, un progetto nuovo, grandioso sebbene di privati, uscito di colpo vivo e completo e maturo come Minerva dalla testa di Giove, senza che alcuno l'avesse prima sospettato.

E' il progetto di una città nuova, di una grande città che dovrà noverare molte migliaia d'abitanti, distesi con intelligente distribuzione prestabilita: un fatto turistico curioso, di cui la *Rivista del Touring* deve a buon diritto occuparsi, poichè essa che descrive le antichità cadenti come l'aviazione, le città d'ieri come quelle d'oggi deve, da buona informatrice, dire anche di quelle del domani.

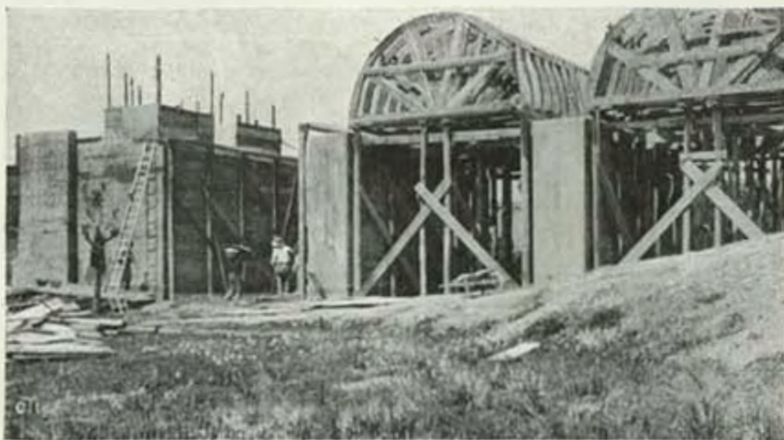
Un progetto? No, non precisamente un progetto puro e sempli-

ce, ma bensì un principio d'esecuzione già avviata di un progetto assai interessante, che è bene sia conosciuto dal pubblico. E se dissi che usel già vivo e vitale come la dea della scienza dal capo del padrone di tutto l'Olimpo, gli è che il primo atto generativo data da tempo: da quando una Associazione potente concentrò nelle proprie mani una striscia di terreno larga circa un chilometro, che da Sesto San Giovanni, paese a sei chilometri circa in linea retta da Milano, giunge al limite esterno del piano regolatore di Milano, cioè lunga circa cinque chilometri. Non si tratta, come si vede, del solito accaparramento dei terreni fabbricabili che circondano immediatamente una grandecittà, ma piuttosto del tentativo, cui giova augurare ogni fortuna, di porre argine all'assillante concentrazione di Milano, portandone l'espansione in aree più ampie, meno costose e più salubri, associando il verde alle abitazioni. E' una applicazione di quel suburbio in parte arioso e tranquillo, in parte industriale, divenuto il *porrum unum necessarium* di parecchie grandi città tedesche e di quasi tutte le inglesi e americane. Oggi soltanto questo era divenuto possibile fra noi, mercè le comunicazioni rapide e colle abi-



Ponte ferroviario in costruzione sul canale della Martesana.

(Fot. L. V. Bertarelli).



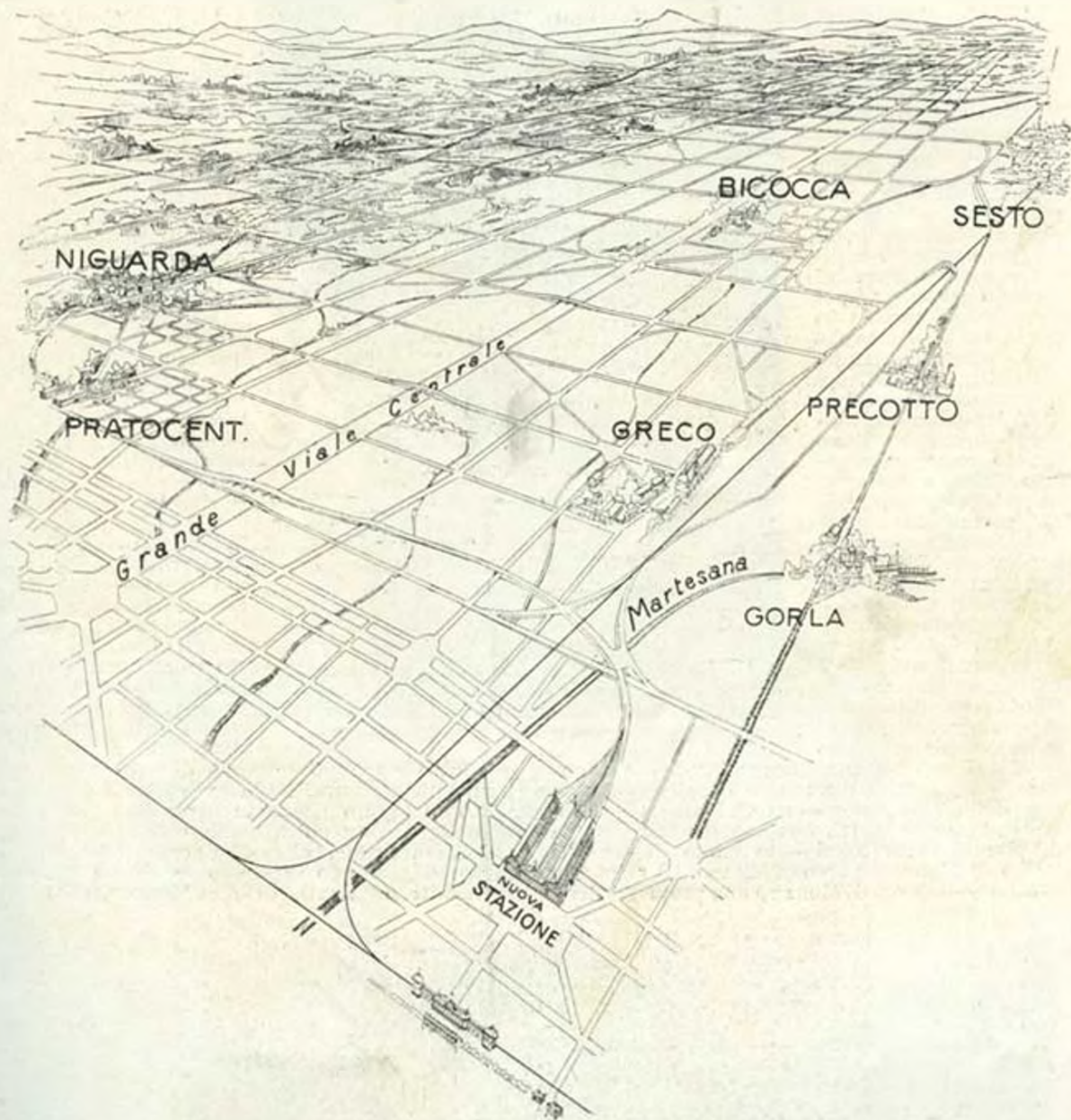
Grande viadotto ferroviario in costruzione nei pressi di Greco.

(Fot. L. V. Bertarelli).

tadini nuove che riveste la vita sociale milanese.

La grande zona di terreno di cui discorro comincia ai limiti esterni del piano regolatore attuale di Milano, nei pressi della costruenda nuova stazione centrale dei passeggeri (di questa c'è la prima pietra... ed è già qualche cosa) e si

desche. Essa è totalmente sgombra di paesi. E' una zona attualmente ad ubertose colture, secca, salubre, e su cui la genialità dei progettisti poté sbizzarrirsi a creare un piano regolatore libero come mai forse, poichè non ebbe a preoccuparsi che di inventare una distribuzione razionale del terreno, senza riguardi ad edifici



Veduta schematica a volo d'uccello degli spazi dedicati alla nuova città.

In basso l'attuale stazione viaggiatori e millecinquecento metri più indietro la costruenda nuova stazione col fascio dei binari. Il reticolato in basso a sinistra è l'estremo esterno del piano regolatore di Milano, all'interno del quale si stendono i cinque chilometri quadrati dove dovrà sorgere la città nuova secondo il progetto.

stende ad ovest del grande viale Milano-Loreto-Sesto e della ferrovia di Stato Milano-Como. E' attraversata dal canale della Martesana, gloriosa costruzione dei nostri avi, che occasionò l'invenzione delle Conche di Paderno, e, allorchè fu congiunta col Naviglio di Pavia e il Naviglio Grande, diede luogo allo scavo della Fossa interna di Milano e alle conche leonar-

esistenti, a diritti acquisiti, a beghe e difficoltà con privati. E la garanzia che questo piano debba essere razionale è insita nel fatto che non altrimenti che offrendo dei vantaggi si possono indurre i milanesi a lasciare il loro centro afoso e pieno di inconvenienti, ma cui sono tanto affezionati.

Ecco nelle sue linee sostanziali il piano.

Un immenso viale lungo sei chilometri e mezzo, largo 60 metri, partirà da un grande piazzale ancora innominato, che è nel piano regolatore della città, per giungere a Sesto, presso l'attuale *Rondò* da cui si dipartono il viale di Loreto, la strada di Monza e il viale della Villa Reale di Monza.

Questa spina dorsale della nuova città mi fa venire l'acquolina in bocca. La mia natura di stradaiolo si entusiasma alla sua visione. I sessanta metri saranno suddivisi così: da una parte e dall'altra due marciapiedi di tre metri lungo le abitazioni, poi due strade di 8 metri per il carreggio ordinario e per i tram di servizio *omnibus*, poi due piste di metri 1,60 per la dea bicicletta che si è imposta in tempo utile ai progettisti, poi sempre da una parte e dall'altra due viali alberati di m. 6,60, l'uno tenuto come galoppatoio, l'altro come strada pedonale, finalmente nel mezzo due strade di 10,80 delle quali una per automobili e l'altra per i tram *diretti*. Queste due arterie centrali saranno vere piste di velocità. Poiché è bene di avvertire qui che è balenata a Palazzo Marino la possibilità se non la speranza, di potere in un avvenire prossimo

— chissà se forse quasi immediato? — prolungare questo tram diretto sullo splendido viale della Villa Reale — un viale di sette chilometri, largo 22 metri, con una quadruplica fila di platani settantenni — in modo di fare del Parco di Monza il parco di Milano. (Per chi non lo sapesse il Parco di Monza è una proprietà della

(15 chilometri) in 10 o al massimo 12 minuti. Se si pensa alle cento coppie di treni che ora si scambiano tra le due città, se si tien conto che la linea attuale di Loreto-Sesto è a un solo binario così sopraffaccato che il disservizio vi è

insopportabile e che la Provincia non vuole accordare il doppio binario perchè questo non è consentito che dall'abbattimento di due filari d'alberi, al che si oppone una questione di sentimento, se si aggiunge infine che la nuova linea servirebbe ad ovviare una quantità di paesi ora privi di comunicazioni pronte, c'è da credere che questo servizio extra rapido e affatto principio di secolo possa anche presto attuarsi.

A fianco del grande stradone si stenderanno due zone ininterrotte di 170 metri di larghezza, lunghe oltre cinque chilometri, destinate a costruzioni basse d'abitazione e a villini. Sarà la città verde, che dovrebbe riuscire deliziosa.

Già in molti punti di Milano tentano di sorgere gruppi di villette, ma sono soffocate dalla esiguità delle aree, dall'essere contigue a fabbricati altissimi dal costo esorbitante dei terreni. Il villino presso la casa alveare è un non senso, e il giardino a duecento lire il metro

quadrato è troppo cosparso di sale perchè vi germogli la pianta. Nella nuova città non sarà certo lo spazio che mancherà: essa dovrebbe assomigliare un po' a quelle oasi tedesche, inglesi, americane, che alle porte delle grandi metropoli servono di fresco soggiorno ai commercianti affaticati, di recesso tranquillo alle



Un cornicione in cotto della Bicocca.



La fronte della nuova Stazione passeggeri secondo il progetto promiato, che però verrà modificato nell'esecuzione.

Corona, aperta al pubblico con certe limitazioni, della superficie di circa 6 chilometri, con vasti e ombrosi boschi intersecati da magnifici viali). Gli edili municipali sostengono che coi tram diretti si potrebbe giungere da Milano a Monza

famiglie cui l'abitudine della gran città acuisce la necessità della campagna, di pacifico ritiro per reddituari e pensionati. Essa dovrebbe avere ciò che solo adesso si comincia ad apprezzare: qui, l'*home*, il *cottage*, il piccolo *hôtel* particolare.

contuoso o modesto, per starvi tranquilli ma pronti a rituffarsi ogni giorno nella febbre cittadina, colla nostalgia che strugge sempre chi l'ha provata. Trent'anni fa non s'usava andare in campagna; oggi tutti per un mese, almeno per quindici giorni, ci vanno sotto pena di non resistere alle strette del lavoro. Fra poco si vorrà e si potrà stare da molti tutto l'anno nella città giardino, con inestimabile vantaggio per lo spirito e la salute. Poi all'infuori di questo luogo di tranquillità, al di là di due stradoni di 20 metri che lo delimitano, dei quali uno è già in costruzione, vi è da ciascun lato uno spazio largo da 150 a 200 metri



Una delle grandi strade larghe 20 metri, lunghe cinque chilometri, in costruzione. (Pia. Arch. Rigo).

destinato a case comuni d'abitazione e a stabilimenti industriali. Senza quest'appendice una organizzazione così grandiosa sarebbe, a Milano,

embrata monca, a costo di introdurre nel progetto un elemento (che altrove potrebbe parere quasi perturbatore) un po' incomodo, ma che qui è insito nella natura d'ogni manifestazione vitale: *croce e delizia al cor.*

La linea Milano-Como-Gottardo cui si appoggia la vasta zona in discorso, e la Milano-

Torino (dopo gli spostamenti del prossimo riordino ferroviario) che l'attraverserà sopra argini, viadotti e ponti (che occasionano già ora lavori

importanti: 22000 metri quadrati furono presi per una officina di riparazione dai Vagoni-letto, 152 000 per una nuova fabbrica di gomma dalla ditta Pirelli, e 200 000 (in aggiunta ai 200 000 contigui che già possiede) dalla Società Breda per locomotive e vagoni. Su questa nuova area essa ha già costruito una grande fabbrica di macchine agricole.

Certo che a dar forma sufficiente al progetto occorreranno non pochi anni. Prima che al di là del piccolo portico conservato a ricordo del Lazaretto manzoniano, e della Cascina Pozzobonella, prezioso avanzo ora curato come reliquia, prima che intorno a

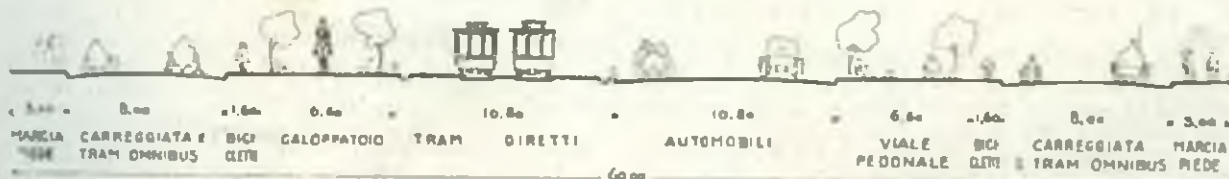
quei luoghi che i nostri vecchi avevano già prescelti per villeggiatura come la Torretta, la Mirabella, come soprattutto la Bicocca, che fu

lussuosa sede del cardinale Arcimboldi, sorgano a stuolo le villette moderne, quali ricche e geniali per arte di architetti di nome, quali modeste e confortevoli per maestria di architetti piccoli (e tutte speriamo, con poco cemento e meno stile nuovo) prima che ciò accada passerà del tempo. Ci

vorranno anche anticipi formidabili da parte della Società che si è assunto questo compito americano. Bisogna che essa compia la rete



La costruzione di un argine ferroviario di raccordo per la nuova Stazione di Milano (Linea Como-Gottardo). (Pia. E. V. Boffardi).



La sezione del grande viale centrale largo 60 metri, lunga a costruzione altrettanta 5 chilometri e mezzo.

grandiosi di cui do idea con qualche fotografia (fatta in questi giorni) si prestano mirabilmente ai raccordi coi grandi stabilimenti. Già a Sesto quelli ricordati sono nove con circa seimila operai, e sui terreni dell'Anonima ne sono in costruzione parecchi altri, di cui tre veramente

stradale progressivamente e la metta in condizioni di moderno *comfort*, bisogna che ai servizi di energia elettrica già abbondantemente disseminati sulle sue aree e a quello del gas che appena vi comincia, essa aggiunga la distribuzione dell'acqua potabile e la fognatura, car-

dini della fabbricazione odierna. Tutte soluzioni non facili, che comportano cointeressenze e convenzioni coi comuni di Milano, Greco, Niguarda, Sesto. Molte di queste combinazioni sono allo studio e daranno senza dubbio luogo a parziali accordi pronti e a più lontane disposizioni. Molte altre verranno col tempo, perchè la buona volontà generale sembra facilitarle. Intanto mi sia permesso di far voti che una iniziativa che si presenta con tanti caratteri di serietà e tanta intuizione pratica e anche con così poderosi mezzi, sia mantenuta entro le linee simpatiche di programma con cui si annuncia, poichè il fedele rispetto di queste linee sarà per essa l'arra di un meritato successo.

L. V. BERTARELLI.

Carta d'Italia

Nel corrente agosto incomincerà la spedizione dei Fogli Etna e Messina. Incominciare la spedizione non vuol dire finirla nel mese, quindi i soci dovranno attendere il loro turno senza impazienze che non si potrebbero soddisfare, perchè per ora l'Istituto Geografico De Agostini non può produrre più di quanto fa. Esso ha in costruzione un nuovo e grande stabilimento, che si spera possa cominciare a funzionare verso la fine del corrente anno.

I due fogli che verranno ora distribuiti sono assai interessanti. Essi coprono il corno orientale siculo dalla zona etnea a quella di Tindari e di Capo Orlando colle isole Eolie, cioè il primo terzo della costa nord della Sicilia e attraverso lo Stretto di Messina si spingono sulla penisola calabrese fino al Capo Vaticano da una parte e alla Marina di Gioiosa Jonica dall'altra.

Il lavoro d'aggiornamento di questi fogli fu lungo e difficile, tuttavia il Touring considera i risultati come molto soddisfacenti. Certo nessuna Carta d'Italia si avvicina, per quelle località, alla freschezza e precisione di notizie raggiunte dal Touring.

— I due fogli che vedranno la luce dopo i due di cui sopra sono tra i principali della Carta, e cioè Como e Perugia.

Il primo comprende nella loro completezza i laghi di Como, di Lugano e Maggiore e si spinge a nord fino a Göschenen.

Il secondo appoggiandosi al Siena, al Civitavecchia e toccando il Firenze rende organico questo gruppo di fogli, che disegna una parte certo tra le più turistiche del nostro paese.

Tutto è finito di questi fogli, anche la montagna, che soprattutto per il foglio Como ha un'importanza eccezionale ed è di una difficoltà particolare. Sono due fogli che contengono un lavoro enorme, specialmente il Como per la fittezza degli abitati, la quantità dei nomi d'acque e di monti e l'intreccio delle strade.

Ora si attende all'opera di correzione di dettaglio, che sarà compiuta entro un mese, cosicchè tosto ultimata la stampa dei fogli Etna e Messina comincerà quella di questi due.

— Successivamente si avranno i fogli Catania e Cefalù, appoggiati entrambi al foglio Etna.

Col primo si continuerà verso ovest la catena dei Peloritani e dei Nebrodi fino al meridiano di Cefalù, comprendendo così il secondo terzo della costa sicula settentrionale (l'ultimo terzo è nel contiguo futuro foglio Palermo).

Col secondo si arriva già fino all'estremo limite meridionale della Sicilia. Così insieme al foglio Etna e al Messina si sarà pubblicata la miglior parte della grande e magnifica isola.

L. r. b.

Nota. — La quantità di energia elettrica accennata è così enorme da sembrare non vera. Eppure ad essa sono da aggiungere molte decine di migliaia di cavalli di impianti minori. Accenno qui soltanto ai maggiori in attività o in corso di esecuzione nell'ambito lombardo, i cui effetti commerciali finiscono a concentrarsi in massima parte in Milano.

Municipali di Milano: Grosotto 25 000 HP, centrale di città 9 000; Società dell'Adamello (Grevio) 27 000; Soc. Bergamasca (Olenzo, Bilo) 5 000; Caltano 12 500; Impresa Conti e C. (Zogno, Vigevano, Cerano-Treento, Monza) 21 000; Edison (Paderno, Milano, Robbiate) 83 000; Trezzo 10 000; Lombarda (Vizzola Turbigo, Castellanza, Brusio) 60 000; Orsola 15 000; Comense 3 500; Tornavento 3 000; Cerro al Lambro 1 000; Varesina 4 000. Totale di queste sole centrali 278 000 HP.

Carta Automobilistica del T. C. I.

— Il lavoro della Carta automobilistica al 630 000 procede sollecito. Le difficoltà tecniche che s'incontrano per la sua esecuzione che si vuole ottima per chiarezza, precisione di disegno e di dati e per praticità, come anche per qualità estetiche sono forse superate soltanto dalle difficoltà di redazione per la parte estera. E' giocoforza riconoscere dall'esame delle pubblicazioni estere più stimate o almeno più diffuse che molte di queste sono abbracciate su informazioni imprecise, talora anche erronee, e in ogni caso mancanti d'uniformità. Risulta evidente una generale trascuranza, salvo casi parziali, nel ricorrere allo studio diretto dei fatti, limitando invece il lavoro alla raccolta dei dati speciali forniti per ciascuna regione da pubblicazioni precedenti, senza controllo o perlomeno senza controlli sufficienti. Ma questi dati speciali molto di frequente sono vecchi o dati da persone incompetenti o copiati puramente e semplicemente senza preoccuparsi più che tanto della loro attendibilità.

Non entro in accenti di dettaglio precisando cose e nomi per ovvi riguardi. Ma non potrei tralasciare questa nota di biasimo contro un corpo di pubblicazioni di cui troppo hanno soltanto l'apparenza della serietà. La perfezione, evidentemente, non può essere da nessuno raggiunta, ma anche l'eccesso delle imprecisioni dovrebbe volersi da tutti evitato.

— La Carta automobilistica di imminente pubblicazione, che com'è noto è in prenotazione al Touring al prezzo di L. 3,25 per l'interno e di L. 3,75 per l'estero, comprende il territorio fra i paralleli di Zurigo e di Perugia e i meridiani di Fiume e di Marsiglia.

A maggiore indicazione della strada da percorrere essa è munita di un sussidio interessante, e cioè la pianta in scala adatta delle seguenti città:

Italia: Alessandria, Ancona, Arezzo, Bassano, Belluno, Bergamo, Bologna, Brescia, Como, Cremona, Cuneo, Este, Ferrara, Firenze, Genova, Ivrea, Livorno, Lucca, Mantova, Milano, Modena, Novara, Padova, Palmanova, Parma, Pavia, Perugia, Piacenza, Pisa, Pistoia, Ravenna, Reggio, Rovigo, Savona, Sesto, Siena, Spezia, Torino, Treviso, Udine, Varese, Verona, Vicenza.

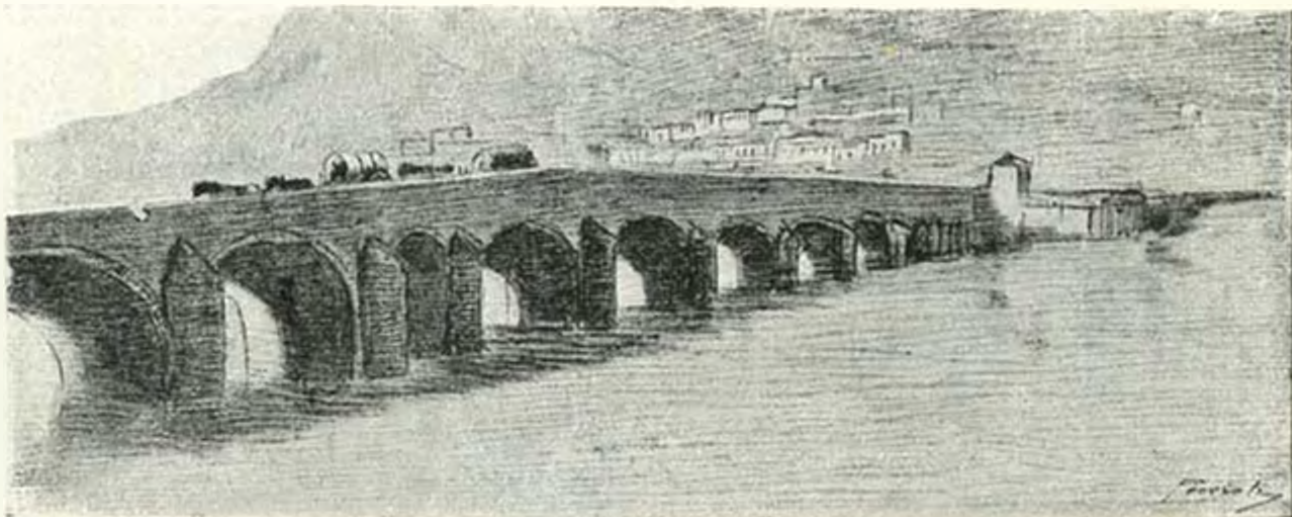
Austria: Bolzano, Fiume, Gorizia, Graz, Innsbruck, Ljubana, Trento, Trieste.

Francia: Aix-les-Bains, Annecy, Besançon, Bourg, Cannes, Chambéry, Dijon, Dôle, Grenoble, Lons le Saunier, Marsiglia, Nizza, Tolone.

Svizzera: Aarau, Bellinzona, Berna, Friburgo, Ginevra, Losanna, Lucerna, Lugano, Soletta, Zurigo.

Le piante, che sono assai ben fatte, hanno lo scopo di indicare all'automobilista quali sono le strade per attraversare o per girare le città. Tali vie preferibili sono segnate in modo chiaro ed appariscente; gli itinerari più comodi mi furono forniti dal più competente informatore locale. Anche in questi dettagli l'ammirabile organizzazione del Touring è la chiave del risultato ottenuto. E' certo che gli automobilisti apprezzeranno questa utile aggiunta, che per la prima volta viene organizzata in questa forma e con tanta abbondanza.

L. r. b.



Il Ponte di Lecco.

IN VIAGGIO NEI "PROMESSI SPOSI",

Non è piccolo viaggio. A voler seguire con un po' d'assiduità le persone del romanzo nelle loro vicende c'è subito da riconoscere che in questa « storia milanese del secolo XVII », la quale a prima giunta può sembrare... d'andatura un po' pigra, si cammina quasi continuamente. L'andatura non è certo rapidissima; l'arte del Manzoni non trascorre in automobile all'epilogo; ma chi se ne lamenta? Se quel gran camminatore di Renzo percorreva le strade con pensieri e preoccupazioni così forti, da non essere in grado di por mente alla bellezza e varietà dei paesaggi che incontrava e si lasciava ai lati, i lettori di Alessandro Manzoni sono ben più fortunati: dietro il loro *Duca* arguto e squisito, essi procedono di novità in novità, di bellezza artistica e si fermano dilettevolmente alla magnificenza dei particolari e procedono in pieno incantamento su quella strada ideale che a ogni paesaggio sentimentale dell'anima umana, a ogni svolta drammatica di quella verità così comune e così singolare, dà un valore di grazia e di commozione senza pari.

Ma non è un viaggio estetico che vogliamo fare. Non vogliamo ricamminare sui piani sentieri dei periodi che si svolgono con così belle linee di sobria armonia, nè correr su quelle robuste e lorde immagini, su quei paragoni semplici e comodi che tanto rapido cammino fanno fare allo spirito del lettore nella comprensione di quell'arte ammirabile. Più modestamente vogliamo impraticarci anche noi un po' delle strade dei mezzi di trasporto che la Lombardia offriva allora a' suoi abitanti, entrare in qualcuna

delle osterie del tempo, seguir le creature del Manzoni da paese a paese, passo passo.

E seguirli passo passo non ci sarà difficile, perchè il grande, il prevalente loro mezzo di locomozione è quello delle gambe. I *Promessi Sposi* sono, sotto un certo aspetto, il romanzo... del podismo. E quando non si fanno delle marce forzate, si passeggia. Con una passeggiata, appunto, la storia comincia, con quella malaugurata passeggiata del 7 novembre 1628 con cui Don Abbondio si era senza dubbio proposto di

scaldar le membra contro i primi freddi autunnali e che invece aveva finito con l'aggiacciargli il sangue per l'incontro dei due bravi. Ma la passeggiata pedestre non era soltanto uno svago di curati e d'altra povera gente. Ricordate? Dopo il tempestoso colloquio con padre Cristoforo Don Rodrigo, dopo aver ruminato vaghi disegni di vendetta e di vittoria, ordina: — « ... se: persone di seguito, per la passeggiata: subito. La spada, la cappa, il cappello: subito ». E dal suo castello, con quel torvo seguito, e nella anche più torva compagnia de' suoi pensieri, egli andò passeg-



• Per una di quelle stradeciole..... •

giando verso Lecco. C'erano alcune miglia di strada; ma non contavano. Oggi, tra carrozze e automobili, delle miglia a piedi nessun gentiluomo ne fa più. L'andar a piedi è divenuto uno sport e si chiama podismo.

E le strade? Non dovevano essere grau che buone. Il castello di Rodrigo era in alto, dominando il villaggio dei promessi sposi e gli altri vicini sino al lago. Dall'una all'altra di quelle terre, dall'altura alla riva, da un poggio all'altro



Don Abbondio e le donne in fuga dal villaggio.



La spedizione pedestre degli sposi con Agnese ed i testamenti alla casa del curato.

correvano, e corrono tuttavia, strade e stradette, più o meno ripide o piane. Stradette più che strade, senza dubbio; stradicciole le chiama subito dopo il Manzoni, e quella seguita da don Abbondio ha nome, a poche righe di distanza, così di strada come di sentiero. Il che prova, non che il Manzoni non s'intendesse di sinonimi o non ne facesse caso, ma che — tenendo la parola « strada » per termine generico — sapesse e lasciasse intendere che quelle strade erano tutte o quasi, in particolare, stradicciole e viottole e sentieri.

Ma, se non erano gran che buone, non dovevano neanche essere gran che cattive, almeno mentre era tempo da passeggiare. Per la sua stradicciola don Abbondio poteva dir « tranquillamente il suo ufficio » e solo a tratti, fra un salmo e l'altro, chiudeva il breviario, e allora guardava a terra e buttava « con un piede verso il muro i ciottoli che facevano inciampo ».

Ne troveremo di peggio.

•••

Un gran camminatore, nei *Promessi Sposi*, per la sua condizione di francescano, di cappuc-

cino, è padre Cristoforo. Non senza una ragione il mezzo di locomozione delle proprie gambe è stato chiamato « il cavallo di San Francesco ». Appena compiuta la cerimonia della vestizione per la quale il baldo e fiero cavaliere Lodovico era divenuto il cappuccino padre Cristoforo, e finita in modo commovente l'altra cerimonia del perdono in casa dei parenti dell'ucciso, il frate, con sotto il braccio la sporta nella quale era il pane del perdono, s'avviò al convento del suo noviziato, sessanta miglia lontano, un piccolo tratto, cioè — tenendo conto che il miglio milanese era 1784 metri — di più che 107 chilometri. Ma che importanza ha questo viaggio davanti all'altra passeggiata che, per effetto delle pressioni diplomatiche del conte zio sul padre provinciale, l'inviso difensore di Renzo e di Lucia, deve fare da Pescarenico a Rimini, dal lago di Como all'Adriatico? E, poichè lo ritroviamo al Lazzaretto di Milano durante la peste, le centinaia di chilometri a piedi furono anche una volta rifatte. Oggi i cappuccini prendono modestamente il loro biglietto di terza classe e vanno in ferrovia.

Ma il camminatore che deve suscitare la nostra



L'odissea podistica di Renzo da Milano a Bergamo.



Le barche sul Lago di Lecco.

ammirazione è Renzo; camminatore per forza, non per inclinazione, ma per ciò forse più resistente. Che cosa è per lui il breve tratto da Olate — se Olate è veramente il paesetto dei *Promessi Sposi* — a Lecco, con in mano i capponi invano destinati al dottor Azzeccagarbugli? Qualche miglio di strada non dà pensiero, nonché a lui, neanche a quel bravo ragazzetto di Menico, che Agnese lo trottare — nella sera fatale della sorpresa in casa del curato e della fuga — sino

a Pescarenico con la promessa di due belle parpagliole nuove. E, mentre suonano le campane a stormo, non è certo la fatica del cammino sino al convento — nonostante lo sforzo della prima corsa attraverso i campi — che opprime Lucia, sbigottita dietro Agnese e Renzo.

È più strada da Monza a Milano — quella che Renzo fa dopo aver lasciate le donne sul punto d'essere messe nella pericolosa protezione della Signora. « La strada era allora tutta sepolta tra due alte rive, fangosa, sassosa, solcata da rotaie profonde, che, dopo una pioggia, divenivan rigagnoli; e in certe parti più basse, s'allagava tutta, che si sarebbe potuto andare in barca. A que' passi, un niccol sentiero eretto, a scalini, sulla riva, indicava che altri passeggeri s'erano fatta una strada nei campi ». E,



La barchetta di tragheto clandestino sull'Adda.



La fuga notturna sul Lago.

arrivato a Porta Orientale, la città non gli offre gran che di meglio. « La strada che si apriva dinanzi a chi entrava per quella porta, non si paragonerebbe male a quella che ora si presenta a chi entri da porta Tosa. Un fossatello le scorreva nel mezzo, fino a poca distanza dalla porta, e la divideva così in due stradette tortuose, ricoperte di polvere o di fango, secondo la stagione. Al punto dov'era, e dov'è tuttora quella viuzza chiamata di Borghetto, il fossatello si perdeva in una fogna ».

Più lunga fu la marcia di Renzo — una vera marcia forzata, col terrore della prigione e magari della forca — da Milano a « quel paese nel territorio di Bergamo, dov'era accasato quel suo cugino Bortolo, se ve ne rammentate, che più volte l'aveva invitato a andar là ». Cammina, cammina, ignaro o incerto della strada: « aveva fatte forse dodici miglia, che non era distante da Milano più di sei; e in quanto a Bergamo, era molto se non

se n'era allontanato ». È il gran viaggio di Renzo... all'estero. Oltre l'Adda egli si troverà in territorio della Repubblica veneta, al sicuro dai birri del Ducato di Milano. E quella Adda, a cui non si arriva mai! A Gorgonzola lo avvertono che ce n'è ancora per un sei miglia. E ne ha fatte delle miglia dalla mattina, senza altra sosta che quella brevissima all'osteria della vecchia, e l'altra lì a Gorgonzola! Ed è sera, e la notte lo coglie nel bosco e piove, e la strada, a-



Il mercante milanese
a Gorgonzola.

passano i galantuomini, la gente che può dar conto di sé. E Renzo deve, con una coscienza da galantuomo, usar una prudenza da birbante. I ponti, nella loro relativa rarità, avevano allora maggior importanza che non abbiano oggi. La sorveglianza vi era stretta, anche perché vi era facile. E il ponte di Cassano era un ponte di confine, e quindi poteva essere passaggio di malfattori e di contrabbandieri.

Basta per aver un'idea esatta del pericolo che poteva correre Renzo fuggiasco sul ponte di Cassano, ricordare un altro particolare del romanzo e un altro ponte — quello di Lecco. Quando padre Cristoforo fa fuggire i suoi protetti, inviandoli a Monza, vuole ch'essi facciano la traversata del lago in barca e che il baroccio li aspetti alla riva opposta, mentre sarebbe stato assai più sbrigativo avviarsi pel ponte di Lecco. Ma convien sapere — ci avverte il Bindoni nella sua topografia del romanzo — che il ponte, dalla parte della costiera, metteva capo a un isolotto, cinto all'intorno da un canale (ora interrato), che comunicava col lago di sopra e di sotto... e non lo si passava che per un ponte certamente levatoio, guardato probabilmente da armati. Il ponte stesso, munito di torri, delle

vendo evitata quella maestra, deve esser tutt'altro che agevole. La mattina seguente, dopo il triste sonno nella capanna, riesce finalmente a passar l'Adda. Ma non sulla chiatta di Canonica, non sul ponte di Cassano.

I ponti, in ispecie, secondo afferma l'oste di Gorgonzola sono i luoghi dove

quali una almeno, che si vede riprodotta in alcune stampe del secolo scorso, allora esisteva, era interrotto nel terzo arco di qua dalla sponda destra, il quale era sostituito da un altro ponte levatoio.

Renzo aveva dunque delle buone ragioni per evitare il ponte di Cassano. E, quando fu sull'altra riva, ne aveva delle ottime per gridare « Viva San Marco! ». Intanto, gli rimanevano ancora nove miglia da fare che, aggiunte a tutte le altre fatte il giorno avanti, facevano una bella somma di cammino, tale da suscitare in noi la più viva considerazione per le gambe del povero filatore di seta.



Don Rodrigo a cavallo.



Sul baroccio, verso il Castello dell'Innominato.

I Promessi Sposi sono il poema dei poveri diavoli, e si capisce quindi che il mezzo di trasporto più in uso siano le gambe. Don Abbondio, quando vuol tornare alla sua cura dalla visita al cardinale, cerca in un angolo di una stanza il suo cavallo — il bastone. Ma questo non è un mezzo di trasporto che per le vie... dell'umorismo. Ce ne sono degli altri: barche, cavalcature, veicoli.

Quando padre Cristoforo dispone i suoi protetti alla fuga, avverte: — Andate alla riva del lago... Là vedrete un battello fermo; direte: barca... — ecc. Il buon frate, e con lui il Manzoni, non faceva

gran differenza tra barca e battello. Non gli passava certo per la mente che fra meno di tre secoli quel diminutivo « battello » sarebbe servito quasi unicamente a indicare delle enormi barche correnti da riva a riva del lago e da approdo ad approdo con la forza meravi-

giosa del vapore. Quanto ai battelli d'allora, essi non dovevano differir di molto dalla barchetta d'oggi, poichè in nulla ha tanta forza lo spirito conservatore dell'umanità come nei mezzi di vita, e principalmente di moto, di cui si serve la povera gente. Su quei mezzi non impera la moda; e quasi sempre le stesse scoperte più rivoluzionarie vi passano accanto e se le lasciano indietro intatte, come se ne fossero avviste.

Una grossa barca piatta, e quindi più agevole al traghetto di uomini e d'oggetti, era quella chiatto di Canonica, il cui carattere, diremo così, ufficiale

Un mezzo di trasporto che non serve alla plebe d'allora è la cavalcatura, siano cavalli, siano muli. Bisogna salire almeno sino ai mercanti, ai curati, ai letterati per trovar gente a cavallo — a cavallo magari d'un asino. Quando la paura dei lanzichenecchi induce don Abbondio alla fuga, invano egli supplica dalla finestra i passanti: « fate questa carità al vostro povero curato di cercargli qualche cavallo, qualche mulo... » Vana preghiera: gli tocca andar a piedi anche lui, con Agnese e con Perpetua.



Il carro del monatti.

Solo dal paese del sarto al castello dell'Innominato gli riesce d'avere un baroccio. E



La carrozza di Ferrer.



Il ratto di Lucia.

dispiaceva al nostro guardingo Renzo per il passaggio dell'Adda e gli faceva preferire la barchetta del pescatore « che veniva adagio, contr'acqua, radendo quella sponda ». Guardingo anch'esso, quel pescatore, *et pour cause*. — Alla « voce leggiera leggera » di Renzo, quegli « guarda attentamente lungo l'acqua che viene, si volta a guardare indietro, lungo l'acqua che va, e poi dirizza la prora verso Renzo, e approda ». L'Adda ha perduto quel mistero di equivoche avventure. I mezzi di trasporto fluviali hanno semplificato i loro destini, nel pescatore d'allora, invece, badava a render qualche servizio a contrabbandieri e banditi, non tanto per il guadagno quanto per tenerseli buoni.



La carrozza che ricondusse a casa propria Don Abbondio.

quella parte di strada egli l'aveva fatta prima su un... agnello. — « Vada pur su di buon animo: è un agnello » gli aveva detto l'aiutante di camera del cardinale, quando don Abbondio aveva dovuto, per obbedienza, montar a cavallo in compagnia dell'Innominato per recarsi da Lucia. L'agnello era una mula, una bestia veramente quieta. — « Si figuri, — gli aveva già spiegato quel tal aiutante — è la mula del segretario, che è un letterato ».

A cavallo andava da Milano a Bergamo, più volte l'anno, quel mercante milanese che si fermò all'osteria di Gorgonzola, dove si trovava Renzo. A cavallo corre dal castello dell'Innominato, prima della conversione di questo, il Nibbio per informare Egidio della volontà del padrone

che Lucia sia rapita dal convento. E il cavallo è, naturalmente, il mezzo di trasporto dei gentiluomini: a cavallo incontriamo, su pel castello dell'Inominato, costui che ritorna dal colloquio col cardinal Borromeo e, prima, don Rodrigo, che gli va a chiedere aiuto per la sua scellerata impresa.

Il baroccio, invece, è il consueto veicolo popolare, che si prende volentieri quando si può far a meno d'andar a piedi. Anche questo veicolo, come le barche del lago di Como, deve aver poco o nulla mutato da allora a ora.

Qualche cosa tra il carretto e la carrozza, che gli sbalzi della corsa dovevano far riconoscere più strettamente imparentato col primo che con la seconda. In baroccio, dopo aver traversato il lago, i fuggiaschi riparano a Monza; e il Manzoni ricorda espressamente « le continue scosse della disagiata vettura »; e « un pesciauolo di Pescarenico, che andava a Milano, secondo l'ordinario a spacciar la sua mercanzia in baroccio, porta ad Agnese, a Monza, notizie di frate Cristoforo e indirettamente di Renzo; e sul baroccio del pesciauolo Agnese torna da Monza a Pescarenico, per poi recarsi al suo villaggio.

E, a proposito dei messaggi portati dal pesciauolo, non è inopportuno — su tema di viaggi — ricordare come, in quei tempi, si stesse male a... posta. In verità, la posta c'era e quella di Milano l'aveva in appalto il Corriere maggiore dal quale dipendevano gli altri corrieri. C'era obbligo per una quarantina di paesi, sino a Trento; il servizio nello Stato si coordinava alla meglio, con quelli d'altri Stati. Il Corriere maggiore era obbligato a tener ufficio, ordinariamente, in piazza Mercanti. Si spendeva parecchio per mandar

una lettera, e perciò la posta serviva principalmente per commercianti. I nobili si servivano

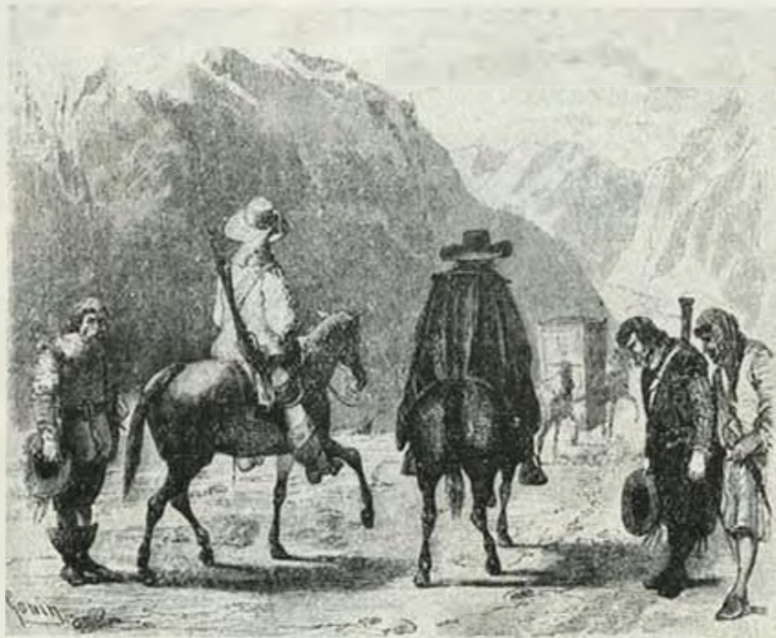
di messaggeri propri. Il Nibbio, per esempio, era adoperato dall'Inominato regolarmente per la sua corrispondenza con Egidio a Monza. Gli ordini monastici si servivano di frati. E' un frate che porta da Milano a padre Cristoforo l'ordine di partire per Rimini. La plebe se la cavava come poteva. Si aspettava una occasione — come quella del pesciauolo, per esempio, o altri consimili: qualcuno che per affari suoi a

vesse da andare in un certo posto e passare per certi posti. Quanto ai carteggi, il Manzoni stesso ce ne descrive gustosamente le difficoltà.

Renzo, per esempio, sapeva appena leggere lo stampato; poco discosto, dunque dall'analfabetismo. Analfabete Agnese e Lucia Bisognava cercar uno che scrivesse; poi uno che leggesse; e quello che scriveva esprimeva un po' a modo suo il pensiero di chi mandava la lettera; quello che leggeva lo interpretava a modo suo ed equivoci e pasticci. Cose che oggi non capitano. Ahimè, in Italia bisogna essere ancora modesti e correggere: cose che oggi non dovrebbero capitar più. Siamo arrivati al francobollo di tre soldi senza veder, neanche di lontano il tramonto dell'analfabetismo.

Rimettiamoci in viaggio, e lasciamo il baroccio per veicoli più signorili, rifiutandoci di arrestarci a quell'atroce straordinario mezzo di trasporto per tutte le classi, che fu il carro dei monatti durante la peste.

Veicolo signorile, benchè di determinazione un po' vaga, è la carrozza. Essa serve, nelle famiglie aristocratiche, per viaggi e per le passeggiate in città, con qualche diversità di forma e di eleganza, senza dubbio



La lettiga e le due mule verso il Castello dell'Inominato.



La baroccia del dott. Settala per le vie di Milano.

secondo il diverso uso. In carrozza è rapita Lucia a Monza; in carrozza don Rodrigo lascia il suo castello per ritirarsi a Milano; in carrozza la giovane Gertrude è portata da Milano al monastero di Monza. Ma anche in carrozza Gertrude va a passeggio per Milano. « Dopo un solito giro, si riuscì alla strada Marina, che allora attraversava lo spazio occupato ora dal giardino pubblico, ed era il luogo dove i signori venivano in carrozza a ricrearsi delle fatiche della giornata ». È uno degli zii che accompagnavano la fanciulla pareva, in particolar modo « conoscesse ogni persona, ogni carrozza, ogni livrea ».

Più comoda, come il nome stesso indica, la lettiga. E una lettiga è mandata su al castello dell'Innominato per prendere la povera Lucia, « afranta dall'angoscia. Più piccola, generalmente per una persona sola, la bussola. Una bussola avevano portata seco, e nascosta in una casa disabitata, i bravi di don Rodrigo per cacciarvi Lucia quella notte in cui, invece, dovettero tornarsene via « come un branco di segugi, dopo aver inseguita invano una lepre ». E in bussola andava visitando i suoi malati, per Milano, il profetico Lodovico Settala quel giorno in cui la folla minacciava di fargli passare un brutto



Il brivaccio s'informa dall'oste.

quarto d'ora « gridando esser lui il capo di coloro che volevano per forza che ci fosse la peste ». La bussola era portata a braccia da « portantini ».

Ma fra questo andar su e giù, vicino e lontano, in bussola, in lettiga, in carrozza, in baroccio, a cavallo, in barca e sopra tutto a piedi, sarà bene il caso di fermarsi un istante a prender ristoro. Siamo — convien ricordarsene — con povera gente, e ci fermeremo quindi all'osteria.

L'osteria è un luogo plebeo, ma è già qualcosa meglio — almeno dal punto di vista morale — della taverna. Con una taverna facciamo rapida e sgradita conoscenza presso il castello dell'Innominato « appiè del poggio, all'imboccatura dell'erto e tortuoso sentiero ». Ricordate? « Sur una vecchia insegna, che pendeva sopra l'uscio, era dipinto da tutt'e due le parti un sole ruggiante; ma la voce pubblica... non chiamava quella taverna che col nome della Malanotte ». Quando don Rodrigo arriva, un ragazzaccio vi entra « ad informare tre sghèrri, che stavan giocando, con certe carte sudicie e piegate in forma di tegoli ». Non più elegante doveva essere l'osteria nel villaggio di Renzo. Di solito queste osterie — e anche per esse, come per ogni altra

cosa popolare, il carattere non è oggi gran fatto mutato — avevano una stanzaccia più o meno grande con una vasta tavola, a cui sedevano in



Renzo, Tondo e Giuvino all'osteria.

giro, nel posto che volevano o che trovavano libero, gli avventori. Nell'osteria del villaggio, infatti, si parla « della tavola », non d'una tavola. Renzo però poté andar in una stanza vicina. Quanto alla cucina, Renzo era troppo preoccupato per lasciarcene un giudizio; ma l'oste ne era naturalmente entusiasta. « Ora vi porterò un piatto di polpette, che le simili non le avete mai mangiate ». E quando il suo cliente lo interroga sui bravacci che sono di là, egli risponde, fra l'altro: — « E che diavolo vi vien voglia di saper tante cose... con davanti quelle polpette, che farebbero resuscitare un morto? » —

All'osteria di Monza, dove si fermano i fuggiaschi, nulla di meglio: del resto « non parve vero a tutt'e tre di sedersi sur una panca ».

A Milano, le osterie non mancavano. Renzo ne cercava una « per mangiar un boccone, e dormir da povero figliuolo ». E, girato un po' « entrò in un usciccio, sopra il quale pendeva l'insegna della luna piena ». Segui un cortiletto, s'accostò all'uscio che metteva in cucina, alzò il saliscendi... « Due lumi a mano, pendenti da due pertiche attaccate alla trave del palco, vi spandevano una mezza luce. Molta gente era seduta, non però in ozio, su due panche, di qua e di là d'una tavola stretta e lunga, che teneva quasi tutta una parte della stanza: a intervalli,



Nell'osteria del villaggio.

tovaglie e piatti; a intervalli, carte voltate e rivoltate, dadi buttati e raccolti; fiaschi e bicchieri per tutto. Si vedevano anche correre *berlinghe, scali e parpagliole*... Il chiasso era

grande. Un garzone girava innanzi e indietro, in fretta e in furia...: l'oste era a sedere sur una piccola panca, sotto la cappa del camino... « Ecco un quadro perfetto d'una osteria del seicento — da disgradarne un fiammingo. Non c'è lista di vivande. — « Ho dello stufato: vi piace? » — domanda l'oste a Renzo. — « Sì, bravo: dello stufato ».

Osteria e locanda, quella della *Luna piena*. Renzo domanda anche un letto alla buona; ma sente il bisogno di aggiungere — e immaginiamo facilmente che l'aggiunta fosse necessaria: — « basta che i lenzuoli sian di bucato ».

Poi c'è la storia delle « generalità », più complicate che non siano ora. Il forestiero deve dire nome e cognome, e di che nazione sarà, a che negozio viene, se ha seco armi... quanto tempo ha di fermarsi in questa città... « Parole delle grida, a cui seguono le minacce... » sotto pena a qual si voglia dei detti osti, tavernai ed altri, come sopra, di trecento scudi, da essere applicati, per i due terzi alla regia Camera, e l'altro all'accusatore o delatore. Ed in caso di inabilità, cinque anni di galera, e maggior pena, pecuniaria o corporale, all'arbitrio di sua eccellenza ».

Conosciuta la *Luna piena*, si può sorpassare sull'osteria di quel paesello tra Milano e l'Adda, che aveva appena una frasca per insegna ed ove una vecchia offrì a Renzo soltanto dello stracchino e — diceva lei — del vin buono; e sull'osteria — quella un po' meno meschina — di Gorgonzola, dove Renzo, che s'era messo « a sedere in fondo della tavola, vicino all'uscio: il posto dei vergognosi », si riconcilia un po' col vino,



Renzo e la spila alla *Luna piena*.

Renzo e di Lucia — gli alberghi italiani valevano poco. Sopra tutto letti duri e mancanza di buona biancheria. In compenso, prezzi discreti.

Nel suo viaggio attraverso l'Italia egli trovò buoni alberghi, che lo contentarono pienamente, solo a Verona e a Piacenza — a Verona specialmente. — L'albergo peggiore lo trovò a Pavia. « Qui si paga, e in Milano, la legna a partito; e si manca materassi a i letti ». E tuttavia di Milano giudicava: « Questa città è la più popolata d'Italia, grande e piena d'ogni sorte d'artigiani e di mercanzia: non dissimiglia troppo a Parigi, e ha molto la vista di città francese ».

Peccato che mancassero materassi ai letti... E' tal notizia, questa, da farci smettere il viaggio e... tornar nel tempo nostro.

ETTORE JANNI.



Tra un bicchiere e l'altro.



L'ex Ministro on. Massimo d'Aleandro il 7 luglio 1908.

La sua morte fu l'epilogo atteso con timore da quanti lo stimavano, e lo ammiravano in Italia (ed erano moltissimi) di un'agonia lunga e dolorosa che durava ormai dal giorno in cui, nel Marzo dello scorso anno egli era stato colto da paralisi nell'aula di Montecitorio.

Il Touring ricorda con riconoscenza il vivo interesse ch'egli, come privato cittadino e più ancora — negli ultimi tempi — come Ministro delle Finanze, dimostrò pel nostro Istituto e per le nostre iniziative, massime per la riduzione della tassa sulla bicicletta. Infatti si prese così a cuore la benefica causa e le istanze del Touring, che al principio di esse, venne egli stesso a Milano per discutere in seno alla Direzione nostra il progetto di prossima presentazione e per assumere gli accordi opportuni. Il grave malore che lo tolse alla vita politica privò anche la futura legge d'uno tra i suoi più validi ed autorevoli sostenitori.

L'on. Fausto Massimili da Brescia, fu il discepolo prescelto di Giuseppe Zanardelli.



Bologna. — Panorama.

I ricchi piani della valle del Po che da Piacenza scendono sino a Rimini e si chiamano strade magnifiche e ben tenute. La regione è fertile, popolosa di città e di terre, piena di ricordi storici e di opere d'arte, così che è difficile trovarne un'altra più adatta e comoda alle gare degli automobili, per ragioni di viabilità e di opportunità. La Sezione dell'A. C. di Bologna, per attivo impulso dei soci, e specialmente del presidente Ugo Gregorini Bingham, farà correre quest'anno, in settembre, la Coppa Florio sopra un percorso interamente compreso nella provincia bolognese.

Le difficoltà non furono né poche, né lievi. Finanze, assettamento di strade e di ponti, trattative coi comuni, colle case produttrici, con altri A. C. per evitare concorrenze di data, tutto fu superato con tenace attività, ed ora la gara può dirsi sicura.

Il percorso scelto

dovrebbe cominciare al bivio tra la via Emilia e quella di San Giovanni in Persiceto, proprio

dove la rinomata trattoria della *Chiccedna* attrae i bolognesi colla seduzione delle classiche tagliatelle; ma il passaggio a livello della ferrovia era un grave intoppo. Fortunatamente, poco più oltre, una via secondaria offriva un sottopassaggio di cui, coi necessari allargamenti, si fece profitto; quindi la partenza e l'arrivo saranno un po' più sopra al bivio, circa nel luogo detto Spirito Santo. Di là si raggiunge la magnifica via di Persiceto; e dico Persiceto, perché il San Giovanni è una giunta relativamente recente. Persiceto, o Persiceta era un ducato dei Longobardi noto nelle storie assai, per non lasciargli il suo nome genuino.

Ma poco dopo s'incontra un altro intoppo, il ponte sul torrente Lavino. Chi lo abbia così fabbricato non so, ma meriterebbe i più tre-



Il cartello del circuito



Rettilineo sulla Via Persicetana.

mendi castighi dagli Dei superied inferi, se già non li soffre, perchè deve esser morto da un pezzo.

Immaginate una rampa di accesso che imbocca il ponte di sghimbescio, il ponte ad angolo e l'altra rampa anch'essa di traverso; il tutto poi che non combina colla direzione della

tiene, con saggio consiglio, ha colto il destro di rettificare il pericoloso ponte, rendendo così più agevole il percorso del circuito che è cosa transitoria, e migliorando in modo permanente la viabilità provinciale. I lavori saranno terminati a tempo.



Rettilineo sulla Via Emilia.

strada. Un rompicollo in salita, un trabocchetto in discesa, dove, non solo l'automobile, ma il modesto barrocchino rasentano volentieri la catastrofe.

I reclami erano molti ed antichi ed ora l'Amministrazione Provinciale, cui la strada appar-

La via procede di qui diritta sino a Persiceto, piccola, ma lieta ed industrie città, fabbricata, come tutti i castelli del bolognese, in pianta quadrata. Benchè liberata dall'impaccio delle mura, dovendo i concorrenti rasentarla esternamente, permaneva qualche angolo in-



Rettilineo sulla Via Emilia al Km. 19,700.



I lavori di «rettifica» del ponte sul Lavino.



I lavori di cilindatura della strada.

comodo che fu corretto e la strada prosegue verso Sant'Agata, terra che resta a pochi passi a destra della via.

Dopo Sant'Agata e una svolta resa più age-

livello della ferrovia, utilizzando il sottopassaggio di uno scolo secco, dopo il quale, lasciando a destra l'arcigna e dolorosa mole della casa di pena, si riesce nella via Emilia e si at-



I lavori d'ingrandimento del sottopassaggio della ferrovia Bologna-Milano con sifono per le acque e costruzione di strada presso Castelfranco.

vole, si corre verso Castelfranco. La via, verso Recovato, si restringe; ma con opportuni lavori, togliendo terreno ai lati, fu allargata. Presso a Castelfranco si evitò il passaggio a



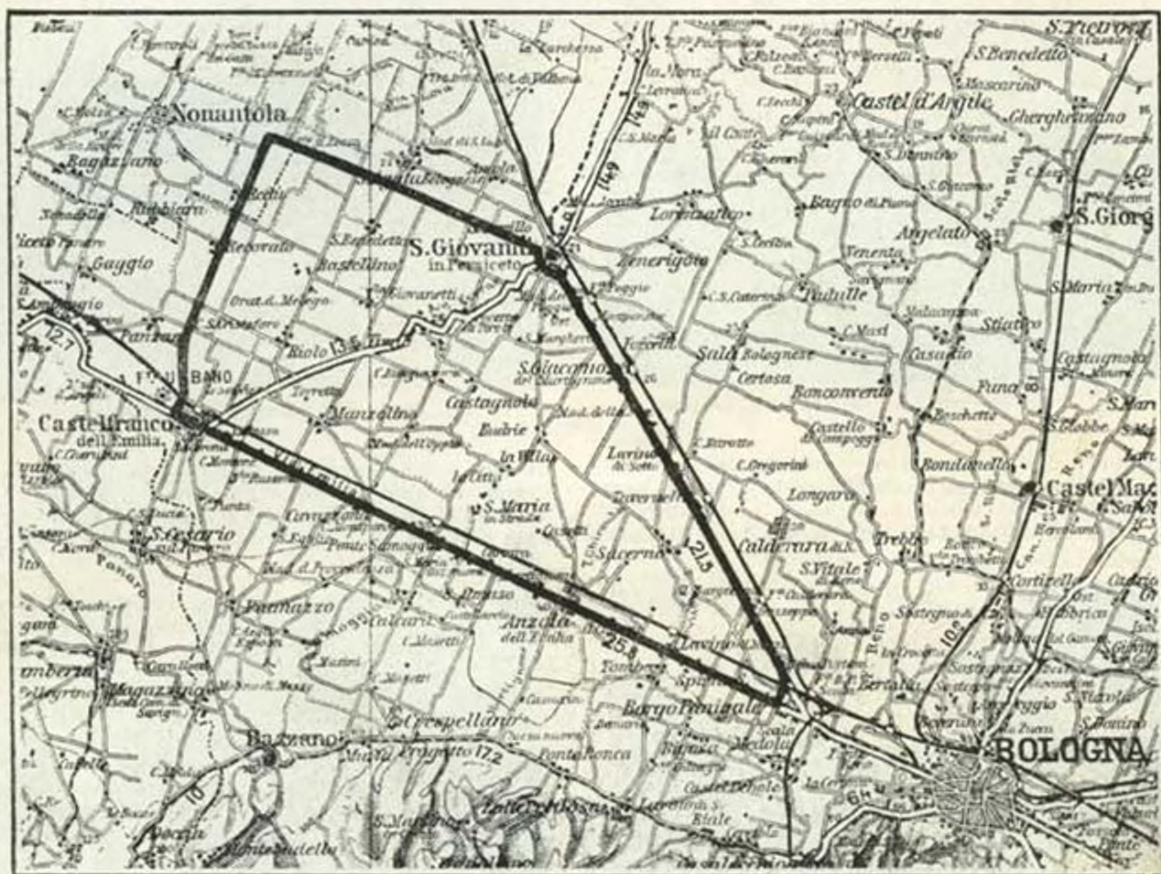
Tronco di strada cilindrata sulla Persicotana: tutto il percorso dopo la cilindatura sarà incatramato.

traversa la terra correndo per una piazza che ricorda quella di Chioggia come vastità e sicurezza. Indi si va dritti verso Bologna.

Chi conosce le vie italiane, ricorda questo pa-



Castelfranco. — La strada provinciale lo traversa in dritturn.



It. Circurro. — Estratto dal foglio 18 della Carta d'Italia del Touring.

radiso dei turisti! La via è larga, diritta, piana, soda e sicura. Le velocità vi si possono misurare e liberare e saranno mirabili sino all'arrivo. Tutto promette un risultato non comune, essendo state curate le precauzioni più minute di sorveglianza, di sicurezza, di incolumità, fino ai posti di soccorso della Croce Rossa, della quale è da sperare che non ci sia alcun bisogno. Se a qualcuno accade disgrazia, bisogna pensare ad un matto o ad un suicida.

Tale si presenta il percorso bolognese per la Coppa Florio, ottimo sotto ogni riguardo, fino alle strade incatramate, ed accolto con entusiasmo non solo nelle città, ma nelle terre, da per tutto, fino nelle umili case dei contadini

che bancheggiano lungo la strada. Tutti aspettano con benevola ansietà. Chi l'avrebbe detto ai Duchi longobardi di Persiceto o ai capitani di Castell'Alfiano ai tempi della Fossalta? Tutta cammina, anzi corre colla velocità dell'automobile.

A questa impresa meditata ed ardita non mancherà il plauso di tutti quelli che non si vogliono fermare, ma andare, e siamo certi che il trionfo coronerà le fatiche perseveranti di questo Automobile Club e dell'automobilismo italiano.

E avanti!

OLINDO GUERRINI



La targa dell'Automobile Club di Bologna.

LE VILLE REGALI

Quando la canicola inferisce ardente e soffocante sui nostri petti e sui nostri spiriti, e ci capita di leggere su qualche giornale la notizia che un Sovrano od un grande personaggio si è recato in villa — i nostri occhi si indugiano compiacentemente sul laconico « stelloncino ».

E' come una grande e fresca corrente d'aria che quelle brevi ed aride righe fanno irrompere

limite; ed al richiamo di delizie regali non può invidiare: questo è un mondo troppo lontano da noi, quasi diremmo, situato fuori della nostra vita.

Pure, talvolta l'immaginazione, abbandonata a sè stessa, vi emigra con fervido battito d'ale, e ci presenta — incorreggibile ed irrequieta turista — un caleidoscopio mirifico di refrigeranti

visioni: sono palazzi marmorei svelti di archi e di colonnati, protetti dall'ombra umida della verzura e specchiantisi nei laghetti solcati da cigni e seminati di naiadi; sono selve superbe e dense che stendono sul capo degli abitatori, volte smeraldine e fronzuti festoni, sono giardini tutti costellati ed olezzanti, su cui vegliano in loro perenne serenità dei vecchi e pagani numi di pietra, che, ritirati ormai dal servizio attivo e dalla ordinaria circolazione, si godono in pace un meritato riposo fra le erbe ed i muschi; sono chiacchierii di vive polle d'acqua chiara e gelida, sono sussurri di zampilli, sono inni di cascate.



La Villa Reale di Racconigi

da una regione benedetta fatta di ricordi e di sogni che sorge repentinamente innanzi al nostro pensiero.

E se scorrendo quelle linee stampate, se passando in rassegna quei recessi incantati che altra volta avevano rapita la nostra ammirazione o

essendo quelle immagini, più sontuose d'ogni realtà, che ci largisce con miliardaria munificenza la nostra fantasia — ci sfugge un sospiro, quello non è certo un moto di tristezza e d'invidia.

Parliamo di noi, poveri mortali, ai quali è concesso tutt'al più la modesta aspirazione di una rustica casetta a piè d'un monte, sulle pendici d'un colle od al margine della riviera; un rifugio verso cui ci sia concesso per qualche giorno di esulare dal rovente purgatorio degli asfalti cittadini. Oh, il nostro desiderio sa di non poter arrischiarsi oltre quel

La nostra memoria e la nostra fantasia vanno e vanno... e ci raffigurano le voluttà della signoria su quei regni fatali della natura e dell'arte.

E' questo un viaggio che non costa nulla, neppure della fatica, un portentoso viaggio da se-



La Villa Reale di Stupinigi.

dentari, simile in ciò alla maggior parte dei viaggi in cui trasportiamo quei lettori della nostra *Rivista* che non fanno del turismo... altro che a tavolino.

E' perciò dunque, che in questa stagione una visita, per quanto frettolosa e sommaria alle più

il fiorito suolo d'Italia — e vi si rovesciavano in un così selvaggio impeto di conquista che il povero giardino di Europa ne rimaneva tutto affuggiato.

Ma torniamo, o meglio, veniamo alle Ville regali.



Il Palazzo di Versailles.

notevoli ed alle più celebrate ville regali dell'Europa si presenta in queste colonne, doppiamente opportuna. Forse ci accadrà di obliare per poco il tormento del caldo e dell'afa.



Cominciando dall'Italia vorremmo poter dire di più e di meglio di quanto ci è possibile fare in questa rapida e ristretta disamina.

E' il nostro paese infatti la terra classica e quasi diremmo, leggendaria delle villeggiature. Lo sapevano gli antichi imperatori romani, signori del mondo, che non cercavano altra plaga per innalzarvi quei fastosi e celeberrimi edifici che ancor oggi, colle ruine superstiti, ci parlano solenni delle grandezze e del gusto raffinatamente epicureo dei nostri avi. E lo sapevano

i barbari anche, i quali di tanto in tanto, annoiati forse dalla monotonia delle loro lande, dei loro boschi e delle loro paludi, cercavano la villeggiatura sotto il cielo ridente e sopra

Nella nostra contrada ve ne sono molte tutte bellissime per pregi intrinseci e per grandezza delle memorie storiche che vi sono connesse.

Ma per limitarci alle Ville che costituiscono attualmente l'appannaggio della Corona ed, in senso ancor più ristretto, a quelle ove S. M. il Re Vittorio Emanuele III trascorre il poco tempo ch'egli non dedica alle cure dello Stato — diremo di pochissime.

La prediletta è senza dubbio, attualmente, la Villa di Racconigi della quale diamo — avanti tutte — la riproduzione fotografica.

E' ad essa che il Sovrano dedica qualche mese in tranquillità, non appena la politica accenna a dichiararsi in ferie, quando cioè il caldo e la consuetudine spopolano la Capitale. Ivi egli ricorre con la sua famiglia e vi si trattiene di pre-

ferenza, sia per la quiete e l'amenità del luogo in vista del quale si spiega il maestoso scenario delle alpi biancheggianti, sia perchè vi parlano le memorie gloriose del suo vecchio

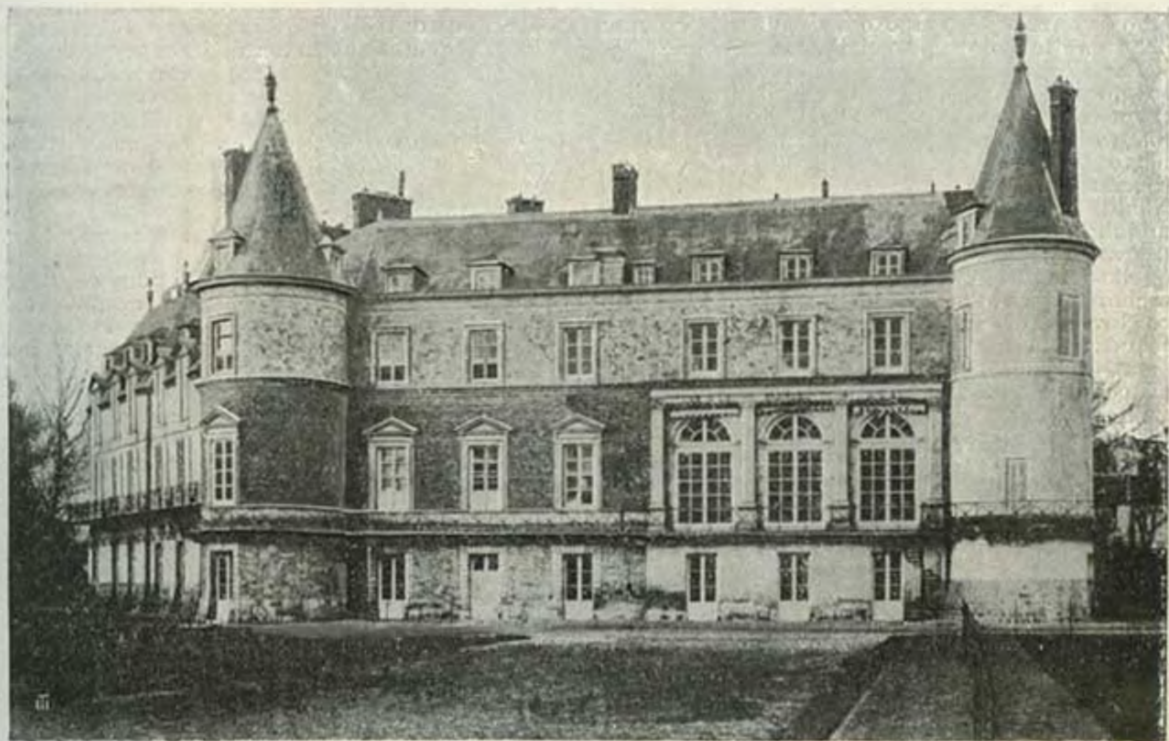


Castello di Fontainebleau.

Piemonte ed i fastigi guerreschi de' suoi Antenati.

Il Castello anticamente (le sue origini sono incerte; si dice che sorgesse su un convento di monache verso il mille) aveva struttura e funzioni di fortezza: quadrato, tozzo, massiccio,

Vittorio Emanuele III da parecchi anni vi ha fissato la propria dimora estiva e vi si trattiene fino a che l'autunno dagli eccelsi e nevosi vertici delle Alpi vicine non richiami le prime e taglienti brezze, e gli affari di Governo non richiedano la presenza del Sovrano in Quirinale.



Castello di Rambouillet.

con quattro torri agli angoli, circondato da spalti e da fossati, esso doveva essere di foggia comune ai castelli di quei ferrei tempi — destinati a servire di difesa. — Fu il teatro e l'attore principale di guerre accanite e sanguinose fra i principotti che allora signoreggiavano e si contendevano quelle regioni. Nel 1633 i Marchesi di Saluzzo, che l'avevano in dominio, lo cedettero alla Casa di Savoia e pochi anni di poi il Principe Emanuele Filiberto trasformò l'arcigno e minaccioso maniero in una villa seducente. Passato in possesso per donazione del Duca Carlo Emanuele al suo ultimo figlio Francesco Tommaso, al ramo collaterale di Casa Savoia, fu abbellita da quei discendenti che vi passavano gran parte dell'anno e si trasmise per Carlo Alberto ai contemporanei Re d'Italia.

Umberto l'aveva carissima e la circondava di grandi e costose cure.

E' a Racconigi che nacque il Principe del Piemonte, l'attuale erede del trono.



Il Castello di Sanssouci a Potsdam.

(Mus. A. Venezia)

Il Castello di Stupinigi, sia per l'aspetto suo che per la sua storia è fatto per destare, al solo vederlo, delle impressioni di forza e di letizia. La costruzione alza la fronte dal folto degli alberi in mezzo a cui sembra appiattato a meditar la caccia e reca al sommo della elevata cupola — significante e bellissimo emblema — un cervo in bronzo dorato, pregevole opera del Ladatte.

Stupinigi, posto come tutti sanno a 10 chilometri da Torino, fu effettivamente un elegante ritrovo di caccia fatto edificare da Carlo Emanuele III su disegno del Juvara ed in seguito modificato dal conte Benedetto Alfieri. E' circondato da un

bosco spesso, un giorno risonante di rauchi clangori, di grida e di scalpitii delle gioconde cavalcate rincorrenti le peste della grossa selvaggina — bosco cui unisce al palazzo uno de

quattro magnifici viali che si dipartono dal corpo centrale del palazzo.

La Villa di Stupinigi è oggi residenza estiva di S. M. la Regina Margherita.

Non meno grandiose e celebri sono due altre Ville Reali di Lombardia: quella di Monza, col l'immenso Parco popolato da ogni specie più rara di volatili e di quadrupedi, e quella di Milano, serena oasi di riposo e di silenzio a fianco del tumultuoso strepito della vita milanese.

La prima era soggiorno estivo favorito del compianto Re Umberto, il quale, cacciatore appassionatissimo e formidabile qual'era, soleva alternare quelle facili e cruenti battute coi ben più ardui e sudati inseguimenti e le poste ai camosci sulle erte alpine.

Fu in questo palazzo che venne portata, dopo il deprecato assassinio, la salma sanguinosa del Sovrano.

Fu fatto costruire nel 1770 dall'Arciduca Ferdinando d'Austria sotto la direzione del Piermarini. Detta villa ha ospitato per parecchio tempo dei chiari poeti italiani, quali Metastasio, Casti, Parini, che in quel raccoglimento e da quelle attrattive traevano le loro ispirazioni.

Nella Villa Reale di Milano passava fanciullo, le sue vacanze Re Vittorio Emanuele III. Ora i Sovrani più non vi capitano che raramente e solo di passaggio. Viene sovente concessa a benemeriti Comitati cittadini per utili iniziative di Esposizioni, Congressi, beneficenze, ecc.

Merita pure menzione il tenimento di S. Rossore presso Pisa, fra i dolci colli toscani, splendido luogo di regale georgica, ospitante nelle sue pingui praterie mandrie di bellissimi cavalli puro sangue di cui è curato in modo intelligente l'allevamento.

Ma i due Eden che riuniscono i miracoli degli artefici alla più liberale magnificenza del suolo ed all'incanto dei dintorni, sono i Palazzi di Caserta e di Capodimonte. Troppo spazio occorrerebbe il descriverli.

Chi li ha ammirati una volta non può a meno di conservarne un perenne e profondo ricordo.

Basti dire che siffino che l'altro (entrambi edificati verso la metà del secolo XVIII da Re Carlo di Borbone) ci presentano un trionfo di colonne, di archi massicci, di marmi intagliati a vari colori, di ampi scaloni, di sale splendidi, ed una profusione di boschi, di giardini e di acque.

Anche il nostro Re, come il Padre ed il Nonno ha un vero culto per la caccia.

Non appena il tempo glielo permette, abbandona Roma in automobile e si reca a Castel Porziano, un'altra tenuta nei pressi dell'Agro dove non mancano certo dei buoni colpi di fucile, oppure giunge a Civitavecchia ove lo attende l'*Iola*, il suo bel yacht che volge la prora verso la selvaggia e dirupata isola di Montecristo.

In essa non vi sono i tesori di Simbad il marinaio, descritti nell'immaginoso romanzo di



Il Castello di Laxenburg (Austria).



L'Achilleion - Il Panorama visto dalla terrazza.

Alessandro Dumas padre, ma in compenso le capre selvatiche increspate sulle roccie e saltellanti fra i macchioni, offrono un invidiabile campo di esercitazione alla virtù di un seguace di Nembrod.

La Francia non si può dire esattamente che nell'ora che volge possiede delle Ville regali... per la semplice ragione che è retta a repubblica; pure non possiamo a meno di citare di essa alcune località che delle monarchie scomparse sono il documento più fedele



Palazzo di Sandringham.



Castello di Balmoral.

ed espressivo che ci rimanga. Non c'è che dire: come la Francia fu a' suoi tempi e per lunghis-

nazionale francese: Luigi XIV il gran re, Luigi XV suo figlio, e l'infelicissimo Luigi XVI che

suno volgere di secoli, il paese dei re per antonomasia, così nessun altro come i monarchi francesi conobbero il desiderio e la sapienza della vita comoda, elegante, spensierata.

Le ville di Versailles, di Fontainebleau, di Rambouillet, per non parlare di cento altre, ne sono la prova più eloquentemente irrefutabile.

Versailles è nota a tutti, più assai di tante importanti ville nostrane. Chi si reca a Parigi non può esimersi dal visitarla e chi non ha mai messo piede oltre il confine d'Italia, o n'ha sentito parlare da coloro che vi sono stati o la conosce almeno attraverso la lettura degli innumerevoli romanzi francesi che erano e sono tuttora piacevole pasto se non sempre sostanzioso, alle nostre generazioni.

Versailles fu la dimora abituale di 3 regnanti la cui personalità ed il regno dei quali impersonano due secoli fra i principalissimi della vita



Il castello di Windsor.

pagò colla testa le fastose esagerazioni e l'elegante cinismo de' suoi due progenitori.

Il corpo principale della villa reale dei Capeti è un edificio regolare dalle linee imponenti, ma monotone e fredde. Ad ogni passo, sia nel territorio propriamente detto della villa che



La Granja - Villa di Alfonso XIII.

nella città omonima ed adiacente si incontra un monumento od un ricordo dei tre sovrani che vi abitarono.

Il Castello di Versailles data da Luigi XIII il quale veniva sovente in quella terra a cacciare e che vi fece prima costruire un padiglione ed in seguito, nel 1624 una vera abitazione.

Il re sole vi lasciò grandissime impronte: di lui, e della vita opulenta e galante della sua corte che ebbe il grande riflesso in Francia e fuori, e che caratterizzò tutto quel secolo, parlano ancora l'imponenza degli edifici ed il mistero delizioso delle selve, delle grotte, e dei padiglioni che ospitarono tanti e sì celebri amori ed intrighi. I grandi giardini hanno uno speciale valore storico ed artistico in quanto furono quelli che instaurarono nell'architettura — chiamiamola così — della vegetazione, il metodo francese, che imperò poi per molto tempo in tutti i ricchi giardini d'Europa.

Fontainebleau è un superbo palazzo la cui storia si ricollega a molti avvenimenti decisivi dei destini della Francia. Esso ha un'origine molto antica. Fu fondato da Luigi VII e successivamente fu abitato da S. Luigi, Carlo V,

Carlo VII, Francesco I, il monarca geniale ed intellettuale che vi chiamò una celebre accolta di maestri italiani a decorarlo, ed in seguito da Enrico II, Caterina dei Medici, Luigi XIII e dai tre Luigi fino alla rivoluzione francese.

Napoleone I lo fece riparare per accogliere il Papa Pio VII che veniva ad incoronarlo imperatore dei francesi. Più tardi quel pontefice, arrestato, veniva trasferito a Savona ed indi a Fontainebleau, dove fu rinchiuso prigioniero. Napoleone, poco tempo dopo il suo ritorno dalla campagna del 1813, mentre stava cacciando a Grosbois, si fece improvvisamente a Fontainebleau, entra col piglio brusco che gli era proprio, nell'appartamento di Pio VII e l'abbraccia con effusione. Il Papa si intenerì e l'accolse affettuosamente. Il risultato di quella teatrale e patetica scena fu che poco appresso, il 25 gennaio, il pontefice firmava il celebre concordato di Fontainebleau, col quale egli rinunciava alla sovranità degli Stati romani.

Altrimenti commovente per la sua sincerità e drammaticità fu il nobile saluto — non doveva essere l'estremo — ch'egli fece nel cortile detto del Cavallo Bianco alla sua vecchia guardia, prima di recarsi, esule e confinato, all'Isola d'Elba.

Di Fontainebleau il grande Buonaparte scrisse



La Villa Reale di S. Sebastiano (Spagna).

nel suo memoriale di Sant'Elena: « Ecco la vera dimora dei re, la casa dei secoli! »

E si può credergli: egli era un uomo che se ne intendeva.

Rambouillet è la villeggiatura dei Presidenti della Repubblica, dopo essere stata quella dei re, imperatori, principi del sangue ed il rifugio dei grandi intelletti del secolo xvii.

Esteriormente il castello, bizzarra mescolanza di stili, non presenta grande interesse dal lato architettonico. Rimaneggiato senza metodo in diverse epoche, non ha altra pretesa che di essere un attraente convegno di caccia. Soltanto la grossa torre chiamata di Francesco I (il quale vi morì in una delle sale basse) sembra anteriore al xiv secolo.

La villa è circondata da un parco dove raccontasi che Rabelais venisse a meditare in una grotta che porta il suo nome.

Le ville dell'Imperatore di Germania sono parecchie; ma per ragioni di tempo e di spazio ci basta citare il Castello di *Sans-Souci* a Potsdam, dove da Federico il Grande a Guglielmo II i Sovrani tedeschi erano consueti passarvi l'estate, e l'*Achilleion* di Corfù che ancora recentemente ha tanto occupato di sé l'opinione pubblica e la stampa di tutta l'Europa.

Il Palazzo *Sans-Souci* occupa un'eminenza che domina la vicina città ed è annesso ad una monumentale fontana per mezzo di uno scalone di venti metri. Fu fatto costruire da Federico il Grande al posto di un mulino divenuto leggendario.

Il mugnaio che l'aveva in proprietà era uno dei pochi esseri che dichiaravasi felice della vita.

Soprattutto nelle campagne tedesche delizia ancora la bonomia allegra ed un po' massiccia dei villici, la risposta che quell'uomo fenomeno diede al Grande Federico, il quale minacciava di spodestarlo della sua bicocca: « Vi sono dei giudici a Berlino! »

L'*Achilleion* fu comperato, or non è molto, dall'attuale imperatore di Germania ed è una

delle non numerose ville regali, tutta informata a squisito senso d'arte ed armonizzante col panorama che lo circonda, uno dei più belli del mondo, e nel tempo stesso colle memorie delle tradizioni elleniche di cui il paese è ancora saturo.

La villa spicca candida nella sua purissima linea fra una cupa vegetazione di cipressi e di lauri. Essa si apre con un portico a colonne, diviso dall'atrio magnifico per mezzo di grandi cortine di porpora.

Questo portico è dipinto di affreschi su fondo rosso pompeiano, e adorno di erme e di statue classiche.

L'*Achilleion* è totale creazione d'un delicato ed eletto spirito di donna: la imperatrice Elisabetta d'Austria, infatti l'immaginò e lo fece costruire durante una delle tante peregrinazioni traverso il mondo colle quali quell'anima dolorante cercava conforto e schermo contro una tragica fatalità di sciagure domestiche.

Ora dunque il Kaiser di Hohenzollern l'ha fatta sua perchè gli serve di gratissima sosta ed asilo nel corso delle innumerevoli crociere ch'ei suole compiere nel Mediterraneo.

Anche in Austria sono numerose le ville della Casa regnante.

Prima di tutte viene in ordine d'importanza il Castello di Schönbrunn situato un tempo in immediata vicinanza della capitale, ed ora parte di uno dei distretti di essa. Giace in amenissima posizione alla riva destra del Vienna, piccolo affluente del Danubio.

Tra il 1805 e il 1809 ebbe Napoleone a Schönbrunn il suo quartiere generale. Ivi fu firmato ai 26 dicembre 1805 la pace conclusa a Pressburgo. Ai 14 ottobre 1809 vi fu conclusa la pace di Vienna. E' a Schönbrunn che morì nel 1832 il duca di Reichstadt, figlio di Napoleone.

Miramare è troppo nota ai nostri lettori perchè ci indugiamo a parlarne.



La villa di Cintra (Portogallo).



Peterhof.



Pawlowek.



Trankolò orlo. (Det. A. Riccati)

Laxenburg è una vasta tenuta imperiale sul fiume Schwechat nell'Austria inferiore e precisamente vicino a Baden (l'antica Aquae dei romani). Il fiume nelle sue diramazioni forma delle amenissime isolette tutte coltivate a parco inglese, uno dei più belli d'Europa. I palazzi sono due: uno più antico del 1377, il secondo data dal 1600.

Ed ora volgiamoci all'Inghilterra, all'isola dai paesaggi austeri e sempre verdi, ove il fiero pittoresco delle immagini d'Ossian si mescola ai ricordi delle potenti evocazioni di Shakespeare e delle sentimentali descrizioni dello Scott.

Windsor Castle è la principale residenza del Re d'Inghilterra. Antichissimo è il sito. Basti dire che Guglielmo il Conquistatore (XI secolo) già vi abitava un maniero il quale, nel corso di secoli, venne ricostruito ed ampliato. La più cospicua caratteristica del Castello di Windsor è la torre circolare che arieggia, nell'insieme, la Mole Adriana. Nelle tette carceri fu rinchiuso, per ben 18 anni, il principe che doveva poscia assumere il titolo di Giacomo I, Re di Scozia. Notevoli sono la porta e la torre di Enrico VIII e la cappella di S. Giorgio edificata da

La Casa Regnante possiede inoltre il Real Sitio di Aranjuez ed il Pardo, in vicinanza di Madrid. Quest'ultima è particolarmente notevole per un curioso costume della dinastia spagnuola. Essa serve (come dire?) di antisala nuziale. Qualche giorno prima degli sponsali, la futura regina deve arrivare al Pardo e rimanervi un po' di tempo, finchè il re, con brillante seguito si reca a visitarla per poi avviarsi insieme e fare ufficialmente, da sposi, il loro ingresso in Madrid.

Villa Viçosa è una tenuta di caccia presso Lisbona dove il defunto Re Carlo, si recava spesso.

Fu precisamente ritornando da Villa Viçosa che egli fu assassinato pochi mesi fa, insieme al suo primogenito.

Altre villeggiature sono: Cintra, Cascaes e Mont'Estoril; quest'ultima, residenza di Maria Pia, sorella del nostro Re Umberto.

Re Leopoldo del Belgio passa l'estate in un suo bellissimo chalet ad Ostenda, quando pure (il che gli accade sovente) non trovasi all'estero.

Le ville russe sono note meno di tutte le altre, per le difficoltà di accedervi e la limitazione del tempo (e *pour cause*) concesso alla visita.



Lo chalet del Re Leopoldo del Belgio, ad Ostenda.

Edoardo IV. E' in questa cappella che ad intervalli si insigniscono alti personaggi dell'ordine ambittissimo della Giarrettiera.

Al sud di esso è il gran parco che ha una circonferenza di 90 chilometri. Regnanti o capi di altre nazioni visitando l'Inghilterra colà son ricevuti con gran pompa. Accoglienze oneste e liete furon fatte al presidente Fallières, lo scorso maggio.

A Sandringham risiedeva di preferenza Re Edoardo quando era Principe di Galles. E' una spaziosissima villa a pochi chilometri dal Mar del Nord. Colà egli e la sua famiglia vivevano lontani dal trambusto della città, dalle cure della corte, e adesso pure il « Re paciere » colà si reca quando vuole ritemperarsi dalle fatiche dei lunghi viaggi e goder la quiete e la solitudine.

Altro importante Castello è Balmoral che in *gaelico* significa « dimora maestosa ». Si trova nelle montagne di Scozia, e le sue pendici sono lambite dal fiume Dee.

Re Alfonso di Spagna si reca di solito colla famiglia a S. Sebastiano e nelle possessioni della Granja, nella provincia di Segovia, oltre la Sierra Guadarrama.

Il Castello di Peterhof, fatto erigere da Pietro il Grande, su imitazione di Versailles ed abbellito da Caterina — è senza dubbio fra i più interessanti.

Tzarkole-szelo è abitazione, in tempi normali, dello Czar, ma per l'architettura, per la verzura e le acque che lo circondano può anche servire benissimo di soggiorno estivo.

•••

Ed ora, lettore benevolo, che abbiamo compiuto questo vertiginoso pellegrinaggio traverso l'Europa, ora che abbiamo dimenticate per un poco le noie della canicola, nella ammirazione di un mondo che non è della nostra mediocre esistenza — torniamo un poco in noi, alla rustica casetta ch'è in cima alle nostre discrete aspirazioni; o piuttosto disponiamoci a regalarci un po' di villeggiatura, da miseri mortali, ma non per questo meno necessaria ed apprezzata. Quella che ci prepara il Touring ai monti od al mare col miglioramento dei piccoli e medi alberghi a cui ha efficacemente preludiato il recente e noto Concorso.

Il Gran Premio dell'Automobile Club di Francia.

(Foto di A. Weillachetti ed E. Tomassoni).



Hemery su « Benz » (11. arriv.)



La partenza delle vetture.
La prima (35) è la « Mercedes » vittoriosa



Sizaa su « Renault » (10).



L'equipe « Fiat » -
(7) Lancia (24) Nazaro, (10) Wagne



Minoja su « Lorraine De Dietrich » (38).



L'equipe « Benz ».



Organizzatori francesi e italiani.



Le signore al peso.



La folla al peso.



La vetturina « Sizaire et Naudin ».



La panne di "Lancia".



La panne di Callois.



VETTURINE - L'equipe « Delage ».



Le tribune.



VETTURINE - L'equipe « Isotta Fraschini ».



Rifugio Cevedale.



Rifugio Fedaja.



Rifugio Mantova.

Il Convegno Polisportivo di Trento.

... non son l'Alpi guancial propizio
a sonni e sogni perfidi, adulteri!
Canducci - Candore.

Così suona l'invito che sarà lanciato per il Convegno polisportivo di Trento:

« Nel chiamare l'invito al Congresso polisportivo di Trento, noi siamo consci di fare appello ad un sentimento che sa parlare alle anime senza bisogno che noi lo adorniamo di frasi.

« Sono nei nuovi rifugi che la Società degli Alpini Tridentini inaugura sui monti, la difesa dei quali è ad essi affidata; e chi conosce l'asprezza delle nostre lotte e la tenacia della nostra fede comprende l'importanza altissima di questo avvenimento. A renderlo più significativo e più solenne il Touring Club Italiano, la più forte Associazione sportiva nazionale, ha voluto indire in Trento, per l'occasione, il suo Convegno generale, o la Stazione Universitaria del C. A. I. vi collega la sua settimana alpinistica. Trento appresta agli ospiti che la visiteranno accoglienze fraterne. Vengano fra noi numerosi i fratelli a darci il conforto della loro solidarietà; ed accorrono in schiera i Trentini ad accogliere degnamente gli ospiti e ad affermare la nostra patria degna dei destini ai quali essa ardentemente aspira ».

Il vasto programma del Convegno e delle feste fu già riferito molto sommarariamente da questa *Rivista*. Parmi però valga la pena di entrare un poco in dettagli anche per far noto, in quale splendido ambiente gli ospiti del Trentino verranno a passare qualche lieta giornata, recando colla presenza loro oltre che l'omaggio spirituale alla nostra terra, la prova novella delle belle energie che ornano le genti di razza latina.

Dal 19 al 23 agosto seguiranno le inaugurazioni nel Gruppo di Brenta e quello nel Gruppo del Cividale.

La riunione seguirà in una delle più belle città del Trentino, a Riva, detta la *perla del Garda*, a Riva spezziantesi nelle azzurre e profonde acque del bel lago nostro, tra sponde coperte d'olivi e di cedri. Nel cammino oltre alle visite dei rifugi saranno visitati il misterioso e pittoresco lago di Tovel e l'Industre Cles, la bella e ridente borgata che diede al principato di Trento il suo maggiore lumino nel cardinale Bernardo Clesio e presso cui fu trovata quella celebre *facola clesiana* che è la patente di nobiltà dei trentini, poichè prova l'antica romanità del paese nostro.

I partecipanti alle inaugurazioni nel Gruppo del Cevedale toccheranno tutta una zona di paese interessante e splendida.

Dopo breve visita di Mezzolombardo per Cles, i visitanti toccheranno l'aspra Peio giustamente famosa per la sua celebre stazione termale. La chiavata di montagne che presso Peio s'ammirano è ben degna d'alto elogio ed è tale da formare la delizia d'alpinisti provetti o di semplici escursionisti. Alla escursione seguirà una visita a Malè altra graziosa ed industriale borgata del Trentino ed a Mastellina si inaugurerà una lapide a quel pittore Guardi che erroneamente è detto veneziano ed i cui quadri ora hanno, più che nel passato, posto il nome suo fra quelli dei celebri artisti italiani.

Speciale attrattiva di questa parte del programma sarà il tributo che si renderà a Mantova coll'inaugurazione del rifugio che da quella città prende nome. Mantova ha dato alla causa dell'italianità sulle Alpi nostre ogni sua forza ed agli ospiti di Mantova saranno riservate speciali affettuose accoglienze.

Le gite dei Gruppi di Brenta e del Cevedale avranno termine al 23 agosto e fin dal 22 a sera a Trento gli ospiti graditi saranno attesi per il Congresso della S. A. T. e per il Convegno generale del T. C. I.

Vi so ben dire però che il più di questa bella giornata non è certo segnato in programma. Gli ospiti saranno qui accolti come fratelli da fratelli e l'inaugurazione della piazza che avrà il nome di Mantova e del busto a Giosuè Carducci del bolognese Golfarelli stanno a dire come si voglia preclusivamente onorare una città italiana ed un grande italiano e stanno a dire come quella del 23 agosto sarà lieta e prospera giornata per la causa della italianità.

Alla riuscita splendida di questa giornata danno da tempo opera intensa quanti in Trento fanno dello sport, non dimenticando le finalità ultime dello sport stesso fra noi. Ed è per ciò che, a titolo d'onore, è doveroso notare come Guido Larcher, il benemerito presidente della S. A. T., capo console del T. C. I., ha dato e dà ogni sua attività alla riuscita delle feste, in ciò coadiuvato dai signori: cav. F. Gerloni, Italo Scotoni, Vincenzo Bazzani, dott. Vittorio Stenico, che hanno assunta la presidenza di varie Sottocommissioni e lavorano a tutt'uomo per tutto ordinare, per tutto preparare degnamente. Alla attività loro risponde il plauso della popolazione e l'interesse della folla che si prepara a dare prova di insuperabile ospitalità a quanti in Trento converranno.

Opera attiva di preparazione è pure data dal Comitato d'onore del quale, fra tante spiccate personalità, fanno parte l'on. Silli podestà di Trento, il comm. Johnson, il comm. Grober, gli on. Avancini di Trento, Brunialti di Roma, Conel di Trento, Loro di Bologna, Malfatti di Rovereto, Morpurgo di Udine, Stefanelli di Riva, Tambosi di Trento; i senatori Di Prampero e Vigoni, il conte Grimani, J. Vallot presidente del C. A. I. e Riccardo Pitteri di Trieste, il comm. Bertarelli, il comm. Candiani, Giovanni Arduini del C. A. di Venezia, il cav. Belloni sindaco di Verona, Luigi Brioschi, il senatore Mosso, don Prospero Colonna, il marchese Ferrero dell'A. C. I., Piero Foscarini, Scipio Sighele e altri molti fra i più noti campioni del turismo e della italianità insieme.

Dopo i Convegni di Trento seguiranno le inaugurazioni dei rifugi nella parte orientale del Trentino.

Non meno interessante delle altre sarà questa parte del programma che in esso è compresa la visita della bella valle di Tesino ed alla valle di Fassa ormai celebre per le sue splendide vallate, per le sue montagne, per l'attrattiva dei suoi panorami, per le sue ridenti borgate quali Cavalese, Predazzo, Vigo... Tanti quadretti alpinistici che formeranno la delizia di tutti coloro che fanno dell'alpinismo o del turismo per godere della vista di panorami incantevoli, di bellezze naturali che difficilmente è dato potere ammirare in altri paesi.

Compite queste escursioni, dopo il 23 agosto gli alpinisti, allenati, potranno aggiungere al programma una salita alla celebre cima d'Asta e raggiunger quindi la squadra ufficiale a Ziano. Anzi il Comitato del Convegno avrebbe voluto formare una seconda squadra che dal rifugio di Cima d'Asta raggiungesse la Fedaja per Caorla o S. Martino di Castrozza, ma la ristrettezza del tempo (poichè tale traversata richiede un giorno di più) non lo consente. Perciò, chi lo desidera, potrà poi da Fedaja andare a S. Martino di Castrozza e colà dilettersi nell'ammirazione di altra valle meravigliosa fra le tante imponenti e splendide del Trentino.

E. M. B.



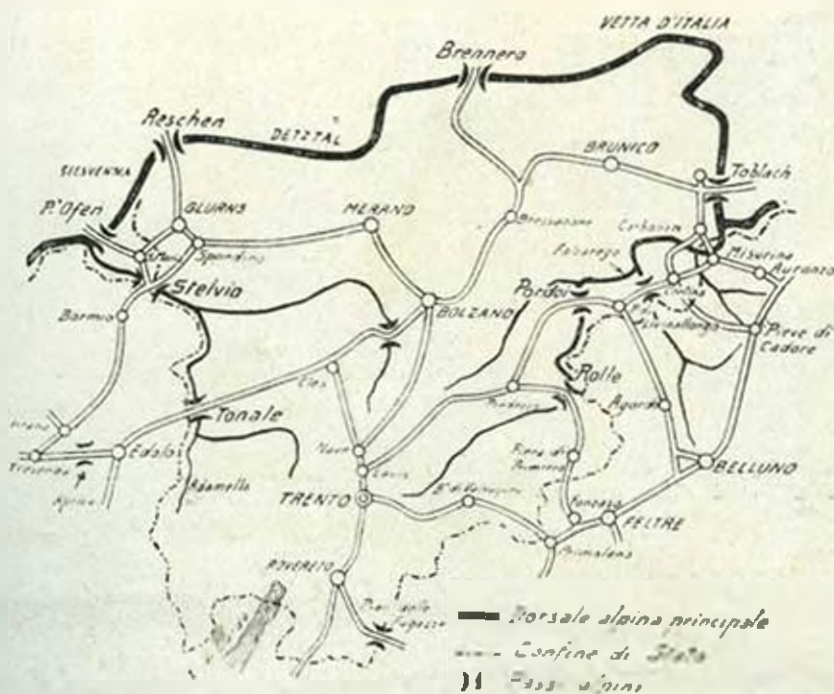
Il lago di Misurina e le Tre Cime di Lavarèdo.

[For. Wehler].

VALICHI ALPINI TRENTINO.

Ricordo l'impressione che provai passando in treno l'Adige, sotto i minacciosi spalti di Verona: il gran fiume, chiuso tra due alte ripe, correva torbido, in una curva maestosa; dal ponte, si udiva il gorgogliare delle acque roden- ti le sponde e rompentisi contro i pilastri della tra- vata.

In quelle acque erano confuse insieme le nevi dell'Ortler e della Marmo-



Pianta topografica del Trentino.

(Prof. L. Branca)

lada; era quello il succo di tutta la valle di Trento.

Scendel'Adige dai laghetti del Reschen; l'Isarco che viene dal Brennero e dalla Pusteria le porta un tributo d'acque quasi superiore all'acque dell'Adige stessa; Noce ed Avisio portano il saluto dell'Adamello e delle Dolomiti; e, da ruscello fattosi torrente e da torrente fattosi fiume l'Adige giungea Trento ed alle chiuse.

La gran valle comunica tutt'intorno colle valli contigue pei passi del Tonale, dello Stelvio, d'Ofen, di Reschen, del Brennero, della Pusterla, del Pordoi, di Rolle, di Valsugana, delle Fugazze. Ognuno di questi nomi è ricordo di bellezze e di meraviglie: i ghiacci immani dell'Ortler e della Wildspitze, le verdissime praterie di Toblaco, grigie precipiti, aguglie d'erre, pallide dolomiti ».

Passano anche i ricordi che suscitano i nomi cari delle borgate e delle cittadine ches'adagiano in fondo alle valli, sulle rive del fiume e dei suoi vassalli maggiori; i nomi più cari di sperduti villaggi, sacri alla storia; i grandi occhi d'italiana di Trento.

Una ferrovia risale la vallata fino a Bolzano, manda un tronco a Merano, e sopra Bressanone, a Franzensfeste, si sdoppia, valicando con un ramo il Brennero per scendere a Innsbruck, coll'altro il passo di Toblaco, per scendere alla volta di Vienna.

Così le bellezze ed i ricordi sono posti a por-

tata di chiunque, animato dal sentimento, va in cerca di sensazioni nuove e profonde.

Tra poche settimane, anzi, il Touring darà modo di invadere le valli trentine ad una schiera balda di congressisti che porteranno il saluto nostro a quei monti e vi lasceranno un durevole segno di simpatia.

Le tre squadre si spargeranno entro i valloni, s'arrampicheranno in alto dove li attendono i sei rifugi neonati, ansiosi del battesimo; una squadra visiterà il Gruppo di Brenta, traversandolo da sud a nord, da Stenico a Cles, toccando la bella vetta della Cima Tosa; una seconda si addenterà tra i ghiacciai del Cevedale; la terza volgerà all'opposta sponda della valle e, valicata la Cima d'Asta, andrà a finire in fondo alla valle dell'Avisio al

passo della Fedaia, ed alla sovrastante Marmolada, la sovrana delle Dolomiti.

Poi le squadre si scioglieranno; ognuno tornerà al lavoro quotidiano; ma su quei monti resteranno sei focolari.



L'Autelso e il grande Albergo delle Dolomiti.



Marmolada e Pizzo Vernel.

Se in un articoluccio si dovesse condensare e descrivere tutto quel che potrebbe interessare lo studio dei valichi alpini di una regione, l'articoluccio potrebbe facilmente tramutarsi in volume; potrebbe forse tramutarsi in biblioteca, quando questa regione fosse il Trentino.

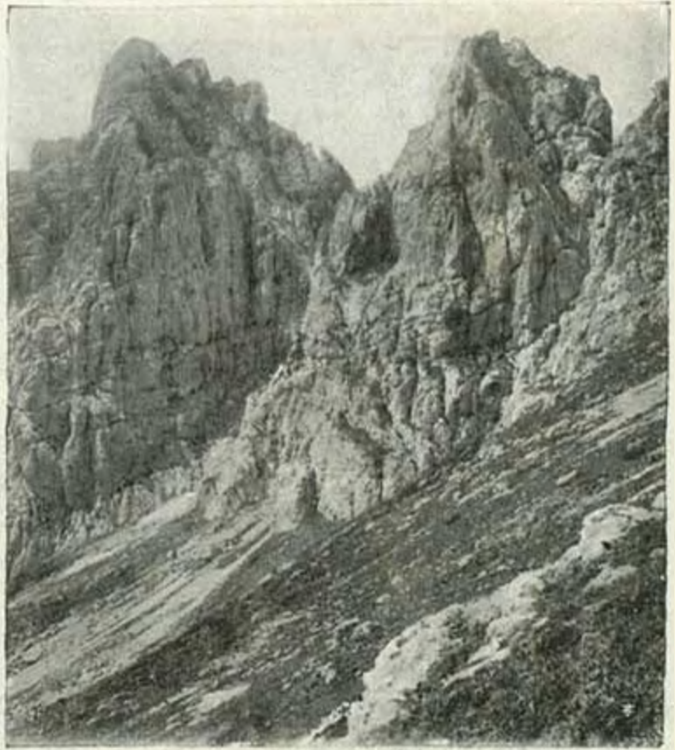
Limitiamoci dunque ad un punto solo della grande e bellissima regione; precisamente a quello che è comunemente meno noto e che solo ora va diventandolo:

La strada delle dolomiti.

Da Trento a Toblaco per Pordoi, Falzarego e Cime Bianche: scavalcando tre contrafforti, toccando tre vallate e tre fiumi.

Ricordati che i tre contrafforti si chiamano: Marmolada e Sella il primo; Tofana e Gusella il secondo; Cristallo e Crodarossa il terzo; e che le tre valli son percorse dall'Avisio, dal Cordevole e dal Boite; e che i capoluoghi loro portano i nomi di Cavalese, di Agordo e di Cortina. Tu sei precisamente nel cuore dei nomi celeberrimi dell'arte e dell'alpinismo, insomma.

Da Lavis per val di Cembra, a Cavalese; Val di Fiemme ti conduce a Predazzo, da dove, verso est, si stacca la carrozzabile del Passo di Rolle, costeggiante la muraglia fosca del Cimon della Pala fino ai piani di S. Martino di Castrozza e di Fiera di Primiero; da Predazzo, val di Fassa ti fa salire a Moena a Vigo di Fassa e a Canazei, fino al fondo cioè del gran circo terminale della valle, formato dalle pareti del Rosengarten, del Gruppo di Sella e della Marmolada. Scavalcato il Pordoi, mentre scenderai ad Aràba, nuovo panorama sull'Ampezzano, sul Cadore e sull'Agordino: le Tofane, il Cristallo, il Sorapiss, il Nuvolau, l'Antelao, e più vicini, il Pelmo e il



Fra le Dolomiti.

Civetta; tutta quanta la schiera delle Dolomiti. Dal Cordevole al Boite il passo è facile e breve; e dopo Cortina d'Ampezzo spunteranno in alto le famose Tre Cime di Lavaredo, guardanti al poetico Misurina.

Torna ora sui tuoi passi, verso Lombardia, attraverso le pievi cadorine:

Pieve che allegra siede tra i colli ardentissimi e del Piave ode basso lo strepito, Auronzo bella al piano stendentesi lunga tra l'acque sotto la fosca Aidròla,

e Lorenzago aprica tra i campi declivi che d'alto la valle in mezzo domina,

e di borgate sparso nascose tra i pini e gli abeti tutto il verde Comelico — tutti i cari nomi in cui è così soavemente sposata la freschezza dell'idioma veneto all'armonia della lingua patria, tutto ti farà venire alle labbra un sentimento che non si può esprimere. Perché la parola è d'argento; ma tu sai bene che il silenzio è d'oro.

LUIGI BRASCA.



Panorama di Toblaco.

(Fot. Wehrli)

Lettori, associati, iscrivetevi tutti al Convegno Polisportivo di Trento ed alle gite alpinistiche d'inaugurazione dei sei rifugi che vi sono connesse! Consultate a quest'uopo l'interessante descrizione del programma, pubblicato a pag. 374 del presente numero.

Staccare, riempire ed inviare alla Sede del Comitato promotore in Trento o al T. C. I. in Milano, le schede d'iscrizione allegate alla Rivista accompagnandole coll'importo della tassa fissata.

Impressioni del Giro di Francia (Luglio-Agosto 1908)



1. Arrivo a Metz: Petit Breton 1° e Passerieu 2° a una lunghezza. — 2. Una sofferse caduta su un mucchio di letame. — 3. F. Faber, 1° della tappa Metz-Belfort, arriva alla sommità del Ballon d'Alsace. — 4. La scalata del Ballon d'Alsace; Canepari (57) insegue Petit Breton (2). — 5. Come i concorrenti si ristorano in istrada. — 6. Petit Breton, 1° della classifica generale delle prime sette tappe, arriva primo alla sommità del Ballon d'Alsace. (D. G. "Vie au grand air".)



Quanti sono gli abitanti della valle Padana che conoscono il Po?

E non s'allude ad una conoscenza scientifica, ma bensì ad una semplice conoscenza *di vista*. Se si escludono coloro che abitano lungo le rive del nostro massimo fiume, o che hanno negli occhi il limitato panorama offerto ai loro sguardi quando s'affacciano alla finestra della casa natia, o durante le usuali passeggiate lungo le sponde o gli argini; chi lo vede e chi lo ammira? Qualche cacciatore, frugando nelle macchie o nei boschi delle sponde, nelle *morle* o nelle lanche, si incontrerà spesso col fiume vivo, che gli sarà così noto per alcune tratte; qualche canottiere ne conoscerà il vivo filone, i bassi fondi ed i gorghi, la calma e le ire per pochi chilometri a monte ed a valle del natio lo o; i pescatori ed i mugnai dei mulini natanti, che pur vivono sul Po o del Po, si spostano in cerca delle migliori condizioni per l'esercizio del loro mestiere, a seconda dei mutamenti degli stati d'acqua, entro una assai limitata zona di fiume. Ancora ancora i pochissimi barcaiuoli di lungo corso, che manterranno viva la fede in questa meravigliosa via di traffico anche durante il completo decadimento della navigazione interna, sono i soli che possono dire di aver visto il Po. Ma son pochi. A voler cercare fra i barcaiuoli una guida che conosca, per averlo percorso, il Po dalla confluenza del Ticino alla foce in mare, si pena a trovarlo.

Tutti gli altri abitanti della ubertosa valle Padana, e cioè la enorme maggioranza di questi, svegliati di soprassalto nel diretto Milano-Bologna pel rumore improvviso che il treno fa lanciandosi sul ponte in ferro di Piacenza, vedono attraverso il fuggente reticolato del ponte, un luccichio d'acque sotto il sole o sotto la luna, ed hanno visto il Po.

E' così; tutto il nostro movimento si fa scavalcando il Po, e non lungo il fiume; il fiume è un grave inciampo — sembra — che bisogna sorpassare il più direttamente possibile per il miglior servizio degli scambi; il fiume non è, come dovrebbe essere, una grande e facile via naturale frequentemente percorsa, ma è una grave interruzione di tutte le altre vie artifi-

ciali, le sole apprezzate. Per dippiù il fiume è un mostro minaccioso che bisogna tenere incatenato perchè non arrechi rovina agli uomini ed alle cose; se la Calabria ha i terremoti, la valle Padana ha le inondazioni del Po; è la nostra parte di sventura, si dice; e, così dicendosi, il Po non può acquistare le simpatie dei Padani, i quali non lo visitano, non lo conoscono, non lo apprezzano.

Se il buon vecchio padre Eridano cessasse per un momento di essere una semplice personificazione, per diventare una persona vera, scommetto sfogherebbe il lungo silenzio con un discorso di questo genere:

« Amici, non mi vedete più? Mi ignorate? Voi faticosamente aprite nuove vie con grande dispendio, mentre io da un pezzo vi ho preparata una bella, meravigliosa strada.

« Le espropriazioni le ho fatte da secoli; con la violenza magari, ma non importa, le ho fatte; le trincee le ho aperte coll'urto dei miei flutti; ho livellato la sede stradale in una buona pendenza; dove occorreva ho costruito anche i *tourniquets*.

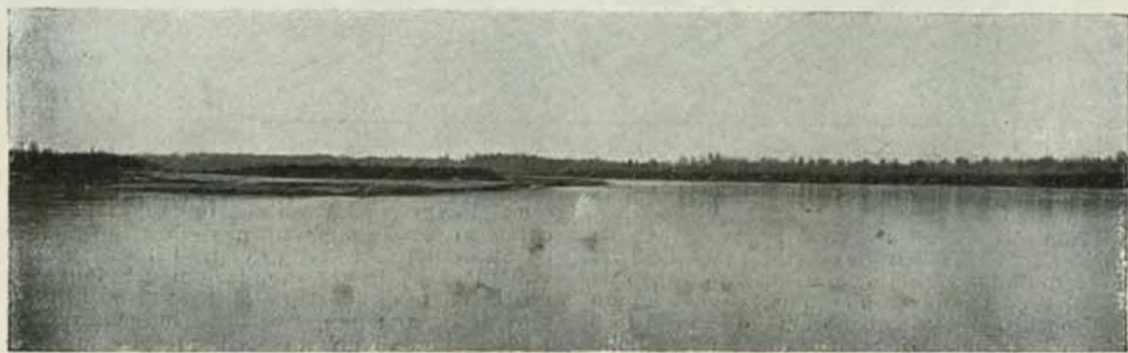
« Io scorro perennemente con tutta la buona volontà di portare sul mio dorso quanto vi occorre per i vostri traffici; e siccome la corrente di questi — nel mondo — si dirige piuttosto lungo i paralleli che non lungo i meridiani, e da gran tempo, come avverrà per lungo tempo ancora, gli scambi si verificano fra oriente ed occidente, così io presi anche la cura di adagiarmi fra ovest ed est attraverso la bella alta Italia fino al mare. Invano! Il mio buon collega, il Reno, che è in mano ai barbari transalpini, fa docilmente il servizio di facchinaggio per 30 milioni di tonnellate di merce all'anno, ed io valgo su per giù quanto il mio buon collega; ma voi non mi adoperate!...

« Son vecchio? Eh sì, ma sempre giovane però. Voi siete innamorati delle ferrovie che nacquero secoli e secoli dopo di me, è vero, ma che dovete tener in vita a forza di iniezioni d'oro. Volete indire una gara fra me e le ferrovie per decidere chi fra di noi è il più forte? Non dico il più veloce; ma, forse che voi aggiogate i levrieri all'aratro? »

Il vecchio Eridano, come tutti i vecchi, non è caldo sostenitore delle novità, e — se lo lasciassimo parlare — da buon *laudator temporis acti* sarebbe capace di ricordarci in quanta considerazione ed in quanta cura lo tenevano gli Etruschi, i Galli Boi, i Romani.

Lasciamo stare il tempo che fu; guardiamo al nostro Po del secolo ventesimo, coi nostri occhi di italiani moderni.

Il Po sotto l'aspetto di via di traffico è argomento diverso dal Po sotto l'aspetto turistico propriamente detto; e di quell'argomento il Touring se ne interesserà, e ne verrà trattato in questa Rivista, perchè l'azione del Sodalizio mira più in là di un semplice turismo che sia fine a sè stesso; ma noi dobbiamo dare la precedenza al secondo argomento in ossequio alla sigla T. C. I.



La Foce dell'Oglio nel Po.

È divertente, è interessante una lungagita sul Po, dalla confluenza del Ticino — per esempio — a Canavella od alla foce in mare?

Intendiamoci subito: un viaggio sul Po sta ad un viaggio attraverso l'Umbria, o nelle nostre prealpi, od in cento altre località della nostra bellissima penisola, come le opere di Wagner stanno ai melodrammi italiani.

Chi desidera che all'*adagio* dell'ampia prateria segua la *cabaletta* del torrentello gorgogliante, chi vuole il terzetto romantico fra la rupe nera il castello diroccato ed il bosco cupo, chi non vede salute fuori dal pezzo concertato del laghetto rispecchiante la montagna coi casolari sparsi sulle pendici, della cappelletta solitaria, della cascata bianca fra il verde degli abeti, il tutto con lo sfondo di cime nevose illuminate dal sole, quegli non percorra il Po quanto è lungo; si annoierebbe!

Il godimento di un viaggio sul Po è dato da un *leit-motiv* che si snoda continuamente in tonalità diverse e con varietà di episodi tutti concorrenti a produrre una sola profonda impressione che non ha riscontro in altre.

Anche il mare, visto dalla sponda, non dà esattamente la misura della sua immensità; bisogna solcarne le onde per ore e per giornate se si vuole arricchire l'animo di un nobilissimo godimento, diverso assai da quello che è concesso ai bagnanti sulla spiaggia di Viareggio.

Sul Po l'impressione di immensità è limitata, è vero, alla sola dimensione lineare, ma l'aspetto delle rive interessa per la varietà, pur restando sempre nel tema del paesaggio di pianura, rafforzando anzi il senso della sconfinata pianura.

Ora il fiume scorre fra antichi boschi, nè si vede traccia di abitazione umana; ma il senso

di solitudine cessa a una risvolta che presenta all'occhio una gaia borgata facente capolino dall'argine. Ora la corrente si precipita contro un'alta golena, la corrode, e si naviga contro una parete verticale di terra in corrosione che lascia scorgere le radici denudate degli alberi, ed è coronata da piante che già si inclinano sull'acqua, pronte a precipitarvisi. Ora la corrente dilaga, si divide attorno ad isolotti boscosi, i diversi rami divagano un po' nei boschi, e si riuniscono poi riprendendo assieme con maggior vigore il cammino verso il mare. Ora la linea dei boschi s'allontana, perchè il fiume con le sue divagazioni ha spazzato un ampio letto nel quale sceglie la via contornando vaste spiagge sabbiose. Ora si è in *froido*, e l'argine costruito con sapienti curve, rivestito di pietre od anche di cemento, coronato di zolle erbose, con le sue linee regolari dà l'idea che il fiume scorra al piede di un lungo-Po in una misteriosa città.

Alle volte sopra la cresta degli argini non si vede che il cielo; e l'impressione di navigare in un fiume pensile è aumentata dal veder sporgere solo di quando in quando sopra la linea arginale la cima di un campanile o la vetta di qualche altissimo pioppo; e l'impressione ha un fondamento nella realtà.

Caratteristici sono i molini natanti: due grossi barconi di forma speciale, detti *sandoni*, appaiati, portano l'edificio del molino e cioè delle robuste capanne in legname; la ruota a pale pesca in acqua fra i sandoni. Il mugnaio adorna la bizzarra costruzione con bizzarri disegni a colori e con scritte riproducenti massime morali o invocazioni religiose. Questi molini dovrebbero per legge venir aboliti, giunti a decrepitezza, nè permesso costruirne uno nuovo. Ripararli, ben inteso, lo si concede; per modo che un anno si fa nuovo il *sandone*, l'anno appresso si rifà la capanna, il terz'anno si rinnova la ruota, ed il nuovo molino natante è ancora il vecchio!

Collo stesso criterio un mio amico conservava religiosamente un famoso temperino del bisnonno, senza dare importanza al fatto che si fossero cambiate le lame, prima, il manico poi.

Lungo la strada si ricevono i tributari dei vassalli del Po. I tributari di sinistra portano acque limpide, costanti e preziose, che il limpidissimo Mincio pena lungo tratto a confondere con le acque bionde del Po. I tributari di destra sono turbolenti e guastamestieri; per lungo tempo non danno quasi nulla, e poi ad un tratto rovinano in Po gonfi di acque di fango e di sabbie. Alla confluenza di questi si vedono le vestigia delle periodiche lotte che il maggior fiume deve sostenere per liberarsi la via attraverso gli inciampi che gli scendono dall'Appennino.

Quando il Po ha finito di ricevere gli affluenti col Panaro, procede maestoso tutto unito per una sessantina di chilometri, e poi si divide a formare il suo delta.

I nodi di ramificazione del delta padano scendono continuamente da monte a valle, ed i superiori successivamente si interriscono. Così, per non parlare degli antichissimi rami di Po, non resta oggi più traccia della diramazione che conduceva le acque del Po a Ferrara, creando per questa città fonti di benessere e di potenza; e si che soltanto nel 1509 i ferraresi condussero sul Po di Ferrara quindici galere tolte ai veneziani.

La prima ramificazione la si incontra sulla destra all'incile del Po di Goro; ma in questo ramo la vegetazione dalle sponde s'avvanza ad invadere il letto, e poche acque scolano lentamente nell'alveo fangoso. Sono anche in decadenza dal loro grado di vero ramo del Po, sulla

fondale che preparano i futuri alvei delle diramazioni del Po nel futuro delta. Più vicino alla costa, qualche piatto ed esteso isolotto emerge a bassa marea; più vicino ancora le terre sporgono anche dalle alte maree, ed allora è loro concesso rivestirsi da una capigliatura verde proveniente da germi diversissimi condotti fin là dalle torbide dello stesso Po o dai venti.

Ma queste terre soggiacciono alle frequenti piene del fiume; il quale, nel sommergerle, dà loro però ogni volta aiuto per redimersi dall'annegamento, lasciando dopo ciascuna piena uno strato di belletta che fa gradatamente alzare la superficie del terreno. E così risalendo, si scorgono terre che non soggiacciono ormai più che alle piene massime; le acque piovane cadendo sul terreno lo hanno lavato dalla salsedine: ivi la vegetazione è più robusta, qualche arbusto vi può allignare, qualche pascolo ha



I molini natanti sul Po.

destra il Po della Donzella, e sulla sinistra il Po di Mestra. Più a valle, a circa cinque chilometri dal mare si ha un bivio importante; si separa a sud il Po delle Tolle, e procede verso est il Po della Pila. Questo punto è grandioso alla vista; il largo bivio, precaduto da un'ampia curva che fa parere ancor più vasto il letto del fiume, che misura già 700 metri di larghezza, assume l'aspetto di un lago; le rive sono piatte, verso est la vegetazione bassa non arresta lo sguardo, e si vede nel lontano il luccicare dell'atmosfera sull'Adriatico, mentre in tanta solitudine giunge all'orecchio il rombo delle onde che si infrangono sulla barra.

Alla foce del Po della Pila s'erge un alto faro; arrampichiamoci lassù, che ne vale la pena, perché da quella specola si abbraccia in un giro d'occhi tutto il processo che Natura impiegò per lunghi secoli al fine di gratificarci della ubertosa valle Padana.

Verso est biancheggia un ampio arco convesso protendentesi in mare segnato da creste spumose di onde. E' quello il limite attuale fra i domini del mare e del fiume; al di là le acque sono cerulee, al di qua sono giallognole. A quel limite la corrente del Po, già stanca, cede davanti all'assalto dei flutti salsi, ed il limo trascinato fin là dall'incalzante vena padana, nell'arresto d'ogni movimento precipita sul fondo, preparando le basi di future fertili pianure.

Guardando in giù dalla nostra specola, la colorazione diversa delle acque, al di qua della barra, ci tradisce la formazione di un delta subacqueo. Vediamo i bassi fondi che diverranno isole, e, fra questi, canali di maggior

avuto campo di passare un giro di stagioni senza peripezie; non vi sono che le piene straordinarie che ricoprono il terreno; ma anche queste, cariche di torbide, trovando un freno nel deflusso dall'inciampo prodotto dalla primordiale vegetazione che ricopre il suolo, ivi si rallentano, e depositano un nuovo strato terroso. Fino a che (e qui dalla nostra specola dobbiamo voltar l'occhio contro corrente e guardare ad ovest) fino a che l'agricoltore prende possesso della terra ormai adulta (se è permessa l'espressione) la cinge con un umile arginello valido a fronteggiare anche quella maggior elevazione che le piene straordinarie possono avere sulle massime ordinarie, ed armenti di buoi e di pecore e di cavalli percorrono la nuova terra vergine; nasce la fattoria, più in su, e la casa colonica; ed attorno a queste uno spazio — sempre più grande — è coltivato a grano ad orto. Poco più in su ancora, le terre sono più anziane, e l'agricoltura è più estesa ed intensa; son tracciate le strade, i filari d'alberi le seguono, sono aperti i fossi di scolo, i campi son regolari. Poco più su vediamo Cà Tiepolo di Porto Tolle — il primo comune — vediamo già la scuola, il palazzo municipale, ed il sindaco cavaliere. Arrestiamoci; siamo già arrivati fra i contemporanei; qualche chilometro più a monte incontreremmo anche un commendatore.

Mentre ciò accade di fronte e a destra ed a sinistra dei rami del Po, perchè il beneficio della colmata è in misura sempre maggiore quanto più si è vicini alla corrente, altri diversi aspetti assumono le plaghe poste sotto al dominio del delta padano.

Ogni ramo di Po si addentra adunque nell'Adriatico con le proprie alluvioni come un promontorio, e tra l'uno e l'altro il mare possiede ancora dei golfi addentratisi nel delta padano. Ma sull'estrema periferia complessiva del delta, la barra va formandosi pressochè continua per le sabbie che le diverse foci del fiume si scambiano vicendevolmente sotto l'azione dei venti e delle correnti. E così un bel giorno una sacca viene preclusa dal mare con un lido, e si forma uno stagno. Così nascono le future valli da pesca e da caccia, così si preparano per i nostri posteri quei bacini di bonifica che hanno il terreno a quote inferiori al livello del mare, che verranno ridotti a *ponders*, e di cui abbiamo molti esempi nel basso Po.

Fra lo stagno ed i terreni di gronda più elevati, si ha il regno della canna. Sono laghi di canne mobili alla brezza, paradiso della melodiosa passera canarola. Qualche capanna da pescatore fondata su travi e pali rappresenta al vero l'epoca delle palafitte. Non potevano esser diverse di così le abitazioni di quei nostri lontani padri, ed il paesaggio all'intorno non doveva esser diverso da quello che possiamo oggigiorno porci sotto agli occhi con una gita laggiù.

E così come con un campionario si ha in breve spazio, e si visita in breve tempo, tutta la rappresentazione della storia delle alluvioni padane, e — vorrei dire — della civiltà degli abitanti: a pochi chilometri delle abitazioni lacustri, con progressione continua arriviamo all'abitato moderno, ed — ahimè — all'esattore.

E questo lavoro di creazione di nuove terre che fa il Po alla sua foce, non è lento. Egli crea in media ogni anno 135 ettari di terreno nuovo emergente dal mare; alcuni dicono che egli rovesci in mare ogni anno 127 milioni di metri cubi di terra, altri sostengono la cifra di 40 milioni. Il Lombardini per dare un'idea sensi-

bile della enorme massa di materia trasportata dal Po in una sola piena, quella del 1839, fa osservare che questa massa corrisponderebbe ad una collina conica, avente per base la città di Milano compresa nel Naviglio interno, e superante di 16 metri in altezza la Madonnina del Duomo.

•••

In occasione delle feste di Piacenza che avranno luogo nell'agosto e nel settembre di quest'anno, feste causate dall'inaugurazione del nuovo ponte, si terrà un'esposizione del Po curata dal commendatore Italo Pelleri, ispettore superiore del R. Genio Civile e capo del Compartimento del Po. L'eminente tecnico studia ed ama il fiume affidato alle sue cure, e lo studia con intendimenti diversi da quelli che furono in auge fino ad ora presso la pubblica Amministrazione; egli è, cioè, convinto dei vantaggi che si possono ritrarre dal nostro maggior fiume per gli scambi e per il progresso economico della valle Padana. L'esposizione riuscirà oltremodo interessante, ma deve essere seme anche di effetti utili. Perciò occorre essere in molti ad apprezzare il Po, e per apprezzarlo bisogna prima di tutto conoscerlo. All'esposizione Piacentina si potrà conoscerlo attraverso i documenti, le carte antiche e moderne, ma la conoscenza diretta non la si ottiene che con un viaggio sul fiume, ed il Touring Club Italiano, per portare un efficace aiuto al movimento che va accentuandosi a favore delle vie d'acqua, si fa iniziatore di una gara motonautica da Piacenza a Venezia, e predispone anche i mezzi perchè i semplici curiosi possano seguire la gara su appositi piroscafi, e possano in buona compagnia compiere una gita interessantissima che non è compresa nei soliti programmi di escursioni.

Ing. PIERO PIOLA



Il rimorchiatore Mantova della N. F. V.

Prima adunata motonautica sul Po (Piacenza-Venezia).

20 settembre. — Adunata degli autoscafi a Piacenza e ricevimento dei canottieri giunti per via d'acqua. Partenza dei canottieri concorrenti alla Regata di resistenza Piacenza-Cremona indetta dal R. R. C. I. Partenza degli autoscafi per la crociera Piacenza-Venezia.

Arrivo a Cremona dei concorrenti alla Piacenza-Cremona e fine della prima tappa della crociera degli autoscafi.

21 settembre. — Partenza da Cremona degli autoscafi ed arrivo a Pontelagoscuro.

22 settembre. — Partenza degli autoscafi da Pontelagoscuro ed arrivo a Venezia. Rivista e corteo.

La crociera sarà accompagnata da piroscafi e da barche automotrici a servizio del pubblico.

Nelle città, lungo il percorso, speciali Comitati riceveranno i concorrenti e i gitanti.

Il giorno 19, sotto gli auspici del Consorzio per la Navigazione interna della Valle Padana riunito in Piacenza per l'assemblea, avrà luogo una grande adunanza pro Navigazione interna.

I dettagli sull'organizzazione e la scheda di adesione all'adunata motonautica si trovano nel foglietto allegato alla presente "Rivista".

La testata lombarda del Ponte di Piacenza in questo momento.

(Fot. di L. V. Bertarelli, 15 Luglio 1908).

L'automobile filava silenziosa sulla via piacentina. Da Milano alla tranquilla fortezza d'un tempo, ora industrie città svegliatasi ai progressi moderni, sono 69 chilometri, prima tra gli stabilimenti rumorosi della metropoli lombarda che ha accumulati fuori di Porta Romana, tra gli altri, una gran centrale elettrica, un'acciaieria, una fabbrica di tubi e di ferri profilati, una colossale ferreria, una stazione di merci con quattro chilometri di piani scaricatori; poi nel verde dei pioppi alti e tremuli e dei salici frondosi, nell'infinita distesa dei prati artificiali e delle risaie, nel rigoglio di vegetazione che si specchia dentro le innumerevoli vene d'acqua che fanno scorrere dai Navigli, dal Lambro, dalla Muzza e dalla fognatura di Milano, la grassa ricchezza agricola.

Dolcemente filava l'automobile i chilometri in 60 o 65 secondi, senza sobbalzi perchè la strada è un bigiarro, mentre due anni sono era brutta, bruttissima, lo ne faceva le mie congratulazioni all'ingegnere cav. Vandone, capo dell'Ufficio tecnico provinciale di Milano, che mi ospitava cortesemente conducendomi, nella vettura della Provincia, alla sua visita settimanale al Ponte di Piacenza.

L'ing. Vandone ha pel nuovo gran ponte interprovinciale, alle feste della cui inaugurazione nel settembre prossimo il Touring parteciperà con un Convegno, con una manifestazione motonautica e con una Esposizione, ha, dico, un affetto un po' paterno.

Perchè, venuto a capo dell'Ufficio provinciale milanese circa due anni sono dopo la morte del compianto ing. Parona, trovò che il progetto di passaggio dalla sponda lombarda alla piacentina comprendeva — oltre al ponte tubulare in ferro sul fiume — un viadotto d'accesso al ponte in sponda piacentina ed un rilevato continuo in terra per l'accesso dalla sponda lombarda, rilevato che spingevasi attraverso la gola fino alla spalla sinistra del ponte in ferro.

Questa soluzione, oltrechè sgradevole dal lato estetico per l'evidente dissimmetria, rappresen-

tava un pericolo di più facile corrosione della sponda lombarda rispetto alla piacentina in causa del violentato corso della corrente, e veniva a gravare la Provincia di Milano d'una forte responsabilità morale pel provocato rigurgito delle piene.

Ben è vero che l'esistente ponte ferroviario già costituisce una brusca strozzatura d'alveo; ma questa è simmetrica rispetto alle due sponde, risale ad epoca relativamente remota, è imputabile al Governo anziché

ad Enti locali, onde oramai le popolazioni prossime al Po vi si sono acconciate come ad una iattura inevitabile ed... equamente distribuita! Assai diversamente sarebbe stata giudicata e tollerata una nuova strozzatura, che avesse trasportato più oltre verso monte il danno del rigurgito di piena. Se si pensa che nell'ultima piena dell'ottobre 1907 il franco delle arginature lombarde sopraccorrente del ponte di Piacenza erasi ridotto a soli 20 centimetri quando avvenne per *fontanazzo* la rotta di San Rocco, conviene concludere che non fu eccessiva la prudenza del rinunciare al rilevato continuo; poichè se questo già fosse stato allora impostato, l'argine di San Rocco sarebbe stato quasi certamente *tracimato*, e quindi la Provincia di Milano sarebbe stata da quelle popolazioni ritenuta responsabile d'una rotta per *tracimazione... quod Deus avertat!*

La sostituzione d'un viadotto alla tratta estrema del rilevato, per quanto rappresentasse un sensibile miglioramento dell'opera complessiva, urtava però contro due ostacoli: la maggior spesa e la

procedura amministrativa ormai chiusa. Ma il Consiglio provinciale di Milano approvò senza discussione la maggior spesa; ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ritornando sulle precedenti deliberazioni, approvò parimenti l'idea del viadotto.

La variante fu deliberata in tempo utile per non provocare ritardi nell'ultimazione dell'opera ed oggi il stato dei lavori è a tal punto da giustificare la speranza che possa l'accesso lombardo essere transitabile alla fine d'agosto od



Per farsi un'idea della grandiosità del Ponte bisogna visitarne i dettagli, per esempio uno delle impalcature che sostengono la forma per gettare il calcestruzzo di una travata.

al principio del settembre, quando si celebrerà l'inaugurazione del ponte.

Il progetto di massima fu studiato dall'ingegnere Vandone ponendo a confronto varie soluzioni: archi in cotto od in gettata di calcestruzzo, travate in ferro, travate in cemento armato. Venne data la preferenza alle travi rettilinee in cemento armato per un complesso di ragioni tecniche ed economiche non disgiunte da considerazioni d'estetica, sembrando che l'arco male si sposasse alla rigida linea orizzontale del ponte tubulare in ferro, e che altre travate metalliche, di forme e proporzioni diverse da quelle del ponte tubulare, costituissero con questo e col viadotto-piacentino ad archi un contrasto più stridente che non le travi rettilinee in cemento armato.

Si avrà pertanto una costruzione metallica compresa fra due costruzioni murarie, la cui dissimmetria non è facilmente percepibile da chi transita sul ponte, mentre per coglierla nettamente occorre riguardare l'opera completa dalla passerella del ponte ferroviario che è un centinaio di metri a valle, ovvero dalla golena lombarda in prossimità del ponte medesimo, il che non capiterà a tutti nè di frequente. Ad ogni modo, non mancherà qualche vantaggio anche a questa varietà di costruzioni contigue, potendo sembrare interessante un confronto a colpo d'occhio dei più caratteristici tipi di ponti o viadotti per grandi altezze e grandi portate, in circostanze paragonabili.

Giungendo in prossimità del Po cominceremo a vedere i tristi segni della grande inonda-

zione dell'ottobre scorso. Molti campi ubertosi biancheggiano qua e là di cumuli di sabbia da cui gelsi e vigne soltanto sporgono i rami alti.

Più terrificante è l'aspetto del luogo ove avvenne la rotta di San Rocco. Ivi la strada provinciale corre a sommo dell'argine maestro tra il quale e il Po si stende la golena larga settecento metri circa. Il Po salito fino quasi alla cima dell'argine a un tratto per erosione sotterra-

nea ne asportò un centinaio di metri rovesciandosi con orrenda furia sulla campagna circostante. Ora l'argine fu ricostruito dal Genio Civile, la Provincia di Milano vi ha rifatto sopra la strada e all'esterno stendesi una rete di piccoli binari che serve al trasporto delle sabbie dai luoghi interriti a colmare i luoghi scavati dalle acque, in modo da ricostituire penosamente i campi distrutti.

Là presso, dallo stradone che ora prosegue parallelo al Po fino al ponte di chiatte, si stacca quasi ad angolo retto un enorme rilevato di terra che conduce alla testata del nuovo ponte.

In cospetto dell'opera grandiosa lasciammo l'automobile per vedere d'avvicino i lavori. Erano con l'ing. Vandone e con me l'ing. Alessandro Fontana, della Provincia di Milano, cui si deve lo sviluppo dei calcoli della testata lombarda, e direttore dei lavori, e l'impresario Angelo

Puricelli, ottimo collaboratore — per lodevolezza dei lavori — dell'Ufficio tecnico provinciale. E tutti entusiasti della grande opera, me ne mostrarono le diverse parti, e, io aggiungo, i pregi.

Il rilevato di accesso al viadotto è lungo 550 metri, con larghezza massima alla base di 60 metri e



I cassoni di legno che hanno la forma negativa di una travata. In essi viene gettato il calcestruzzo intorno all'intreccio dei ferri.



Una delle impastatrici con cui in 12 ore si manipola il calcestruzzo di una intera travata.



Aspetto del piano superiore di una travata coperta dai ferri preparativi per formare la travata contigua.

larghezza costante in testa di 10 metri. Importerà un movimento di 130 mila metri cubi di terra scavati sulla golena stessa.

Binari, piccoli treni, un formicaio d'uomini colle carrette a mano animano i fianchi e la cresta della gran montagna artificiale, la quale si spinge avanti fin dove fu riconosciuta l'opportunità di lasciar libero in golena il passaggio alle acque di piena e dove perciò incomincia il viadotto.

Questo misura un'estesa di 205,2 metri, dei quali 168 di luce libera al livello della massima piena, ed i rimanenti 37 metri sono occupati dai piedritti, cioè da 9 pile e 3 pile-

spalle, oltre alla retrospalla formante la testa del rilevato. Le 13 luci sono coperte da una impalcatura costituita con 4 travi maestre longitudinali con dei cassettoni quadrati del lato di m. 1,70; sopra l'impalcatura è distesa una soletta generale pro-tudentesi a sbalzo di m. 1,25 oltre le travi maestre esterne. Le travi maestre hanno lunghezza di 30 metri cadauna, e sono continue, a due

campate uguali, con appoggi concentrati ed a libera dilatazione termica; presentano altezza di m. 1,50 — soletta compresa — e larghezza di m. 0,70; le travi trasversali altezze di m. 0,90 e larghezze di m. 0,35, la soletta ha lo spessore di m. 0,15.

I marciapiedi son costituiti da lastroni in cemento armato poggianti su doppia cordona ta longitudinale. La sezione normale comprende una carreggiata larga m. 7,50 e due

marciapiedi larghi ciascuno m. 1,25 fiancheggiati da parapetti in ferro battuto, distanti quindi m. 10 l'un dall'altro. Caratteristici sono i piedritti per le pile, costituiti da zoccolo

massiccio rastremato fino al livello di massima piena ed indi da 4 pilastri isolati per l'altezza

di m. 6,50 fino al piano di posa delle travate. Le pile-spalle sono invece massicce fino agli appoggi delle travate, e formano delle piazzette fuori sagoma stradale.

Tutta la costruzione è esclusivamente in gettata di calcestruzzo con cemento Portland. I piedritti hanno le pareti costituite da blocchetti fabbricati entro forme metalliche ed il nucleo formato da gettata di calcestruzzo; le pile-spalle però presentano delle specchiature in mattoni a scopo decorativo, per richiamare il motivo delle spalle del ponte.

Pel getto d'una travata completa del viadotto, cioè d'una tratta di soprastruttura lunga 30 metri in due luci, occorre un volume di 200 metri cubi di calcestruzzo con circa 30 000 chilogrammi di ferro per l'armatura. Il getto viene eseguito in modo continuo tra l'alba ed il tramonto d'uno stesso giorno, grazie a potenti mezzi meccanici (tra cui delle impastatrici di cui pre-

sento un campione nella figura a pag. 384) ed all'impiego di squadre alternate di operai.

L'altezza media del piano stradale sulla golena è di 15

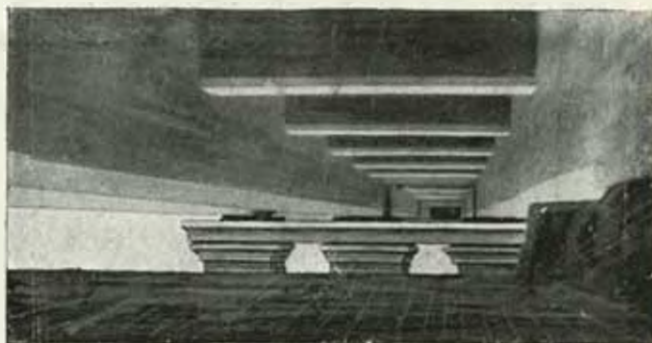
metri, e l'altezza sul piano di fondazione è di 18 metri. Gli zatteroni di fondazione poggiano su palificate spinte a profondità di 8 metri rispetto al piano di posa del calcestruzzo, e sono armati con doppio ordine di rotaie colleganti le teste dei pali.

Il complesso dell'acces-

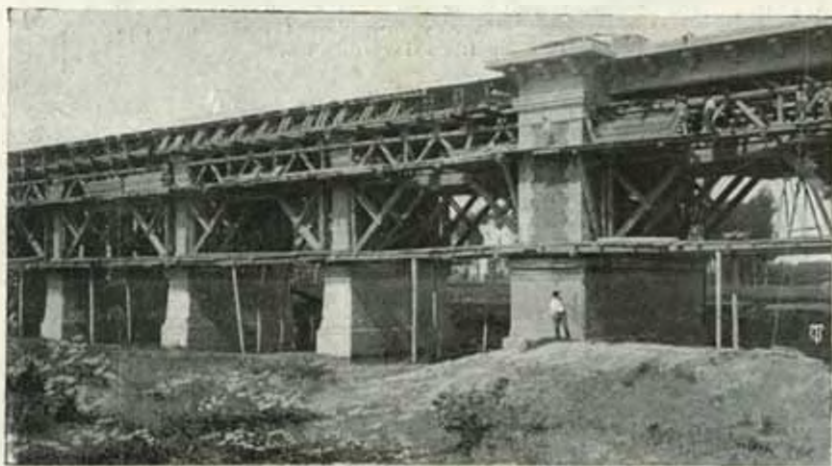
so lombardo al nuovo ponte sul Po costerà alla Provincia di Milano circa 600 mila lire, somma egregia, tanto più se si pensa al concorso della Provincia stessa nella metà spesa



Piano superiore di una pile spalla contornata dai blocchi che formano la radice delle sagome.



Una fuga di cassettoni di travi sotto le grandi travate. Si vedono sulla testa dei piloni gli appoggi di ferro.



Lo stato attuale delle travate quasi pronte pel disarmo.

per la costruzione del ponte centrale che si aggirerà intorno ai 2 milioni.

Allo stato attuale dei lavori si può già prevedere che il netto costo del viadotto risulterà di circa 1800 lire al metro corrente, ossia L. 180 per metro quadrato di piano stradale; costo assai basso tenendo conto della forte elevazione del piano stradale e delle ampie campate.

La grandiosità del lavoro si ammira arrampicandosi sulle scale, calandosi in qualche modo per le travature, affrontando con disinvoltura certi passi un po' acrobatici a diciotto o venti metri sul prato o sull'acqua.

L'immensità di una pila meglio si avverte... andandoci dentro. Ecco a pag. 385 la fotografia che ne ho preso. Ha un po' l'aspetto d'una gradinata di teatro antico: invece i blocchi sporgenti verso l'interno sono soltanto le radici delle modanature esterne, appoggiate sulla platea che costituisce il piano superiore della pila.

Una travata non ancora gittata si presenta come una gran *negativa* di legno, cioè come un intreccio di cassoni scoperti superiormente e aventi la forma delle travi di cemento armato che vi saranno poi gittate. Eccone a pag. 384 una fotografia, che mostra anche una parte dei ferri verticali che saranno poi circondati dal cemento. Ma il quantitativo enorme di ferro che andrà seppellito nella pietra artificiale lo si vede meglio, disposto per essere trasportato sulla campata seguente, sulla fotografia pure a pag. 384.

E sotto? E' una fuga di travi longitudinali e trasversali di cemento, di bizzarro e imponente aspetto. L'ing. Vandone, per cui quelle travi sono trasparenti, perchè ne sa il di fuori e il di

dentro, me le descriveva con convinzione, mi spiegava la loro rigidità quasi assoluta pur col carico enorme accidentale calcolato di 9000 chilogrammi per metro lineare, mi mostrava gli appoggi lisci di ferro su cui ogni doppia travata di 30 metri di lunghezza può scorrere raccorciandosi o sgranchendosi nei dislivelli termici, cosicchè le condizioni effettive del ponte in lavoro sono assai prossime a quelle dei calcoli. Devono, i soci del Touring vedere anche questa parte del ponte così interessante, insisteva l'ingegnere quasi imperiosamente, ed io ho tentato docilmente di prenderne la fotografia, che non fu facile, nella penombra del sottoponte, rotta dai riflessi delle acque scorrenti, mentre accoccolato di traverso nello stretto spazio tra il piano superiore di una pila e il piano sotto della soletta che mi abbatteva il capo e mi mandava un blocco nelle costole, tentavo di mettere a fuoco, di diaframmare e di calcolare la posa. Bene, la fotografia eccola a pag. 385 e, lasciatemelo dire, non è poi il diavolo.

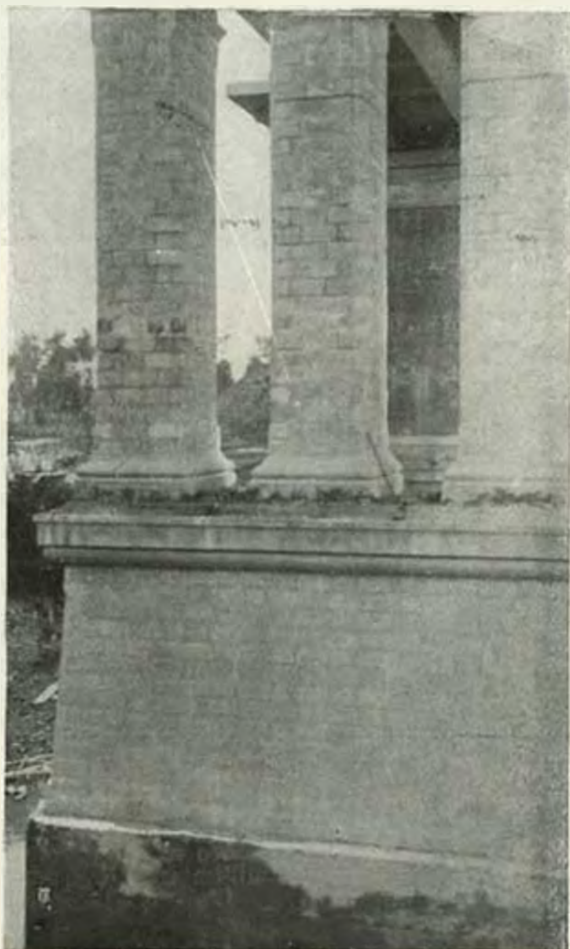
L'insieme del ponte si presenterà non soltanto grandioso, ma, oso dire forse bello. Sì: che gli artisti non mi lapidino senza riflettere che fino ad ora abbiamo soltanto visto dei ponti di cemento armato il più spesso orrendi.

Questo si sposerà bene alle travate metalliche non solo, ma a giudicare da quanto

bene alle travate metalliche non solo, ma a giudicare da quanto

si scorge tra le impalcature (vedi fotografia a pag. 386) avrà un certo non so che, il quale per il momento mi sembra, tra l'egizio e il greco-romano.

Egredi consoci, volete persuadervene? Venite tutti quanti al Convegno di settembre!
L. V. BERTARELLI.



Dove si comincia a vedere l'aspetto elegante che avrà la testata lombarda a lavoro finito.

Istantanee del Convegno del Touring in Aquila.



Comitato d'Onore.



In Piazza Castello.



Sfilata.

L'AERONAVE "ITALIA,,

Nel nostro secolo, ancora bambino, ogni anno ci ha portato dei nuovi trionfi nel campo della navigazione aerea, ed è da sperare e da augurarci, che non si arresti per ora questo glorioso cammino verso la conquista dell'aria.

In Italia, per quanto l'opinione pubblica, se non è più apertamente ostile come qualche anno fa, non sia ancora entusiasticamente favorevole a questo nuovo mezzo di locomozione, pure si lavora non meno alacramente di quel che si faccia nelle altre nazioni.

E' noto oramai che, presso Roma, impaziente al palpito degli ultimi tocchi, attende in cantiere il prossimo varo, un dirigibile militare. E' noto pure che presso Milano, sotto la direzione illuminata ed intelligente dell'ingegnere Forlanini, è stato costruito un dirigibile che può definirsi un vero capolavoro di costruzione aerostatica e anche esso attende il battesimo dell'aria, mentre il mondo aeronautico è ansioso di plaudire al successo che non può mancare ad un'opera così genialmente concepita e profondamente studiata. Intanto sono imminenti le prove dell'aeronave *Italia* a Schio.

Avendo avuto la fortuna di prender parte personalmente al primo ciclo di esperienze che questo dirigibile compie or sono tre anni, credo di far cosa grata ai soci del Touring, dando qualche cenno su questo pallone automobile e sulle sue caratteristiche.

Ho detto inventore e mi accorgo di avere errato: un pallone dirigibile non si inventa, come neppure si inventa una vettura automobile, una locomotiva, un piroscafo. Applicando convenientemente un organo propulsore (motore ed elica) ed un timone, ad un aerostato di forma conveniente, si ha un pallone dirigibile. Tutto lo studio si riduce al convenientemente ed al conveniente.

Per avere un concetto esatto del valore e della potenzialità di un pallone dirigibile, vediamo per sommi capi quali sono le caratteristiche che un tale aerostato deve possedere.

Per sollevarsi deve avere una massa di gas più leggero dell'aria, racchiusa in un involucro impermeabile; per dirigersi deve avere una velocità propria superiore a quella delle correnti aeree. E' chiaro che maggiore è la velocità propria, maggiore risulta il numero dei casi in cui l'aerostato può lottare vittoriosamente col vento, maggiore quindi la sua potenzialità. Ogni corpo, spostandosi nell'aria, incontra per effetto di

questa, una certa resistenza, che si oppone al moto, e questa resistenza che il propulsore deve vincere, aumenta notevolmente col crescere della velocità; ne segue che tutti gli sforzi sono diretti a rendere minima la resistenza che l'aerostato incontra nell'avanzare, costruendo tutte le parti di forma allungata e liscia, e contemporaneamente a rendere massima la potenza motrice utile, sia migliorando il rendimento dei vari organi, sia diminuendo il peso dell'unità di potenza. Si hanno quindi i seguenti precetti, ai quali un costruttore di palloni automobili non può sottrarsi:

a) involucro di forma allungata e preferibilmente dissimetrica, colla parte prodiera più schiacciata, cioè pisciforme;

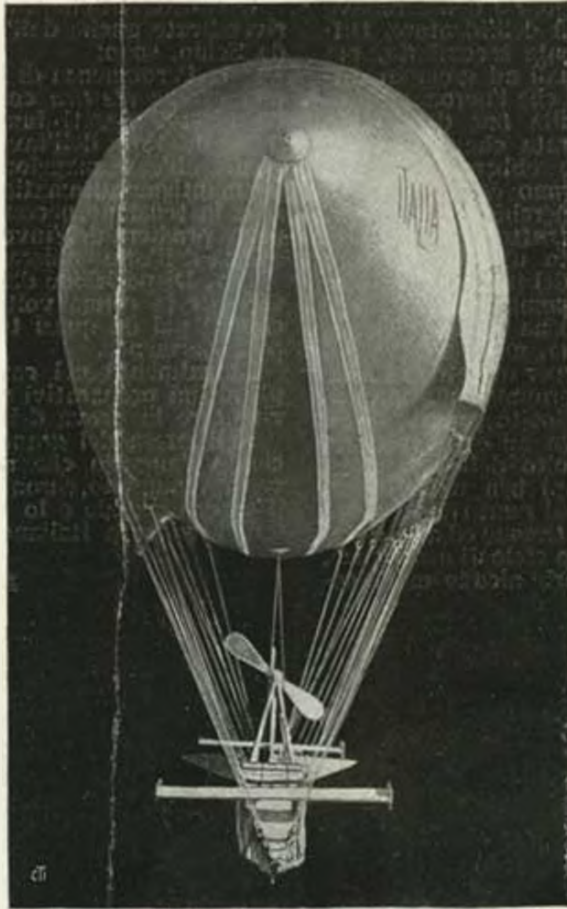
b) permanenza di forma, ottenuta, sia con involucro rigido, metallico, o irrigidito con armature di metallo, oppure reso turgido, soffiando in apposita camera posta nell'interno dell'involucro, aria e pressione mediante un ventilatore;

c) sospensione rigida ottenuta sia con telai di tubi di acciaio, sia con sistemi multipli di fili di acciaio, incrociati in modo da evitare le oscillazioni della navicella rispetto all'involucro. La sospensione è fissata o all'orlo di una gualdrappa od a punti determinati di una linea stabilita lungo l'involucro

d) navicella pure di forma allungata e contenente gli organi di propulsione e di direzione,

e) motore potente e leggero, quindi pel momento motore a scoppio a più cilindri, equilibrato, senza volano;

f) propulsore di massimo rendimento, cioè



L'aeronave "Italia,, vista di fronte.

elica aerea a due pale, di piccolo passo e grande velocità di rotazione:

g) due sistemi di timone: uno ad asse verticale per girare a destra od a sinistra, ed uno ad asse orizzontale per salire o scendere.

•••

Quando il conte da Schio concepì l'aeronave *Italia*, pochi dirigibili avevano solcato le vie dell'atmosfera, e di questi uno solo, *La France*, nel 1884 era riuscito a compire un viaggio con ritorno al punto di partenza. È naturale che gli studi dell'illustre italiano mirassero a progettare un'aeronave che rappresentasse un passo avanti rispetto al *La France*, ed infatti l'*Italia* costituisce un notevole progresso rispetto al suo predecessore, sia dal lato costruttivo, sia per alcune caratteristiche geniali. I perfezionamenti di costruzione ebbero origine quasi tutti dal progresso dell'industria in generale e dell'industria aerostatica in particolare: le caratteristiche proprie dell'aeronave furono dovute alla genialità dell'ideatore. Difficoltà di indole tecnicamente secondaria, ma praticamente essenziale, quali ad esempio difficoltà finanziarie, fecero sì che l'aeronave progettata e studiata già dalla fine del secolo scorso non potè essere varata che nel giugno 1905. Le prime prove, se ebbero un felice esito aerostatico, non poterono essere decisive nel campo aerodinamico, perchè il dirigibile, sebbene ottimamente costruito in tutte le parti, aveva però a bordo un vecchio motore Buchet a due cilindri, del peso di 160 chilogrammi e della potenza nominale di 12 HP che in effetto ne fornì appena la terza parte. Con una potenza così esigua, un aerostato del volume di 1200 metri cubi, per quanto di forme di minima resistenza alla propulsione, non poteva acquistare che una velocità propria quasi irrisoria, la quale obbligava ad sperimentare in condizioni di vento molto debole e quasi nullo. Pur tuttavia compì ben nove viaggi aerei di cui sei con ritorno al punto di partenza e tre no a causa di avarie al timone ed al motore.

In seguito a questo primo ciclo di esperienze, furono riconosciute necessarie alcune modifica-

zioni sostanziali dettate dalle recenti esperienze di altri dirigibili, ed ora, nel colmo del 1908, deve aver luogo il secondo ciclo di esperienze che dirà l'ultima parola su questo pallone autotomobile.

L'aeronave *Italia*, modello 1908, ha il volume di 1200 metri cubi — involucro di seta verniciata, lungo m. 38 e del diametro massimo di m. 7 circa — gualdrappa di cotone verniciato — sospensione di fili di acciaio — navicella a spola costituita da una trave armata a sezione rettangolare, di tubi di alluminio — motore « Antonette » della potenza di 40 HP, situato nella navicella un po' a poppavia del centro di gravità — un'elica aerea a due pale snodate di alluminio, ruotanti a 1000 giri al minuto, posta sopra al motore, tra la navicella e l'involucro — un timone verticale all'estremità di poppa della navicella sul prolungamento di un piano verticale fisso di tela — due timoni orizzontali, uno di prua e uno di poppa.

Le caratteristiche principali dell'aeronave *Italia* rivendicate anche dall'ideatore, conte Almerico da Schio, sono:

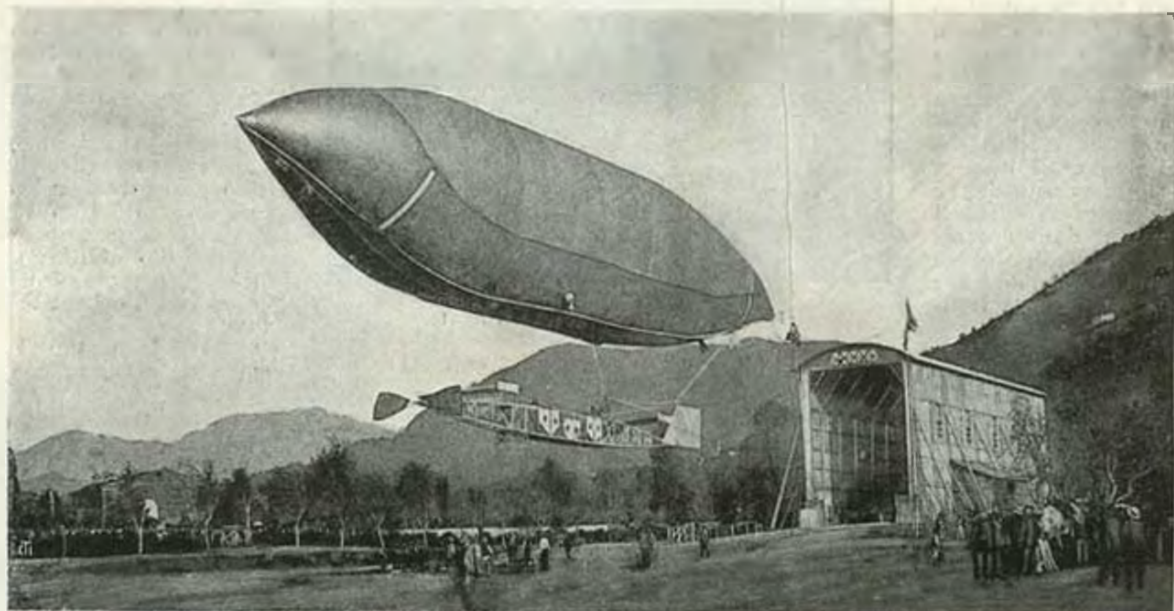
1. Permanenza di forma ottenuta mediante una *carena elastica* costituita da una serie di fili elastici fissati lungo due meridiani della parte inferiore dell'involucro e tesi trasversalmente all'asse maggiore. La tensione di questi fili mantiene automaticamente nella massa gassosa la tensione necessaria onde evitare che la parte prodiera dell'involucro, sotto l'azione della spinta dell'aria subisca delle deformazioni.

2. Disposizione dei timoni orizzontali adottati per la prima volta nell'aeronave *Italia* e copiati poi da quasi tutti i dirigibili costruiti posteriormente.

Attualmente nel cantiere di Schio fervono gli ultimi preparativi affinché l'aeronave possa ritentare la prova dell'aria.

Nell'attesa del grande avvenimento, noi facciamo l'augurio che un viaggio felice ed un trionfo completo, coronino l'opera disinteressata, il lavoro geniale e lo studio costante dell'illustre aeronauta italiano.

ETTORE CIANETTI.



L'aeronave "Italia", durante le esperienze del 1905.

Omnibus Fiorentina.

Omnibus Fides.

Omnibus Fiat.



IL CONCORSO DELLE AUTOMOBILI POSTALI

Il Ministero delle Poste e Telegrafi, sul finire dello scorso anno, bandì un Concorso per automobili postali con un premio di L. 30.000 da assegnarsi a quella macchina che avesse vinto le non facili prove.

Queste consistevano essenzialmente in una serie di marce di resistenza per un totale di chilometri 2000, e in alcune prove per constatare il consumo del combustibile. Inoltre tutte le macchine concorrenti dovevano soddisfare a varie altre condizioni, delle quali le principali erano che ognuna di esse fosse di costruzione e fabbrica italiana, e che rispondesse a determinati vincoli di peso, di portata e di velocità.

Chi pertanto è al corrente della industria automobilistica italiana non si stupisce, se, date le suddette condizioni, le macchine partecipanti al Concorso fossero solo cinque, di quattro case differenti, cioè la Spa e la Fiat di Torino, la Fiorentina di Firenze e la Fides di Roma. E' noto infatti che molte delle nostre fabbriche sono filiali di altre estere, e per causa della crisi che ora, e per qualche anno ancora, travaglia e travaglierà tale industria, dette fabbriche hanno chiusi i battenti delle loro porte, sicché alcuni tipi che corrono sul mercato come tipi italiani sono semplicemente montati nelle nostre officine, ma le loro parti meccaniche sono quasi interamente provenienti dall'estero; e queste fabbriche non poterono partecipare al Concorso giacché la Commissione che a questo presiedeva applicò il regolamento con giusta severità.

Inoltre altre fabbriche nazionali, sia per ragioni particolari, sia per la suddetta crisi, hanno le officine momentaneamente o ferme o in liquidazione, ed altre, che tuttora lavorano, sono più specialmente per la costruzione delle vetture leggere, si sono trovate impreparate alla costruzione di omnibus, i quali sebbene basati sullo stesso principio,

hanno quelle differenze radicali e sensibili di tecnica, e richiedono una speciale pratica.

I tipi presentati erano studiati per il trasporto di 12 a 15 persone sedute e di quasi mille chilogrammi di bagaglio o merci postali. Alcuni di essi si rimarcavano per una speciale leggerezza unitamente ad una notevole robustezza dello chassis, così la Fiat, la Fides, la Fiorentina, che richiamavano alla mente i tipi svizzeri; gli altri invece erano più pesanti così gli Spa, e ricordavano i tipi tedeschi. Alcuni avevano speciali scompartimenti per la merce postale, situati contro lo schienale del conduttore, altri si valevano di cassoni o laterali o disposti sull'imperiale.

Lo marce di resistenza si svolsero nella zona attorno Roma avente un raggio di 70 ad 80 chilometri. Il parco chiuso ora stabilito nella Batteria Nomentana, ove prestavano la loro opera intelligente i militari della Sezione automobilisti. Ed i millenari soldati della via Cassia, della Tiburtina, della Salaria, della Flaminia, della Aurelia, testimoni della prima civiltà romana, sentirono passare veloci questi moderni mezzi di trasporto, convenuti in Roma a far bella mostra del loro pregio e venuti non tanto per vincere il premio ministeriale, quanto per combattere una nuova battaglia contro il misonicismo retrogrado degli uni e le pretese esagerate degli altri.

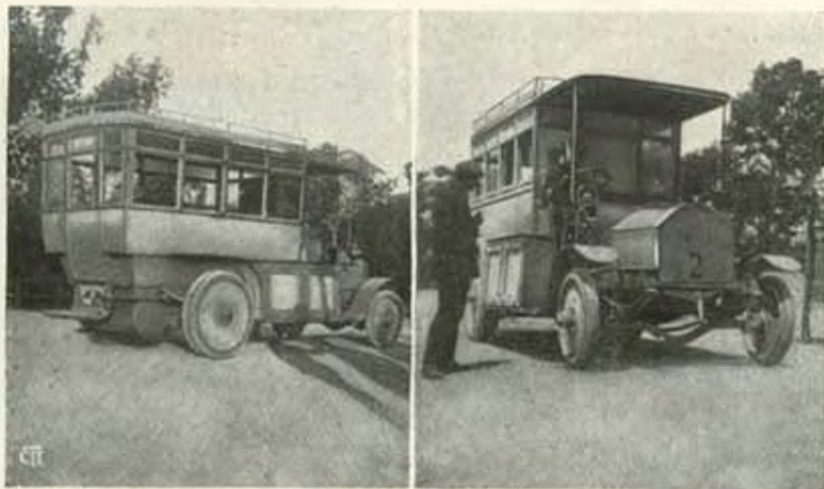
E pur troppo gli sconvolti ciottolati conducenti ai deliziosi colli albani vollero le loro vittime, e parecchie ruote lasciarono grossi brandelli delle loro gomme, sicché varie macchine dovettero man mano ritirarsi dal Concorso, non ostante la perfezione dei meccanismi, e la lotta andò successivamente restringendosi, sinché restò sola una delle Spa, con gomme doppie posteriori su ruote d'acciaio a parete piena, che compì tutti i 2000 chilometri, oltre ad altri 140 chilometri per le prove del consumo, meritando il premio di L. 30.000.

DATI SULLE MACCHINE PARTECIPANTI AL CONCORSO

Fabbrica	Spa N. 2	Spa N. 5	Fiat	Fides	Fiorentina
Motore { potenza	30 HP.	40 HP.	18-24 HP.	35 HP.	24 HP.
{ cilindrata	112	130	105	115	120
{ corsa	145	145	130	130	150
{ giri	1300	1200	1100	1100	1100
Velocità	da 13 a 40 Km.	da 13 a 40 Km.	da 8 a 30 Km.	da 9 a 35 Km.	da 8 a 36 Km.
Trasmissione	a cardano	a cardano	a catena	a catena	a catena
Ruote	Arbel piena	Arbel piena	artiglieria	artiglieria	artiglieria
Gomme { anteriori	820x100x75	820x100x75	900x90	900x90x70	850x100x75
{ posteriori	2x1000x100x75	2x1000x100x75	950x120	900x120x80	950x100x75
Raggio di volta	6 m.	6 m.	6,60 m.	6 m.	6 m.
Peso della macchina scarica	3247 Kg.	3262 Kg.	2650 Kg.	2447 Kg.	2912 Kg.
Carico netto	2200 Kg.	2230 Kg.	1950 Kg.	1870 Kg.	2000 Kg.
Numero dei posti seduti	15	15	12	11	12
Prezzo	L. 15.500	L. 16.000	L. 19.000	L. 10.500	L. 10.000
Consumo di benzina per chilometro	grammi 200	grammi 280	—	—	—

Gli effetti del Concorso, per quanto limitato, non si devono considerare solo alla stregua diretta del premio conferito, abbiano, e soprattutto, per i vantaggi indiretti che da essi derivano, specialmente se i vari ministeri interessati al progresso dell'automobilismo industriale, cioè quelli della guerra, dei lavori pubblici, delle poste e dell'interno, vorranno, come in Francia, render il Con-

corso annuale. Infatti è interesse dello Stato di promuovere ed aiutare la costituzione di nuove linee di trasporti, specialmente nelle zone ove la natura varia del suolo rende quasi impossibile lo impianto di binari senza spese assai rilevanti, e queste linee non possono essere che automobilistiche. E ricordiamo che tale carattere hanno precisamente tutte le provincie meridionali ove il difetto di comunicazioni è più sentito. Ma il promuovere tali linee senza che gli imprenditori abbiano un orientamento qualsiasi sui tipi di macchine da adottare, è un giocare un po' a mosca cieca: e certamente non avremmo tanti esercizi di linee iniziate e poi interrotti se vi fosse modo di conoscere meglio il materiale da impiegare e le necessità cui esso deve soddisfare.



L'omnibus automobile Spa N. 2 vincitore del Concorso postale.

Quindi il primo maggiore vantaggio da simili Concorsi lo ricaverà il paese, che viene a conoscere quali sono le macchine che meglio rispondono a condizioni di praticità, e si lascia quindi illudere di meno da tipi, specialmente esteri, in cui non sempre l'intrinseca bontà corrisponde alla economia del costo.

Ma un sentito vantaggio lo ricoverà pure direttamente l'industria, la quale,

partecipando ai Concorsi stessi, trova modo di affinare i suoi prodotti, di completarsi con una buona pratica lo studio dei tipi più convenienti, di trarre, dal paragone tra questi, la conoscenza dei caratteri più convenienti ad essi, ed anche di sottrarsi, sostenuta dai premi conquistati, ad una troppo sentita riduzione del prezzo, la quale non può non andare a discapito del valore tecnico della macchina. Infatti si potrebbe quasi giurare, che qualora si rinnovasse il Concorso, non vi sarebbe un ceatombe di macchine come vi è stata ora, e questo vi parteciperebbero con maggiore oculatezza e con particolari meglio adatti alle non facili strade del territorio romano.

A. M.

IL CONCORSO D'ALBERGHI DEL TOURING.

Calcoliamo ora la lacuna a cui nel numero scorso, ragioni imprescindibili di spazio, ci costringono, nel pubblicare vari progetti premiati al nostro concorso. L'incisione qui sotto figurante, riproduce il progetto dell'Arch. Prof. Ariatide Mulaveri di Milano, per tipo medio. Esso reca il motto "Alla Riviera", ed ebbe il secondo premio.



L'attualità

nell'immagine.



Ferrovie. — Nuovo tronco della Ferrovia del Monte Bianco — (a sinistra) La Stazione di Argentière ai piedi del «*Mare di ghiaccio*» — (in mezzo) Viadotto sulla gola di Triègo — (a destra) Stazione di Chatelard sulla frontiera Franco-Svizzera.



Automobilismo. — Lantenschlager su «*Mercedes*» vincitore del Gran Premio dell'A. C. F.

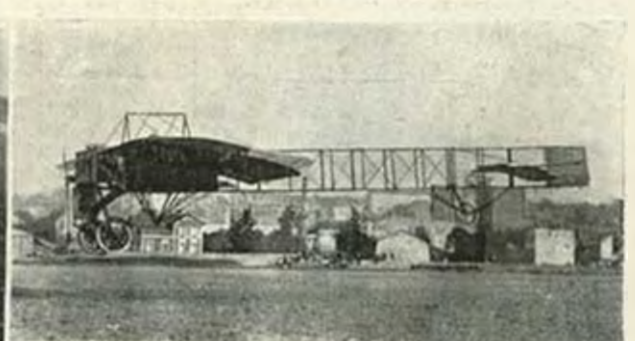
Cissac e Schaub su «*Pauhard*» morti tragicamente durante la corsa del Gran Premio dell'A. C. F.



Aeronautica. — Il nuovo dirigibile militare francese «*Republique*».

L'aeronave mista «*Malcot*»

Il nuovo dirigibile tedesco «*Zppelin*» in viaggio sul lago di Costanza.



Aviazione. — Il nuovo monoplano «*Astra*» del capitano Kasperer.

L'aeroplano «*Bleriot*» che ha conteso a Faimann il record della mezz'ora (monoplano).

Rivista delle Riviste

— La balia e lo *chauffeur*: è il parallelo singolare di *Les Annales*, a proposito del terrori e delle tirannie che oggidì esercita nelle famiglie borghesi il conduttore d'automobili.

Come alla meretricia nutrice dei ricchi rampolli tutto è permesso e si evita di muoverlo per qualunque ragione rimprovero per timore che non le si guasti il latte, così i padroni di vetture senza cavalli, ai quali non siano famigliari i materiali del motore, sono mancipi di questo nome che fa — sotto il punto di vista automobilistico — il bel tempo e la pioggia.

E' da suoi responsi che dipendono le gite, la loro durata, il loro esito.

Ed egli che conosce questo suo potere se ne vale, ravvolgendosi in un maestoso riserbo ogni qualvolta si ha bisogno di lui, lesinando superbamente i teorici delle sue grazie e della sua confidenza.

Se invece il padrone ha una tal qual conoscenza del delicato ordigno che anima o muove il moderno veicolo, allora è tutt'altro paio di maniche: il favore ed il potere del *chauffeur* scadono del settanta-cinque per cento.

Le condizioni di esso possono allora essere paragonate a quelle d'una balla asciutta che può venire facilmente e senza irreparabili danni, sostituita.

— A proposito di quel grande critico-turista che è stato il Ruskin e della sua educazione, la *Revue des deux mondes* afferma che la società inglese si divide essenzialmente in due categorie: quella dei *gentlemen* e... quella dei non *gentlemen*. Tale divisione sociale non è, secondo la rivista francese, semplice effetto di una convenzione; ma ha profonde ragioni in vere e manifeste differenziazioni psicologiche ed organiche fra le due classi, che sono per così dire due distinte ed opposte razze. La ragione di ciò? Lo sport ed il turismo.

La vera *gentry* è una casta superiore creata da lunghe selezioni sociali, o discendenza di conquistatori, di cui i caratteri atavici si accentuano e si delineano mediante una speciale educazione. Fisicamente e moralmente questa casta si distingue dal popolo. Essa si è venuta formando nei campi e, senza partecipare ai più duri lavori agricoli, che logorano e deformano, si è temprata a tutti quegli aspri giuochi che fortificano e disciplinano il corpo: cacce alla volpe, corse ad ostacoli, partite di *cricket* o di *football*, ove il giovane *squire* tra i figli del fattorino è naturalmente capitano.

Molti secoli d'aria aperta di calma vita tradizionale e di ottimo nutrimento hanno reso in questa classe i corpi più vigorosi e sani che nelle altre.

— Ecco come riferisce in un articolo pubblicato dall'*Harper's Monthly Magazine*, un viaggiatore che ha soggiornato lungo tempo fra gli eschimesi — il modo per fabbricarsi una casa di ghiaccio nelle regioni polari:

« In un luogo aperto e senz'alberi, dopo il primo mese d'inverno, è facile trovare della neve ammassata e compatta; si taglia a blocchi della superficie di centimetri 35 per 76 ed alti 10, si pongono in circolo, per segnare il limite dell'area che dovrà occupare la futura casa emisferica, poi si fabbricano, secondo le regole dell'architettura, delle cupole, siano esse di pietra o di ghiaccio.

« Quando è finito il lavoro, si apre una porta, si stendono pelli sul suolo, e si libera dalla neve maglio che si può e si aguzza dentro; si accendono i lumi ad olio e la temperatura si innalza notevolmente al disopra del gelo, perchè la neve, come ognuno sa, è pessima conduttrice del calore, ed il freddo esterno penetra assai debolmente nell'interno. A poco a poco la neve si gela, tantochè gli orsi possono passar sopra la casa senza pericolo di romperla ».

— Le recenti e felici esperienze di aereoplani hanno suscitato negli ambienti scientifici e nella stampa lo studio di un antico problema, quello del volo degli uccelli e precisamente della facoltà che hanno i grandi volatili di mantenersi colle ali aperte e ferme, sospesi, immobili nello spazio.

L'interessante argomento è stato ampiamente trattato da Marcel Desprez, dell'Accademia francese

delle scienze, che lo spiega senza uscire dalle più elementari leggi della meccanica. La dimostrazione è chiaramente riportata dalla *Minerva*.

La forza che sostiene l'uccello — scrive la pregevole rivista di Roma — identica a quella che sostiene il cervo volante, è dovuta, ad una corrente d'aria obliqua dal basso in alto nella quale l'uccello si tiene e che esercita sulle sue ali una determinata pressione scomponibile in due: una componente verticale che tiene sollevato l'uccello, una componente orizzontale che, nel cervo volante è neutralizzata dalla resistenza della cordicella che lo trattiene. Questa forza è rappresentata negli uccelli dal loro peso.

Ecco come il peso e l'« elemento d'ala » possono in opposizione perfetta ad una corrente ascendente obliqua, comporre l'equilibrio perfetto delle forze e rendere possibile l'immobilità nello spazio.

— La caccia — un turismo a mano armata e anche di contrabbando, quando cioè viene esercitato in barba alle restrizioni legali — è fra tutti gli altri rami dello sport il più fecondo di episodi e più ancora di aneddoti.

Il celebre tragico Larive — racconta la rivista *Diana*, fu sorpreso da una guardia a cacciare nella bandita di un conte francese.

— Con qual diritto cacciate voi qui? gli domandò minacciosamente il tutore della legge.

Larive, ricordandosi la parte di Maometto, guarda dall'alto l'importuno funzionario e con gesto maestoso e teatrale, replica:

*Du droit qu'un esprit vast et ferme en ses dessein
A sur l'esprit grossier des vulgaires humains.*

— Ah scusi, monsignore, disse la guardia sbalordita, lo non sapeva.

Ebbene un altro attore se l'è cavata di recente in un modo non meno originale.

Viene trovato in un bosco riservato coll'arme splanata.

Al guardiano che si è avvicinato, egli getta tosto queste parole, mentre il viso suo esprime la gravità del momento:

— Zitto per carità! Si tratta di un duello all'americana, a pallottole!... Il primo a scorgere l'altro gli tira subito... Badate, credo che l'avversario mi veda...

L'agente balza ratto dietro un macchione o via a gambe levate senza chieder altro.

— Dopo la ricerca del *bon hôtelier*, quella della *bonne hôteesse*. Il presidente del T. C. F., signor Ballif, segnala in quella *Revue Mensuelle* i vantaggi che presentano quegli alberghi in cui si senta la direzione di una padrona di casa.

E' fuor d'ogni dubbio più piacevole, dopo una lunga peregrinazione, essere accolti da una donna amabile e premurosa che dal più decorativo dei portinai. Per codesto essere pretenzioso il viaggiatore non è che un semplice numero di camera, mentre la *locandiera* — soprattutto s'ella conosce il fatto suo — vi offre l'impressione d'entrare in una casa familiare.

In Francia la *hôteesse* gode di una vera e propria tradizione che sarebbe peccato obliare o dimenticare.

— Quanto costasse un viaggio da Cremona a Milano nei secoli fa, ci dice *l'Italia Moderna* sulla scorta di vecchie note, scovate negli archivi cremonesi — le quali registrano le spese o l'itinerario del signor Iacopo de Summo, uomo di grande sussiego ed importanza che nel 1433 recavasi, insieme ad un suo accolito, Pietro Granello, alla capitale lombarda.

Tempi invidiabili quelli per le vetture! Una lira e quaranta al giorno per cavallo a nolo, compreso il mantenimento.

A Castiglione d'Adda i nostri viaggiatori spendono in tutto lire 4,32, colazione e biada per i tre cavalli.

A Lodi hanno un invitato (non si sa se maschio o femmina) e pagano complessivamente per una cena col funghi, 31 centesimi e mezzo (*in una cena pro tribus personis*). Pedaggio al ponte di Melegnano, 23 centesimi per cavallo.

E' calcolato che messer Iacopo col suo compagno e tre cavalli in 22 giorni di viaggio, noleggio, alberghi e minuti piaceri, spendesse, senza lesinare, la somma di lire nostre 132,50. Secolo fortunato quello per i turisti!



La Direzione ed il Consiglio del Touring, in loro recenti sedute, hanno preso tra l'altro le seguenti deliberazioni:

PER L'ISTITUZIONE DI UN DIPLOMA DEL TOURING. — Si autorizzano le pratiche per la presentazione di un bozzetto di diploma del Touring, da servire per le promozioni di Concorsi del T. C. I.

CONCORSO PROGETTI D'ALBERGO. — Si prende atto della relazione della Giuria sul Concorso Progetti d'Albergo e si prendono disposizioni per il conferimento dei premi.

Si autorizza la pubblicazione illustrata dei risultati del Concorso.

RIUNIONE COMMISSIONE ALBERGHI AD ORTA. — Su domanda della Commissione miglioramento alberghi si autorizza la riunione in Orta della Commissione stessa, per la propaganda, in quell'importante centro, delle idee del Touring in merito alla riforma degli alberghi.

CARTELLO DIVIETO DI FOTOGRAFARE. — Si approva l'istituzione di un cartello da mettere nelle zone soggette a servizio militare per il divieto di fotografare e di fare rilievi.

VOTAZIONE DEI SOCI - NOMINA DELLE CARICHE SOCIALI. — Si dà lettura del verbale 17 giugno del Collegio dei sindaci per scrutinio delle schede di votazione per l'approvazione del bilancio 1907 e per l'elezione di 11 consiglieri e di 3 sindaci.

Bertarelli, comunica che in seguito alle risultanze della votazione constatate nel verbale la Direzione ha immediatamente fatto denuncia alla Procura del Re del fatto dell'immissione nell'urna di schede contraffatte e si attendono in proposito comunicazioni sull'esito di detta pratica.

Johnson, comunica che come di consuetudine la Direzione rende il suo mandato al Consiglio.

Riva, propone che la Direzione sia rinominata per acclamazione.

Il Consiglio rinomina la Direzione per acclamazione così composta:

Direttore: comm. Federico Johnson; *Vice-direttore:* comm. Luigi Vittorio Bertarelli; *Capo console generale:* dott. comm. Ettore Candiani; *Segretario:* cav. Innocenzo Vigliardi-Paravia; *Vice-segretario:* avv. Alfredo Zaffaroni.

BILANCIO A 30 GIUGNO. — Il Consigliere segretario legge il bilancio rendiconto economico a 30 giugno 1908. Bertarelli ne commenta alcune cifre: considera che ha un valore oggi solamente di calcolo e di corrispondenza al preventivo che è stato rispettato ed anche migliorato in alcune sue voci.

Il Consiglio prende atto ed esprime il proprio compiacimento colla Direzione per i risultati ottenuti.

CARTELLI DI CONFINE. — Bertarelli, comunica che le pratiche iniziate a Roma col Ministero delle Finanze per l'apposizione di cartelli di confine col tricolore, lungo tutta la frontiera, sulle strade rotabili in corrispondenza delle tabelle che gli Stati esteri hanno posto, hanno avuto l'esito desiderato, per modo che il Ministero delle Finanze ha approvato un contributo nella spesa. E' pendente anche un'istanza al Ministero dei Lavori Pubblici. In ogni maniera la costruzione dei cartelli è in corso e la loro apposizione avverrà domenica 30 agosto con una festa speciale che verrà nominata la festa nazionale dei cartelli di confine.

RIDUZIONE TASSA BICICLETTE. — Belotti, dà comunicazione dell'esito delle pratiche fatte presso il Ministro Lacava per la riduzione tassa biciclette che hanno condotto ad una promessa esplicita per parte del Ministro Lacava di presentare per primo, alla prima seduta che avrà luogo alla Camera nel prossimo novembre il progetto di legge, in maniera che la riduzione possa andare in vigore col venturo anno 1909.

Il Touring ha dal canto suo iniziato e quasi condotto a termine un'inchiesta sull'industria velocipedistica, secondo promessa fatta al Ministro Lacava, inchiesta che sta per dare ottimi risultati.

COMMISSIONE TURISMO NAUTICO. — Bertarelli, comunica che è stata convocata la Commissione di Turismo nautico la quale è così composta:

Presidente: comm. Ing. Piero Piola D'averio; *Segretario:* dott. Mario Beretta; *Membri:* i componenti la Direzione del Touring Ing. comm. pr. f. Ugo Ancona, cav. Vincenzo Biancardi, rag. Primo Bongrani, Ing. Leopoldo Candiani, Ing. Carlo Caloricchetti, cav. Garibaldi Coltoletti, conte Piero Foscari, dott. Fabio Malmont, cav. Ing. Alessandro Moschini, conte Orazio Oldofredi, conte Giulio Padulli, cav. uff. Giuseppe Paratore, lug. cav. Francesco Pugno, on. dott. Giovanni Raineri, comm. Ing. Leone Romanin Jacur, Ing. Edmondo Sanjust di Toulada, Mercanti Arturo, segr. gen. del T., la quale anzitutto predispose l'organizzazione di una manifestazione inoceanica da Piacenza a Venezia in occasione dell'inaugurazione del nuovo ponte sul Po, e provvede poi anche a studi di propaganda e di opera che possono interessare il Touring nel rispetto del turismo nautico.

Sottocomitato Nazionale V. C. A. Milano

(Seduta del 19 luglio 1908).

Presenti: Bottoni, Zaffaroni, Mercanti, Cozzi, Dalai, Zanotti, Barberis, Sandoni.

Scusati: Chiarla, Garelli.

Segretario: Mercanti.

Assume la presidenza: Bottoni.

RICONOSCIMENTO DI COMITATI PROVINCIALI. — Si prende atto e si approvano le costituzioni dei seguenti Comitati provinciali:

Como, presieduto dal cav. Felice Ferrero; con sede in via Indipendenza, 22;

Cuneo, Comitato provinciale nella sua composizione come comunicata dal comm. avv. Tito Garelli con lettera 14 luglio, con viva raccomandazione però di provvedere alla rappresentanza del Touring Club Italiano, sia col mezzo del capo console stesso, sia col mezzo della proposta nomina di altri due consoli;

Genova, Comitato provinciale composto come dal comunicato del comm. Beppe Croce capo console del Touring;

Comitato provinciale di Milano, presidente cav. Luigi Dalai, come dal comunicato 17 luglio;

Comitato provinciale di Novara, presidente avv. Edgardo Garelli, come dal comunicato 18 luglio;

Comitato provinciale di Pavia, presidente il Prefetto di Pavia, come dal comunicato del Commissario prefettizio di Pavia, 18 luglio;

Comitato provinciale di Reggio Emilia, presidente comm. prof. Naborre Campanini, come dal comunicato di quel segretario in data 14 luglio;

Comitato provinciale di Sondrio, presidente geom. Federico Cantelli, come dal comunicato in data 15 luglio;

Comitato provinciale di Verona, presidente avv. Ferruccio Gluli, come dal comunicato 14 luglio;

Comitato provinciale di Vicenza, come dal comunicato del signor Giulio Plovan, capo console del Touring di Vicenza, 14 luglio, con invito ad includere a termini dello Statuto il rappresentante della Sezione Audax se esiste;

Infine il *Comitato locale di Palianza,* presidente il sindaco di Palianza, come dal comunicato del vice presidente avv. Carlo Eugenio Erba in data 13 luglio con invito di includere il rappresentante della Sezione Audax se esiste ed a mettersi poi in relazione a termini dello Statuto e del Regolamento col Comitato provinciale di Novara.

Al *Reparto di Maserada-Venezia,* che fa domanda di riconoscimento, si manda a chiedere la costituzione locale per l'approvazione del Sottocomitato Nazionale a termini dello Statuto e del Regolamento.

REGOLAMENTO DEL SOTTOCOMITATO. — Si delega alla presidenza di prendere disposizioni opportune per stabilire, se del caso, un regolamento del Sottocomitato Nazionale di Milano sulla base del regolamento per l'applicazione dello Statuto, approvato dal Comitato centrale.

ADUNATA MANOVRA DI REPARTI A PIACENZA. — Il Sottocomitato nazionale ha stabilito la massima di indire una grande adunata-manovra di Reparti V. C. A. a Piacenza per il giorno 14 settem-

bre d'accordo col Comitato dei festeggiamenti di quella città, ed ha delegato ad una Commissione lo studio del programma e del tema e le pratiche per ottenere dal Ministero della Guerra le dovute facilitazioni di trasporto ed accasermamento per il concentramento dei volontari.

CIRCUITO DI BOLOGNA. — Nel riguardi del Circuito di Bologna sulla domanda presentata dall'Ente organizzatore della Corsa, si concede il nulla osta, quando richiesto, al Reparti V. C. A. regolarmente costituiti di collaborare all'organizzazione della corsa sotto dato riserbo.

COMITATI IN COSTITUZIONE. — Sono in corso le costituzioni di Comitati provinciali a Torino, Alessandria, Mantova, Brescia, Padova, Venezia, Rovigo, Ferrara, Piacenza, Modena, Parma.

In questo modo si inizia nelle regioni di giurisdizione del Sottocomitato nazionale di Milano il lavoro di assetto e di riordino del Corpo Nazionale secondo legge e statuto e d'ora innanzi non potranno essere tollerate intitolazioni di V. C. A. a Comitati, Compagnie, Gruppi o Reparti che non abbiano ottenuto il riconoscimento dal Sottocomitato Nazionale.

Contro eventuali abusi di nome e di prerogative sarà proceduto a termini di legge.



Importazione ed esportazione temporanea di automobili.

Sotto il titolo «Funzionario troppo zelante», il giornale *l'Actione*, di Lugano, nel numero 139 racconta e commenta un fatto verificatosi presso la Dogana di Ponte Chiasso.

Al signor B. — afferma tale giornale — fu dalla Dogana fermato l'automobile mentre attraversava il confine per recarsi, con alcuni amici, a Milano. La Dogana — soggiunge — pretendeva che il proprietario dell'automobile in questione fosse munito del permesso di circolazione italiano, mentre non avrebbe dovuto ignorare che gli automobilisti di passaggio in Italia vi possono circolare liberamente per un dato periodo di tempo, presentando il permesso di circolazione di uno Stato estero, purché detto Stato usi reciprocità verso l'Italia.

Poiché specifica era l'accusa mossa alla Dogana italiana, nell'interesse dei nostri associati automobilisti abbiamo voluto assumere precise informazioni sul fatto per poter, se fondate le proteste dell'incognito automobilista, sostituirvi ad esso, ed interessare l'autorità doganale superiore perché il lamentato caso non avesse a ripetersi per l'avvenire nei confronti di altri automobilisti esteri.

Per altro se *l'Actione* avesse conosciuto le speciali condizioni in cui si trovava l'automobile del signor B. non avrebbe certo fatto eco alle lamentele di questi.

Ci è stato infatti assicurato che il signor B. non

si trovava nelle condizioni volute dalla legge, poiché egli conduceva un'automobile provvista di bolletta di esportazione temporanea, la quale dà, invero, diritto di uscire, rientrare e circolare liberamente nello Stato, ma non quello di esimersi dal pagamento della tassa interna di circolazione, esenzione questa accordata agli automobili di nazionalità estera che vengono importati temporaneamente nel Regno per diporto, e non si estende oltre il termine di tre mesi.

L'art. 1 della legge 10 dicembre 1905, n. 582, che disciplina la tassa interna sui velocipedi, sui motocicli e sugli automobili, stabilisce che la circolazione sulle aree pubbliche di detti veicoli, è soggetta alle tasse annuali risultanti dalla tabella annessa alla legge stessa.

Il terzo capoverso dell'art. 2 stabilisce che per gli automobili il pagamento della tassa verrà annualmente fatto constare, oltre che dal contrassegno, anche da speciale quitanza sulla licenza di circolazione di cui debbono essere provvisti per le disposizioni in vigore, e che deve sempre essere tenuta a disposizione degli agenti da chi conduce il veicolo.

L'art. 3, citando i casi di esenzione dal pagamento della tassa, accenna specialmente ai velocipedi ed automobili d'ogni specie importati temporaneamente dall'estero, in quanto appartengono a persone ivi residenti o non sia trascorso il termine di 3 mesi dal giorno della temporanea importazione.

Orbene, l'automobile del signor B. — come ci è stato riferito — non si trovava assolutamente nel caso previsto, poiché esso non era provvisto di bolletta di temporanea importazione, ma bensì di bolletta di temporanea esportazione, il che stava a dimostrare la nazionalità italiana del veicolo; e poiché la legge non sancisce alcuna esenzione per tale caso, esso trovavasi in istato di contravvenzione.

L'articolo dell'*Actione* può evidentemente trarre in errore, perché non chiarisce le condizioni in cui trovavasi l'automobile del signor B., il quale, essendo fornito di una bolletta di temporanea esportazione, non poteva pretendere il trattamento di favore riservato agli automobili che s'importano temporaneamente in Italia.

Che se tale pretesa avesse una qualunque base di legalità, nessun possessore di automobili vorrebbe sottostare al pagamento della tassa interna di circolazione, in quantoché esso verrebbe risparmiato col fornirsi di una bolletta di temporanea esportazione, la quale è valida per un anno, e rinnovabile a volontà del possessore, e dà il diritto di uscire dallo Stato, rientrarvi e circolare liberamente. La legge che sancisce una tale esenzione sarebbe per lo meno ingenua.

Nè esatto ci sembra il raffronto che l'articolista dell'*Actione* fa con le norme dettate dalla legge svizzera, poiché tale Stato concede la esenzione per i veicoli importati temporaneamente da altri Stati — proprio come fa la legge italiana — ma non può estendere l'esenzione ai veicoli esportati temporaneamente, poiché tale esenzione equivarrebbe alla sostanziale abolizione della tassa interna di circolazione.

Epperò dobbiamo riconoscere che errata è la interpretazione data alle nostre leggi dal signor B.; e vorremmo, d'altra parte, che i giornali evitassero nella narrazione dei fatti quelle confusioni di particolari che possono trarre a conclusioni erronee ed indurre altri a violare le leggi.

Società Anonima - Cap. L. 780000

**GOMME
IMPERFORABILI**

BREVETTATE IN TUTTA L'UNIONE.

MILANO - Via Carroccio, 3

ROMA - Via Due Macelli, 66

AGENZIE

MILANO - Via Giuseppe Verdi, 5 — PADOVA - Piazza Cavour, 4 — PARMA - Via Borgo Scuderie, 11
FERRARA - Corso Giovecca, 34-36 — ROMA - Via del Pozzetto, 117 — NAPOLI - Piazza Vittoria, 2 bis
TORINO - Via Gioberti, 12 — FIRENZE - Via Faenza, 2

Monografie stradali.

In seguito all'esito del Concorso per una Monografia stradale indetto nel 1904, la Direzione del Touring stabilì di pubblicare una *Monografia delle Strade di tutte le provincie del Regno*, nella quale sarà trattata sommariamente la parte storica, statistica e descrittiva che si riferisce alle condizioni attuali della viabilità in Italia, dando maggiore sviluppo alla parte critica per determinare le deficienze degli attuali metodi di manutenzione e suggerire quei provvedimenti che l'esperienza fa ritenere più idonei al migliore raggiungimento dello scopo.

Furono perciò diramati inviti agli Uffici tecnici provinciali delle provincie di cui non si possedevano le monografie, con apposito questionario, al quale finora hanno risposto 19 provincie.

In complesso si hanno i dati di 33 sopra le 69 provincie del Regno e siccome la maggior parte degli Uffici tecnici provinciali ha dato promessa di inviare la relazione riguardante la propria provincia, si confida che assai limitato riuscirà il numero di quelle di cui non si avranno notizie precise.

Fra le monografie ultimamente ricevute non possiamo dispensarci dal menzionare quella dell'ingegnere Gaetano Valente relativa alla provincia di Bari.

La monografia riflette chiaramente le condizioni di una delle più importanti provincie del mezzogiorno e risponde nel modo migliore alle richieste del programma formulato dal Touring, ed è meritevole di elogio sincero da parte della Commissione strade del Touring.

Altra relazione importante, inviata alla Commissione

è quella del presidente della Deputazione provinciale di Grosseto, avv. Armando Pastorelli, sulle *Deficienze e rimedi della viabilità* in quella provincia.

E' un lavoro diligente, nel quale è trattato nella parte generale introduttiva, il problema dell'assetto della viabilità; in seguito sono descritti i lavori più importanti e necessari per sistemare varie strade provinciali ed infine l'ultima parte riguarda la situazione finanziaria della provincia, in relazione specialmente ai nuovi ed urgenti bisogni della viabilità.

Dove essere proposte ad esempio l'opera solerte ed intelligente di amministratore dell'avv. Pastorelli, specialmente ora che molte provincie sono tratte a fare studi per migliorare la viabilità o renderla rispondente ai continui e crescenti bisogni derivanti dall'aumento del traffico; la provincia di Grosseto, una delle più modeste del Regno, rotta da un amministratore animato da intendimenti di vera modernità, insegna sotto questo riguardo, tante cose anche alle Amministrazioni provinciali più importanti.

La larghezza dei cerchioni delle ruote.

Di questo importante opuscolo, accolto con tanto favore dai tecnici proposti ai servizi stradali, venne fatto omaggio di alcuni esemplari a tutte le provincie del Regno con invito a far conoscere al Touring se ancora furono o no prese disposizioni sulla larghezza dei cerchioni dei veicoli, ed in caso di negativa, quali sono le difficoltà che si oppongono a detta riforma del regolamento stradale.



Importazione Benzine per Automobili

Un carro-cisterna per il trasporto della Benzina della

Società Infiammabili Milano

allo scarico della stazione di Milano.

AUTOMOBILI

WOLSIT

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI

VEETURE DA TURISMO

E INDUSTRIALI

Regolarità + Resistenza + Economia

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIT

Anonima Capitale L. 2 000 000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42
GARAGE — S. Cristoforo, 87

•MILANO•

Delle provincie che hanno già risposto, con soddisfazione constatiamo che sopra 24 solo 6 non hanno ancora adottato alcuna norma al riguardo, mentre nelle altre 18 uno speciale regolamento venne già approvato ed è entrato od entrerà fra breve in vigore.

Fra le risposte pervenute stimiamo degna di nota quella della provincia di Como, da cui rilevasi che le contravvenzioni elevate a tutto Giugno furono 5000 di cui una metà andò punita per amnistia, un quarto circa vennero ammesse all'oblazione e le rimanenti sono in corso di procedura. Si aggiunge che moltissimi proprietari di carri si sono uniformati alle disposizioni contenute nel regolamento.

Intoressantissima è poi la comunicazione della provincia di Milano, che fornisce le notizie relative all'applicazione del regolamento entrato in vigore il 1 gennaio 1907, colle relative osservazioni statistiche.

Da queste rilevansi che la percentuale dei carri muniti di corchioni regolamentari risultò nel 1907 del 0,02 %, del 33,54 %, e del 40 % nei mesi di marzo, agosto e dicembre; nel 1908 nella stagione invernale e primaverile raggiunse il massimo del 88,11 %, e 96,05 rispettivamente nelle strade vicine alla città. Nel prossimo mese di agosto, in un dato giorno, sarà fatta contemporaneamente la statistica su tutte le strade provinciali e daremo notizia dei risultati.

Invitiamo le provincie che ancora non hanno risposto, ad inviare le informazioni richieste, perchè la Commissione strade possa a tempo opportuno prendere deliberazioni al riguardo.

AMMINISTRAZIONE

CONSOLATO

Capi Consoli.

Genova Comm. Beppe Crocc.

Consoli.

Arcò Alfonso Troneoni.
 Bagheria Ing. Salvatore Lo Monaco.
 Bagnara Andrea De Leo.
 Bagnolo del Salento Francesco Papaleo.
 Bentivoglio Dott. Angelo Cappa.
 Berceto Italo Agnotti.
 Bologna (Cons. Mil.) Magg. cav. Giuseppe Cantù.
 Bolzano avv. Gaetano Boscarulli.
 Bucine Grassi Mariani Fabbri Luigi.
 Camandona Dott. Edoardo Bianco.
 Canino Avv. Giuseppe Alessandri.
 Cannobio Dott. Giuseppe Vietti.
 Carisano Dott. Pietro Pistono.
 Carpeneto Avv. Carlo Garrone.
 Castelhelvorte Ettore Moranduzzo.
 Castellone Avv. Gianfranco Alexich.

Castelnuovo della
 Daunia Diodato Trotta.
 Castel S. Giovanni Giorgio Martini.
 Cancellara Michele Torio.
 Castignano Rag. Sante Scaramucchi.
 Cerromaggiore Dott. Raffaele Te la.
 Cislello Egidio Meroni.
 Civitella Alfedona Nestore Tarolla.
 Cologno Monzese Felice Robuzzini.
 Como (Cons. Mil.) Magg. cav. Pietro Mandrilli.
 Contarina Dott. Marigo Angelo.
 Corneto Tarquinia Enrico Bon.
 Cosenza Avv. Alessandro Corigliano.
 Courmayeur Nob. dott. Piero Parhié.
 Crucoli Avv. Gaetano Lamanna.
 Delebio Guido Bertolazzi.
 Deruta Geom. Cristoforo Me lla II.
 Fara d'Adda Ing. Luigi Tonetti.
 Furlidola Paolino Coladezzi.
 Ferno Emilio Cappolletti.
 Ferrazzano Dott. Alfonso Martogiovanni.
 Formigine Avv. Cesare Fogliani.
 Galliate Francesco Caccia.
 Gangi Prof. Rottivo Santì.
 Gavi Camillo Milanese.
 Genova Giulio Croce.
 Genova (Cons. Un.) Lorenzo Olcese.
 Grana Camillo Balliano.
 Grumello Cremonese Rag. Luigi Remoudi.
 Inveruno Emilio Garavaglia.
 La Maddalena Cav. Domenico Giachino.
 Lenola Giulio Pandolfi.
 Lesina Primitivo Calvo.
 Linosano Avv. Alberto Petroni.
 Lonigo Prof. Giulio Miccarelli.
 Loro Piceno Dott. Amleone Cecchi.
 Lurate Abbate Vittorio Testoni.
 Macomer Dott. Silvio Gutierrez.
 Mafalda Carlo Carile.
 Manerba Geom. Andrea Simon.
 Marrara dott. Eugenio Muratori.
 Manciano Dott. Tomaso Fratini.
 Mariliano Luigi Mazzucchi.
 Mazarino Avv. Girolamo Bartoli.
 Mazze Canavese Francesco prof. Basio.
 Modolla Dott. Gioachino Giberoni.
 Molfi Geom. Francesco Cecchi.
 Mogadiscio Ten. Giacomo Radlinsky.
 Molinella Giovanni Ghelli.
 Monsavito Dott. Mariano Zannini.
 Montegano Avv. Giovanni Janigro.
 Montebello Vicentino Domenico Conzatti.
 Montecatini in Val
 di Cecina Anselmo Tonelli.
 Montefiore dell'Aso Conte Gaetano Montani.
 Montevarchi Aristide Corti.
 Montorio Veronese Cav. Giovanni Mantovani II.
 Muggio Paolo Marchesi.
 Narzole Giovanni Ravola.

Voigtländer & Sohn, A. - S.

BRUNSWICK (Germania)

MANIFATTURA D'OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE

Succursali a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi,
 Londra, Mosca, Pietroburgo, New-York.

Binocoli Prismatici

per Viaggio, Sport, Caccia, Teatro, e Militari. In uso
 permanente nell'armata e marina germanica e all'estero.

In vendita presso tutti i negozianti di ottica

DOMANDARE PREZZO CORRENTE N. 280



Nervesa.....	Giuseppe Renati.	Pesaro	Amilcare Bollo.
Nettuno	Antonino Ruggiero.	Piazza Broomana ..	Gerolamo Calvi.
Nizza Monferrato ...	Giovanni Baravalle.	Pieve di Cento	Dott. Francesco Be Inl.
Nogara	Alfonso Storari.	Piovasasco	Silvio Fenoglio.
Novate Milanese ...	Carlo Bassetti.	Pirano	Prof. Domenico Vatta.
Noventa Padovana ..	Conte Paolo Cappello.	Platola	Ferruccio Zambaldi.
Noventa Vicentina ..	Lorenzo Baricolo.	Pontecurone	Dott. Vittorio Camerini.
Occolimiano	Avv. Paolo Rossi.	Porto Ceresio.....	Marlo Bianchi.
Oderzo	Adolfo Adami.	Pozzonovo	Alessandro Tresoldi.
Olgiate Comasico ...	Adolfo Rossi.	Prata di Pordenone ..	Giovanni Centazzo.
Ombriano	Geom. Leonida Assandri.	Roma	Cap. cav. Tito Signorini.
Orsino	Romeo Giuliani.	Roma (Cons. Univ.) ..	Conte Luigi Ferraris.
Orani	Alfredo Bernardini.		(Continua).
Oria	Pasquale Montanari.		
Oriano	Itag. Arnaldo Magri.		
Padorno Dugnano....	Rag. Ercole Longoni.		
Paganò.....	Antonino De Pascale.		
Pagliaia	Luigi Mariani.		
Palermo	Cap. magg. Francesco Rocca.		
Pancalieri	Dott. Apollo Mallarini.		
Partanna	Francesco Giacommaro.		
Paternopoli	Augusto De Renzi.		
Paullo	Marlo De Vecchi.		
Pegognaga	Armando Angeli.		

Festa dei cartelli di confine.

A celebrare solennemente l'apposizione dei cartelli indicatori del Touring recanti il tricolore nazionale su tutta la linea della nostra frontiera, la Direzione indice una grande festa che prenderà il titolo di "Cartelli di confine", alla quale prenderanno parte i Consoli e gli Agenti doganali delle località interessate nell'impianto. Chiedero chiarimenti alla Direzione.

Elenco dei Candidati

a soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Giugno 1908

SOCI VITALIZI. (*)

ASSUAN, Carati Ing. D. Renato — BAGNARA CALABRA, De Leo cav. Andrea — BOLOGNA, Sanguineti Giorgio — BRESCIA, Zattini Antonio — CARATE BRIANZA, Stanga march. Francesco — CHIVARRO, Municipio — FERRARA, Calderoni cav. Carlo; Deputazione Provinciale — GENOVA, Castagnino Louis.

Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTI. CINQUE se all'Estero.

BIANCHI

Vettura leggera 14-20 HP. a Cardano

L'ideale delle Vetture per città e viaggi.

MASSIMA ECONOMIA NEL PREZZO,
NEL CONSUMO DELLA BENZINA,
GOMME, RIPARAZIONI, ecc. ♣ ♣ ♣

Domandate dettagli e prezzi alla

Soc. Anon. E. BIANCHI - MILANO

Via Paolo Frisi, 72

Croce comm. Beppe; Croce Gligio; Pegazzani Beniamino; Piccardo Andrea; Vitale Vladimir Anton — LEGNANO, Lattuada dott. Angelo — MARTELLAGO, Ciola conte Vincenzo — MERAN, Palast Hotel — MILANO, Brloschi ing. Francesco; Marelli Ercole; Radice dott. Gioacò; Ronchetti Carlo — MONZA, Società Pescatori — PAVIA, Laglio Enrico — PISTOIA, Cassa di Risparmio — ROMA, Festa ing. Carlo; Peretti dott. Romolo; Pugliese ing. cap. Umberto; Società Anonima « Public Auto » — ROVATO, Dolci Pietro — S. FRANCISCO DE CORDOBA, Bertello Bernardo I. — SASSARI, Camera di Commercio ed Arti — SAVONA, R. Camera di Commercio ed Arti — STREZZA, Omarini Luigi Maria — TORINO, Canova Lodovico — VARESE, Castelbolognese comm. Giacomo — VEROLENGO, Abena dott. Ernesto — VERONA, Ceresa Vincenzo — VICENZA, Della Torre conte Biorza.

SOCI ANNUALI. **

ALESSANDRIA. — *Acqui*. — Martelli Enrico, Ramorino dott. Paolo.
Asti. — R. Comitato Agrario.
Biassignana. — Rossi Cesare.
Casale Monf. — Carpineti Silvio, Ellona Angelo, Gaviorno Italo, Marabotti rag. Secondo, Restano Amedeo, Restano Virgilio.
Castelnovo Scabia. — Pina Carlo, Pini Angelo, Zaffignani Antonio.
Dusino. — Pescarmona don Alessandro.
Gavi. — Ameri dott. Domenico, Butti Cornelio, Candia Carlo, Traverso Virgilio.
Moncalvo. — Rovelli Varesi Innocenzo.
Novi L. — Zanotti Carlo.
Piassano M. — Rossi Mino.
Torlona. — Tonolli prof. Umberto.
Valenza. — Vincitrak Ferruccio.
Vignale M. — Musu Giov. Eufio.

ANCONA. — Battistoni Enrico, Bellagamba Giovanni, Ricci Giuseppe, Vivalda Eugenio, Vivalda Giuseppe, Zancani ing. Luigi.
Osimo. — Rossini P. Ruggero, Società Ginnastica e Ciclistica.
 AQUILA. — Solinena cap. Alfredo.
Civitellifedena. — Tarolla Giuseppe.
Pescina. — Masololi Mario.
 AREZZO. — *Caprese*. — Camaiti Clemente, Cungi Torquato.
Civittella della Chiana. — Centoni Romani Arturo.
Loro Ciuffena. — Bramanti prof. Ello, Fabbri Cesare.
Lucignano. — Vannucci Luigi.
Sansepolcro. — SACCHI LINA.
 ASCOLI PICENO. — Latini Licurgo, Roi Marco.
Arquata di Tronto. — Saladini avv. Francesco.

AVELLINO. — *Nusco*. — Imparato avv. Vincenzo.
Paternopoli. — De Renzi Augusto.
 BARI. — De Nora Luigi, Perrone ing. Carmine, Verga Gustavo.
Canosa di Puglia. — Fracchiolla avv. Domenico.
Corato. — Capano Vito, Tarricone ing. Salvatore.
Gioia del Colle. — Panessa avv. Francesco.
Noicattaro. — Sciannameo Francesco.
Ruvo di Puglia. — Chieco Vito, Gatalota Vito Umberto.
Spinassola. — Mazzoni geom. Carlo.
Terlizzi. — Marinelli Giovanni.
 BELLUNO. — *Auronzo*. — Del Monego avv. Attilio, Giacobbi Bortolo, Larese avv. Giovanni.
Caluso. — Fiori G. B., Giacobbi

(**) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Tipi
1908-9

Motociclisti attenti !!

Tipi
1908-9

Non dimenticate che una macchina per essere completa deve chiamarsi MOTOCICLETTA, se deve fare sempre un servizio senza il minimo inconveniente. — Non dimenticate che di tutte le Motociclette quella che tiene ancora oggi il maggior numero dei records:

di VENDITA MONDIALE, di ROBUSTEZZA, di SCORREVOLEZZA, di ECONOMIA NEL CONSUMO E NELLA MANUTENZIONE, è incontestabilmente la

F



N

F. N. Motocicletta monocilindrica L. 850

F. N. Motocicletta quattro cilindri L. 1125

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE — HERSTAL - LIÈGE

Succursale per l'Italia:

A. FUSI & Co. - MILANO

DIREZIONE: Piazza Castello, 16

GARAGE: Via L. Mascheroni, 43

Cataloghi illustrati a richiesta, indicando il numero di tessera di Socio del Touring.

REFERENZE A DISPOSIZIONE

IN QUALUNQUE PARTE D'ITALIA

geom. Gaspare, Rocchi Um-
berto, Vascellari Severo.
Pieve di Cadore. — De Luca Giov.
B. Stefano. — Romualdi Attilio.
Tal di Cadore. — De Polo Alfredo.
BERGAMO. — Ceresa Enrico Po-
liarpo, Gatti Ippolito, Mariton
rag. Enrico, Panseri Carlo.
Albino. — Cuzini Pellegrino, Mac-
carani Ferdinando.
Alzano M. — Campana Tobia.
Castione Presol. — Calzolari Emilio.
Cividale al Piano. — Vighi Er-
nesto.
Marlinengo. — Carrara Francesco,
Mazzoleni dott. Antonio.
Nembro. — Blumer Giovanni.
Ponte S. Pietro. — Begnis don
Antonio, Gazzaniga rag. Ca-
millo.
Ransanico. — Suardi rag. Ernesto.
Schilpario. — Cossina II dott. Pi-
lade.
Filminore. — Albrici Giovanni.
Zogno. — Belotti G. Bortolo, Dolci
Pietro, Sauri Alfredo.
BOLOGNA. — Accettulli Vincenzo,
Amadei Silvio, Andreoli Augu-
sto, Battistini Gustavo, Brunelli
dott. Pietro, Busnelli cap. Ugo,
Cavigliani Angelo, Comizio A-
grario, Costa Antonio, Fiori dott.
Attilio, Frassinetti Oliviero, Me-
rigliani Vittorio, Negroni dott.
cap. Antonio, Nepoti Enrico,
Pini Alfonso, Pisacane Carlo,
Zazzaroni Aldo.
Casalecchio di Reno. — Chiusoli
Clio, Nanni Rinaldo.
Castel S. Pietro. — Roveri rag.
Guido.
Galliera. — Bevilacqua dott. Gae-
tano.

Imola. — Codronechi Ignazio, Laz-
zari prof. Ezio, Raccagni Giulio.
Pesiceto. — Gennari Domenico.
S. Pietro in Casale. — Garani
dott. Giuseppe.
BRESCIA. — Albrici Marziale,
Bozzoni Emilio, Cancarini Italo,
Geroloni Faustino, Palazzoli Fe-
derico, Pandini Alessandro, Rossi
Camillo, Sarti Umberto, Simon
Violet Ferdinando, Villa Ric-
cardo.
Castrezzato. — Copetta dott. Lam-
berto.
Chiari. — Società Sportiva Cla-
rense.
Gussago. — Sampietro Luigi.
Odolo. — Rebughi cap. Andrea.
Orlano. — Magri rag. Arnaldo.
Palazzola sull'Oglio. — Pangra-
zio dott. Emilio.
Roe Volciano. — Hestl Arnoldo.
Rovato. — Ansaldo Angelo, Coz-
zoli Giacomo, Dolci Giacomo,
Dolci Giulio, Lagorio Mario,
Petti Bon rag. Augusto.
Stadolina. — Rosini Fortunato.
Verolanuova. — Triberti Giuseppe.
CAGLIARI. — Anca Pasquale,
Daga Antonio, Manfredi Man-
fredo, Pani Guido, Tronci rag.
Antonio.
Macomer. — Camedda Edoardo, Cantù
Francesco, Caste II Edoardo, Fad-
da Francesco, Ferraris prof. Giu-
seppe, Giannasi Innocenzo, Mur-
tola Giulio, Pandini Federico,
Porcu Giulio, Sequi dott. Alfredo,
Sequi dott. Francesco, Solinas
Petrino.
Ruinias. — Rosso geom. Giuseppe.
Ussana. — Amat march. Luigi di
S. Filippo.

CAMPOBASSO. — Giancarlo avv.
Saverio Francesco.
Casacalenda. — Di Blasio cav.
Francesco.
Limosano. — Covatta dott. Luigi,
Rossi ing. Federico.
Montagano. — Janigro avv. Gioy.
CASERTA. — Aversa. — Borg-
strom ten. Ettore.
Sparanise. — Maugli Enrico.
CATANIA. — Gentile cav. Fran-
cesco, Jovano rag. Nicola, Uf-
ficio del Genio Civile.
Acì-Catena. — Maesano Pasqua-
lino.
Callagirone. — Milazzo Aless. S. I. V.
Troina. — Solina Gaetano.
CATANZARO. — Ceretti Car-
lo, Figliuolo rag. Alberto, Manne la
Alberto F.
Santa Scerina. — Municipio.
Tiriolo. — Crati II Pasquale.
CHIETI. — Paglieta — Mariani
Luigi.
COMO. — Bianchi Antonio, Cas-
pani Ferdinando, Galli Gio-
vanni, Gazzaniga sac. prof. Vu-
lentino, Intendenza di Finanza,
Martino II Amedeo.
Angera. — Glorretti Andrea.
Cabiate. — Club Sportivo.
Cantù. — Wildy prof. Emilio.
Cernobbio. — Porta Cesare.
Comerio. — Morosini Luigi.
Corneno. — Arcangeli Eugenio.
Fabbrica D'Adda. — Corti Giovanni.
Ghirla. — Iardini Cesare.
Induno Olona. — Brivio Luigi.
Lecco. — Celsi Claudio, Franco
Giovanni, Mazzoleni Dario, Pon-
zoni Giuseppe, Porri rag. Al-
fredo, Volante Carlo.
Luino. — Parlati Pio.

EDOUARD DUBIED & C^{le} - Couvet, 22

(SVEVIZZERA)

Fabbrica di pezzi staccati per
Velocipedi, Motocicli
e Automobili

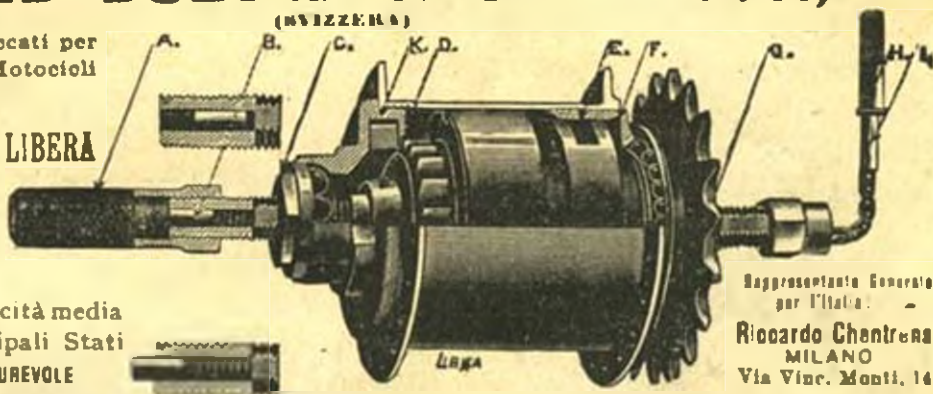
MOZZO A RUOTA LIBERA

"EDCO,"

TRE VELOCITÀ

Preso diretta per velocità media
Patentato nei principali Stati

SEMPLICE · SOLIDO · DUREVOLE



Rappresentante Generale
per l'Italia:

Riccardo Ghentrea
MILANO
Via Vinc. Monti, 14

VELOCIPEDI DI PRIMO GRADO

ATALA

Fabbrica Velocipedi GATTI & PELLINI - MILANO
Viale Porta Nuova N. 2

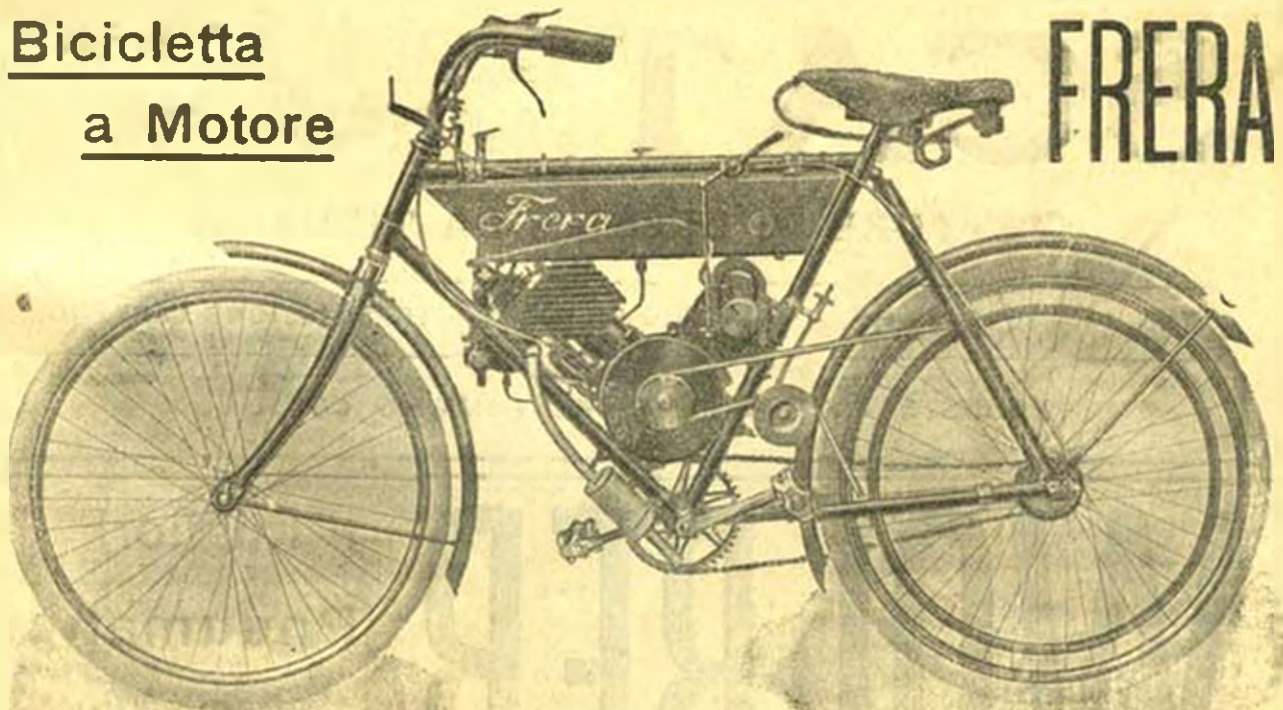


Lurago d'Erba. — Molteni Carlo.
Mantovano. — FERRARIO GIULIA, Mambroni Paolo, Mutti Giuseppe.
Piazza S. Stefano. — Dotti Antonio.
Travedona. — Flombo Giuseppe.
Varese. — Besana geom. Lorenzo.
 Castelbolognesi Comm. Giacomo.
 COSENZA. — Collice bar. Adolfo.
Cassano Ionto. — Graziadio Pasquale.
Castrovillari. — D'Atri Alberto.
Cetraro. — De Caro Giuseppe.
 CREMONA. — Mori Enrico, Moruzzi Pietro, Pianzola Giusto.
Crema. — Ro geom. G. B.
Rivalla Nuova. — Antolini geom. Attilio.
Soncino. — Cuneo Angelo.
 CUNEO. — Camera di Commercio.
Bagnolo Po. — Castagno Edoardo.
Borgo S. Dalmazzo. — Roschio Michele.
Castelletto Stura. — Ghigo Michele.
Dogliani. — Giacholli Pietro Secondo.
Dronero. — Garelli Giacomo, Girardi Pasquale Antonio.
Fossano. — Racca prof. dott. Matteo.
Murazzano. — Minervini Francesco.
Racconigi. — Fontana Tool. Giuseppe.
Saluzzo. — Natale Enrico.
Savigliano. — Castellino Lorenzo.
 FERRARA. — Landi prof. Gustavo, Zuccherificio Bonora.
Argenta. — Cassai Augusto, Ferruzzi Guido.
Guarda. — Masleri Antonio.
S. Agostino. — Bianconi cap. Manfredi.

FIRENZE. — Bellucci Enrico, Borioni Augusto, Cinti dott. Ernesto, Fratini Mario, Giorgeri Giuseppe, Grocco prof. comm. sen. Pietro, Karamlohaloff Wl., Magnoli Mario, Me-seri Guido, Pagni Giulio, Pastelli Angiolo, Plochiani Giovanni, Picchioni Omero, Pintucci Francesco, Puccini rag. Enrico, Roccardi Guido, Romano Alfredo, Ruggini-Umberto, Stendardi Ezio, Tortoli Ferdinando.
Bagno di Rom. Casano avv. Edigio.
Capostrada. — Pasquali Felice.
Doradola. — Blano Tassinari dott. Alberto.
Figline Vald. — Martelli prof. comm. Lodovico.
Pistoia. — Barni Severino, Gai Giovanni, Innocenti Adolfo, Lasciaffaro dott. Dario, Pacini Arnaldo, Santini Gino.
S. Domentico. — Bruckmann Remhard.
S. Miniato. — Bucalossi dott. Alfredo, Pontanari Ezio, Salvadori Renato.
S. Piero in Bagno. — Fucci Fuocio.
Tuscan. — Mantellassi Camillo.
 FOGGIA. — Martucci Francesco.
 FORLÌ. — *Cittella di Romagna.* — Rossi Antonio.
Forlimpopoli. — Tollarini Eusebio.
Meldola. — Bindl Cesare.
 GENOVA. — Amgwerd Carlo, Amprimo Tullio, Aproso Mario, Belgrano Virgilio, Boggio Marzet Ugo, Bara Ettore, Borchì Vincenzo, Bosi ing. Giuseppe, Bazzano Lorenzo, Bruzzone Adriano, Bruzzone Mario, Buzzo Bentivoglio, Cabella Lorenzo, Cambiaso

Lino, Carpaneto Raffaele, Cecchi rag. Luigi, Codevilla Alfredo, Dian Attilio Eriberto, D'Amico avv. Zeno, De Barbieri dott. Stefano, De Lorenzi Dario, Doderò Angelo, Ferrando Tito Ugo, Ferrero Francesco, Fullo Giovanni, Gamberotta Agostino, Gamberotta Giuseppe, Grillo Francesco, Gullino Alessandro, GUZZARDI LETIZIA, La Selandra Oskar, Lavarello Ella, Macciò Pietro, Malagò Luigi, Marini Paolo, Martini Giovanni Ido, Massa prof. Angelo, Massoni Eugenio, Migone Giuseppe, Mihanovich Bartolomeo, Mussoni Mario, Munari Amedeo, Orsini dott. Adolfo, Pagano Pietro, Palcari Luigi, Palmer Alfred, Parodi Angelo, Pastorino Giacomo, Pensa Gio. Paolo, Pero prof. Paolo, Pitti Fortunato, Pitto Albert, Prigione Roberto, Puppo Francesco, Reggianini Giuseppe, Repetto Giovanni, Salvo Domenico, Sgarbi Luigi, Tassara Felice, Valla cav. dott. Luigi, Virgili Giuseppe, Zillettì Giovanni, Zini Guido.
 AGENZA. — Borea Ricci Carlo E.
Bagliasco. — Odino sac. Nicolò.
Bolzaneto. — Castello Giuseppe.
Busalla. — Salvarezza Luigi.
Camogli. — Sapelli cap. Ettore.
Ceranesi. — MOISELLO EMILIA.
Peigi. — Carpani col. Giuseppe, Jenseu Valdemar, Pacetti Giuseppe, Vitelli ing. Vincenzo.
S. Colombano Centenotti. — Monteverde G. B.
S. Giuseppe di Castro. — Gambino Uirico.

Bicicletta a Motore



FRERA

BICICLETTA FRERA CON MOTORE 1 1/4 HP. - Peso Kg. 35 circa
 Convenientissima ed economica sotto ogni rapporto
 per Professionisti, Commercianti, Dottori, Turisti, ecc.
SOCIETÀ ANONIMA FRERA - MILANO e Officine Mecc. in TRADATE

Sampierdarena — Dagnino Attilio, Figini Vittorio.
S. Quirico — Balonceri Francesco.
Sarona — Badino Paolo, Bertolotto Carlo, Filidei Giuseppe, Municipio, Pescetto Giuseppe, Vitalenta Giovanni.
Sestri Ponente — Splombi Ugo.
Spezia — Sanvenero avv. Manfredi.
Sturla — Nazari di Calabiana Filippo.
Varese Ligure — Bonamico G. B.
Voltri — Duodo nob. Filippo.
LECCE — *Bagnolo del Salento* — Papaleo Antonio.
Francavilla Fontana — Benedicetti. Oreste, Licci Leonardo.
LIVORNO — *CAVE BONDI MARIA*, Paoli Paolo, Trumpy Giacomo.
Ardenza — Il «Merlo Club».
Capoliveri — Signorini dott. Serafino.
LUCCA — Buonanoma Raffaello, Chelli Orlando, Landucci Francesco, Paoli Cosimo, Stefani Enrico.
Bagni di Lucca — Olivieri Marino.
Lucca Cappella — Lenzi Paolo.
MACERATA — Guelfi Giuseppe.
Caldarola — Griffi avv. cav. Mariano.
Camerino — Mariani Manfredi.
Cingoli — Compagnucci Filippo.
MANTOVA — Curuz Camillo, Gandolfi Terenzio.
Castelgoffredo — Bertasi Osvaldo.
Castiglione Str. — Bignotti Francesco, Danesi Enrico.
Meolane — Bessa Giuseppe, Merlo Vincenz.
Revere — Simeoni Alessandro.

S. Martino — Bernardi Perini Luigi.
Volta Mant. — Nicolai Anselmo, Signori G. B.
MASSA CARRARA — *Monzone* — Bernardini Battista, Mazzini Pio, Morescalchi Oreste, Pisani Francesco, Sanguineti Ugo.
MESSINA — *Tortorici* — Bellini Cesare.
MILANO — Agostoni Giov. Giuseppe, Alberti ing. Armando, Alberti Paolo, Alessandri dott. Luciano, Allegri rag. Edoardo, Allegri Enrico, **ALLEGRI MARIA**, Arisi rag. Luigi, Arvonio Carlo, Ascheri Arnaldo, Bacol Gaetano, Baggioli Alessandro, Baldan Tullio, Balsani Pio, Banchieri Luigi, Baroni Ferruccio, Barti Armando, Baruffaldi Giuseppe, Basile Augusto, Basili Ugo, Bellavita Osvaldo, Beretta Mario, Beria Alberto, Berra Luigi, Bertoli Luigi, Berta prof. Riccardo, Biblini Emilio, Boldrini Alipio, Bracci ing. Espero, Broggi Arturo, Calvi Emilio, Cappelli Angelo, Carandini Emilio, Carta Gino, **CASATI MARIA**, Cassani Aldo, Castelli Guglielmo, Cavazzoni Adolfo, Celli Guglielmo, Cerrato Tommaso, Cervieri ing. Giuseppe, Costari Enrico, Cividini Franco, Codazzi Ermenegildo, Conti Carlo, Corti Giuseppe, Costa Paolo, Cotta Alessandro, Cremonesi Dante, Crippa Igildo, Croci Siro, Dabo-Lattmann Osvaldo, Dalai rag. Giacomo, Dall'Acqua Gaetano, D'Avila C., D'Avila avv. Enrico, De Marchi Augusto, Elli Felice, Fachini ing. Vincenzo,

Fantaguzzi Olimpio, Fasola Giuseppe, Ferrari Antonio, Filangeri Umberto, Foi Alessandro, Fossati Andrea, Frattini Gino, Furla Alfonso, Galli Giuseppe, Gallotti Aldo, Galmanini Silvio, Gervasini Aristide, Ghiringhelli rag. Enrico, Giuntini Alfredo, Golzi cap. Ferdinando, Granata Oreste, Grancini Ulderico, Grazioli Pietro, Gritti Giuseppe, Lambertini Giuseppe, Lechler Rupert, Lissani arch. Stefano, Macchi Amlecare, Macela G. A., Madini Mattia, Maff Bruno, Magagnoli dott. Carlo, Magni ing. Italo, Maiorana Luigi, Manzoni prof. Giovanni, Martinoli Carlo, Maruti Angelo, Mascladri don Giovanni, Mazza Giuseppe, Meazzi rag. Giacinto, Melesi don Giulio, Menada Angelo, Milesi Zaverio, Minolfi Francesco, Molteni Alessandro, Molteni avv. Giuseppe, Moneta Giovanni, Moro-Lin ten. Giorgio, Motta ing. Giacinto, Orlandini Carlo, Ottolini Vittore, Pagani Annibale, Pagliani Gian Antonio, Pancora Guido, Pusta Fernando, Peano Mario, Pedrazzoli ing. Antonio, Pedretti Oreste, Pelli Luigi, Pettazzi Angelo, Pottenati ing. Achille, Pezzani nob. Antonio, Pezzera Vittorio, Piva ing. Mario, Poggi Arturo, Radice Francesco, Ramognini ten. Alberto, Re Mario, Richter cap. Giuseppe, Ricotti ing. Piero, Rigola Giuseppe, Rolla avv. Mario, Romanoni Mario, Rosti Mosè, Saglio Giuseppe, Saltarini Camillo, Sansoni Pio, Sartorelli Alessandro

Per Alpinisti e Touristi

la più igienica, rinfrescante e deliziosa bibita è

1° ARANCIATA MARTINAZZI

della Società Anonima Vino-Vermouth di Torino

E. MARTINAZZI & C.

Rinomata Fabbrica di Vermouth, Liquori e Sciroppi

TORINO ✎ Corso Vinzaglio N. 9 ✎ **TORINO**

«... È uno sciroppo fatto proprio con arancie fresche, e di questa polpa deliziosa, rinfrescante, sente tutto il sapore netto, pieno. Magnifica bibita che ha incontrato dovunque un successo meritato.»

Prof. A. Marescalchi.

Giornale Vinicolo, N. 25 - 1908 - Pag. 398

CHIEDERLA DAPPERTUTTO

Esigere sempre sulle bottiglie e boccette
Nome e Marca «**Martinazzi**»,

NB. — Mescolare con acqua pura,
mai con seltz o gassosa.

Fiaschette speciali comode per viaggiatori.

Scanavini Oreste, Società Italiana per Condotti d'Acqua, Società Tirrena di Eletticità, Sollani ing. Aldo, Targetti ing. Raimondo, Tavecchio Egidio, Terruzzi Egidio, Tonetti Giovanni, Toscanelli Pericle, Treves Achille, **TREVES TEDESCHI VIRGINIA**, Triconi ing. Bonaventura, Vaia Francesco, Valsecchi Pietro, Vandoni Giovanni, Vanni Manfredo, Vergani Eliseo, Violini Antonio, Vittadini Giovanni, Zanaboni Carlo, Zanardi Francesco.

Abbiategrasso. — Brugola Gioua, Leoni Luigi.

Affori. — Marzorati Edoardo.

Asago. — Rubboli rag. Augusto.

Busto Arsizio. — Raas Charles.

Casorezzo. — Tagliabue Teodoro.

Casina Peccati. — Brambilla Guido, Sivelli Andrea.

Casliellana. — Circolo Educativo Popolare.

Cararia. — Ditta Fratelli Bottini.

Cernusco sul Naviglio. — Crespi Giovanni.

Cesano Boscone. — Club Cirilistico.

Cinisello. — Tagliabue Enrico.

Codogno. — Parazzoli Zoo, Parpani Gedeone, Polenghi dott. Angelo.

Desto. — Grassi Riccardo.

Gallarate. — Gaggero Giuseppe, Ravasi don Giovanni, Società Ginnastica « Virtus ».

Gorgonzola. — Ghidini Agostino.

Goila M. — Ognà Pierino.

Greco M. — Fusco Ugo.

Guido di Vigonate. — Rosti Amante.

Laccharella. — Dell'Acqua geom. G.

Lignano. — Clapparelli Carlo, Longnani Giuseppe, Pessoni Enrico.

Meda. — Nicolini Luigi.

Monza. — Artesani Serafino, Cocco Ermilino, Mezzadri Carlo, Taloni Mario, Troncon Ferruccio, Verga Angelo.

Musocco. — Auzère Alessandro.

Paderno Dugnano. — Ottonelli Enrico.

Seregno. — Silva Giuseppe, Società « Serenia Sport », Viglienzoni dott. Giuseppe.

Somma Lomb. — Galli G. Luigi.

MODENA. — Bentivoglio dott. Tito, Collegio S. Carlo, De Cristofaro Vincenzo, Dell'Acqua Oreste, Verona Augusto, Verona Giulio, Verona Tito.

NAPOLI. — Allen avv. C. Louis, Amodio avv. Cesare, Bellinetti Luciano, Branchini Giovanni, Cappellini Alfredo, Cerbone Pasquale, d'Alessio Riccardo, Dalzini Antonio, De Angella ing. Paolo, Floris Eugenio, Fricolander Immanuel, Furginele avv. Vincenzo, Hallecker Enrico, Marchisio Giovanni, Russo Guido, Troya ing. Ottorino, Vellani ing. Alberto, Zambelli Amedeo.

NOVARA. — Bonacossa avv. Luigi Silvio, Gilardi Enrico, Ravio Pier Luigi.

Barca. — Pagani Francesco, Sacconi Pietro, Società Unione Sportiva.

Biella. — Menta Giuseppe.

Borghesate. — Erny Alfredo, Pignatta geom. Alfredo.

Camandona. — Bianco dott. Edoardo.

Domodossola. — Babbini Aristeo.

Forno. — Peretti Bartolomeo.

Gargalla. — Zaretti don Giovanni.

Graglia. — Borrione Mario.

Gravellona Toce. — Cirio Costantino.

Intra. — Crini Gianetto, Dunschberg Fernand, Grignaschi Amedeo, Pedrali G. B., Torretta Oreste, Uccelli Luigi.

Mercurago. — Giordani Giordano.

Mongrando. — Bianchino Pericle.

Occhieppo Inf. — Cerruti Silvio.

Oleggio. — **MARTORELLI IOSEPHINE.**

Orta. — Robert dott. Giov. Gio.

Pallanza. — Giorgetti Giovanni, Gorini Angelo, Zaretti Giuseppe.

Piedicavallo. — Barbera dott. Paolo.

Quarona Sesia. — Dellanegra Virgilio, Zerbo Ettore, Zignone Enrico, Zignone Fiorenzo, Zignone Florindo.

Rosazza. — Rosazza Paolo.

Stresa. — Omarini Giuseppe Antonio.

Trobato. — Pizzigoni Achille.

Varallo Pombia. — Merchioni Pietro.

Varallo Sesia. — Meazza cav. Emilio.

Vercelli. — Demartini Edoardo.

PADOVA. — **Cittadella.** — Bertinazzo Giuseppe, Puller Raffaello, Secco Tiziano.

PALESTRO. — Armaforte Giuseppe, Barbarotto Giuseppe, Carrea Ignazio, Chiveri Antonio, Giaconia Salvatore, Magagnoli ten. Aldo, Manzo rag. Giuseppe, Mirto Ettore, Natale Attilio, Pagano rag. Giovanni, Rodanò Carlo, Salvi Vincenzo marchese.

MOTO-RÊVE
LA PIÙ PRATICA
E PIÙ LEGGERA
DELLE
BICICLETTE
A MOTORE



MOTORE 2HP. PESO Kg. 13,5 - 2 CILINDRI - MAGNETO
SENZA RIVALI IN SALITA

IMPORTANTE

per i Soci del T. C. I.

Volete lo splendido

Freno Carloni
Gratis?

"Duplex",
1908

Domandate chiarimenti al

"Freno Carloni",

S. Vincenzino, 4 - Milano

della Favare, Scari Bastilo, Spoto Mario, Tomasi Giovanni, Valente Giuseppe.
Termini. — Rubino Stefano.
PARMA. — Bocchi ing. Pietro, Rossi Ubaldi Stefano.
Medesano. — Capra Arturo.
Riana. — Fontechiari Sante.
PAVIA. — Ferrarini ing. Siro, Monti dott. prof. Achille, Prati Costante.
Canneto. — Salvini Ernesto.
Carolanova. — Monti Carlo.
Miradolo. — Taccioni Silvio.
Molino del Conte. — Michel Giuseppe.
Mortara. — Enrico G. B.
Foghera. — Sportolotti ten. Filippo.
PERUGIA. — Biblioteca Militare del Presidio, Comando Divisione Militare, Millettini Giulio Cesare.
Assisi. — Calocci Filippo.
Norcia. — Società Sportiva Veterana Nurzia.
Orriceto. — Malajoni Vittorio.
Spoleto. — Sala Conv. Uff. 52 Fanteria.
PESARO. — Apeccchio. — Pedrelli dott. Giovanni.
Fano. — Carboni Oddo, Striccloni Bruno.
PIACENZA. — Luraschi geom. Antonio, Nasalli Rocca Amideo, Remondini Giovanni.
Castel S. Otor. — Raffi dott. don Angelo.
Florenzuola d'Arda. — Iaschi Giovanni, Società G. Garibaldi.
Planello. — Mazzocchi Luigi.
PISA. — Bondente Giuseppe.
Agnano. — Caramelli dott. Raimondo, Marchetti Ardilio.
Piombino. — Ducl Umberto.

PORTO MAURIZIO. — *Bordighera.* — Alborno Cristiano, Gestro Andrea.
Ceriana. — Piccone Gerolamo.
Oneglia. — Languasco Italo.
Ospedaletti. — Littardi Ottavio.
Pieve di Teco. — Bonfante ing. Domenico, Briata Angelo.
Sanremo. — Bottini ing. Eugenio, Giantar Gladys, Ferraro Luigi, Laus Enrico, Lorenzi Maurizio, Minola Angelo, Rebaudi avv. Eugenio Maria, Rebaudi avv. Orazio, Riso rag. Luigi, Stefano Carlo.
POTENZA. — *Forensa.* — Chiappafreddo Agostino.
Melfi. — Rispoli prof. Giov., Spada Eduardo.
RAVENNA. — Brogi Giuseppe, Cirillo Goffredo, Martinelli Cardoni dott. Pietro, Zucchini Gianfranco.
Riolo di Romagna. — Camerini Pozzi Cesare.
REGGIO CALABRIA. — Albino Leonardo, Genovesi Zerbi march. Felice.
Cinquelandi. — Tonini Ernesto.
Iatrinoli. — Albanese Francesco, Conte-stabile avv. Carmelo.
Laureana. — Boldrini Cesare.
Radicea. — Bruglia Adolfo, De Haro Federico, Delconardi Natale, De Raso Luigi, Loschiavo Giuseppe, Zerbi Agostino.
REGGIO EMILIA. — Ferrarini Andrea, Montessori Nino.
Campegine. — Damiani Adolfo.
Carpinelli. — Fontanesi Antonio.
Rubiera. — Cavani Giuseppe.
Scandiano. — Anzellini Angelo, Viale Pietro.

Toano. — Gherardini Domenico.
ROMA. — Alfani Ezzelino, Benvenuti Alfredo, Campari Francesco, Carcani avv. Luigi, Carta Tola avv. cav. Giov. Ant., Caselli Romano, Cavazzutti Silvio, Civallero Carlo, Conte Valerio, D'Angelo Glandomenico, Della Rovere Alessandro, Della Valle dott. Claudio, De Vita Guglielmo, Feliciangeli Bernardino, Gabrielli Riccardo, Galavotta Angelo, Gizzi Alferi, Gobbi avv. Goffredo, Greborio comm. Giuseppe, Intendenza di Finanza, KOPULUS FACCHINI EDVIGE, Livraghi rag. Mario, Magnani Antonio, Manfredi cav. magg. Giacomo, Marucchi avv. Cesare, Mazzucurati Dino, Motti ing. Francesco, Pèrrepoint Seth L., Romani prof. comm. Giuseppe Carlo, Segneri Armando, Simoni prof. Antonio, Società Mutua Assistenza fra Impiegati delle Pubb. Amministr., Spada Felice, Stefanini rag. Vittorio, Vesceola Roberto, Villa Luigi, Zagaresse Melchiorre.
Citrilavecchia. — Brandt Massimo, Reano dott. Pier Guido, Ricci Luigi, Serra Pietro.
Tirol. — Moretti Luigi.
Velletri. — Imperi Adolfo, Mancini cav. ing. Igino, Modona cav. prof. Domenico.
Viterbo. — Togna cap. Giulio.
ROVIGO. — Origo rag. Paolo, Crespino. — Zadra Luigi.
SALERNO. — Lanzara. — Lanzara Antonio.
S. Gregorio Magno. — Bosco Mansalillo.



SOCIETÀ ITALIANA PNEUMATICI

“SAMSON”

MILANO - Foro Bonaparte, 54 - MILANO

« Il peso, ecco il nemico.

« Il 5⁰/₀ di peso in più porta il 14⁰/₀ di aumento di spesa. »

Bibendum

Consultate il Catalogo 1908
delle automobili leggere

“LANCIA”

che sono realmente
le più economiche!

Lancia & C. - Torino

Via Ormea, 89-91

SASSARI. — Cherohirag. Giuseppe, Scano avv. Salvatore.
La Maddalena. — **LANDUCCI GIORGINA.** Loriga dott. Giovanni, Madran Salvatore, Neroni dott. Quirino.
Ostia. — Tomusi rag. Mario.
Villanova Montel. — Piccardi Giuseppe.
SIENA. — Franci Galileo.
Chiusi. — Mignoni Giulio.
Montepulciano. — Buti Cino, Caneschi Alceo.
Paggibonati. — Mazzuoli Simone.
SONDRIO. — Biazzi Attilio.
Bormio. — Berbenul Emilio.
Chiarenna. — Cavallari Murat prof. Galileo, Lisignoli Giovanni.
TERAMO. — **Montesilvano.** — Delfico De Filippis march. Luciano.
Penne. — Ferri avv. Guido.
Rosburo. — Passamonti dott. Gennaro.
TORINO. — Alvazzi Deltrate Alessio, Avalle geom. G. B. Enrico, Azario Giulio, Azimonti Giuseppe, Banzatti ing. Ferruccio, Bellardi Mario, Bosserva Torquato, Beltrami Francesco, Bergadani rag. Ferdinando, Bianco Giovanni, Boulno Luigi, Borgogna Emanuele, Bracco Stefano, Brero Eugenio, Brocco Luigi, Brovotto Ferdinando, Brunasso Luigi, Calvetti avv. Mario, Camandona Guido, Canuto Alessandro, Chaperon avv. Gabriele, Coralluzzi Federico D., Cosale Giuseppe, D'Aponte prof. Arnando, Dardano ten. Paolo, Dosenzani Lorenzo, Durandi avv.

ing. Ernesto, Ferrero Clemente, Ferrino Alberto, Fieker Cesare, Germano Vincenzo, Gianotti prof. Osvaldo, Girardi Eugenio, Lenino cap. Giusto, Lasagno Domenico, Lusvardi Ferruccio, Manfrino Mario, Martini avv. Vittorio, Mazzola Annibale Guido, Mililoli Vincenzo, Moro avv. Enrico, Nosetti Mario, Oddono dott. Carlo, Oggero Edoardo, Perotti Enrico, Plumatti Giulio, Ponti ten. Mario, Porino Adriano, Prochet Alberto, Queen prof. James M., Reboul ing. Andrea, Rosogotti dott. Luigi, Rieth Gustavo, Saehero avv. Melchiorre, Santa Luigi, Saracco Matteo, Spinola March. Fred. Stefano Giov., Strobel Guglielmo junior, Tonelli Francesco, Trevas Mario, Vallero Giuseppe, Villabruna Dante, Volpe Benedetto, Zoller ing. Arnaldo.
Alpignano. — Forneri Antonio.
Aosta. — Brucheret J.
Asigliana. — Zanoletti Mario.
Barbania. — Riva geom. Carlo.
Beinasco. — Peirani Ettore.
Borgomasina. — Pezzana Giuseppe.
Caselle. — Fazio Iginio.
Chatillon. — **BORDAN INES.**
Courmayeur. — Pachei dott. Piero.
Fenestrelle. — Guilielmatti Zaverio.
Giareno. — Garavini Eusebio, Iulini Emiliano.
Gressoney S. Jean. — Deroux Giovanni.
Irrea. — Di Campello conte Solone.
Moncenisio. — Ionata Lino.
Pancalteri. — Mallarini dott. Apollio.

Sellimo Tor. — Porcellana dott. Vincenzo.
Valdellatorre. — Papa avv. Giacinto.
Vid. — Fornelli dott. Domenico, Montò Giovanni.
TRAPANI. — Pumo Biagio.
Partanna. — Giacomarro Francesco.
TREVISO. — Boscajn Domenico, Massenz Pietro.
Montebelluna. — Dall'Armi avv. ing. Guido.
Vittorio. — Da Re Giovanni, Serafini Angelo.
UDINE. — Franco prof. Daniele, Petrucci prof. Giov. Gaetano.
Amaro. — Tamburini geom. Tomaso.
Campofornido. — Cagnoli Corrado.
Codrigo. — Zanelli dott. Ugo.
Osoppo. — Forcellini Giacomo.
Palmanova. — Volpones Antonio.
Pordenone. — Tajariol Pietro.
Prisita. — Balliana Michelangelo.
Rovati. — Lisotto Ermenegildo.
Sacile. — Pavau Vincenzo.
S. Daniele. — Legranzi avv. Antonio.
Tolmezzo. — Candussia avv. Giuseppe, Riveri avv. magg. Mario.
VENEZIA. — Alessandri Giulio, Bianchi Umberto, Dal Carlo Alberto, D'Este Alberto, Fadiga ten. Arturo, Guarinoni ing. Guido, Idi Adolfo, Battarella, Mantelli ten. Ettore, Musatti avv. Alberto, Norfo Esio, Spelanzon Giovanni, Tapparini Germano, Uggeri cap. Tullio, Vianello Spionchio Silvio.
Chioggia. — Bonaldo Antonio.

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
DI OBIETTIVI

COOKE



per lavori in GALLERIA ed all'AERTO

PROCESS LENS obiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)

1 PARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:

LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

FOCUSING COOKE LENS
Series III. 7/0.8

10% SCONTO

Al soci del Touring Club Italiano acquistando le celebri Biciclette

RALEIGH

Chiedere catalogo accennando al numero di tessera

Agenzia Generale per l'Italia: MILANO - Corso Garibaldi, 102



NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS".

CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGALMENTE
DEPOSITATA
E LA PAROLA "AQUILAS"
FABBRICA E. SANTINI FERRARA

Le lampade "AQUILAS" a gas acetilene, brevettate, sono le migliori che esistono. Se ne fabbricano 100 modelli diversi per tutti gli usi. Un milione di pezzi già venduti. Ogni lampada "AQUILAS" porta impressa la marca soprastante e la parola "AQUILAS". Guardarsi dalle pericolose imitazioni.

Malcontenta. — Varetto Luigi.
Martellago. — VON SCHELER
 contessa ELFRIDA.
Mestre. — Carnoliti Ettore, Sera-
 finì Sergio, Sereno Agostino.
VERONA. — Albarollì Guido, Col-
 leoni Vincenzo, Massarani Enzo,
 Massarani Mario, Tedesco Arrigo.
Albaro di Ronco all'Adige. — Caz-
 zola Stanislao.
Corresso. — Pellegrini dott. Fran-
 cesco.
Montorio. — Municipio.
Nogara. — Lombardi Ovidio, So-
 cietà Ciclistica « La Sfera », Vi-
 centini Fortunato.
Parona. — Ruffoni Bruno.
Sanguinetto. — Roghi Giuseppe.
VICENZA. — Deputazione Pro-
 vinciale, Traverso Pietro, Valeri
 Achille.
Isola Vicentina. — Massagrande don
 Antonio.
COLONIA ERITREA. — *Adi Cate.*
 — Severini ten. Severino.
Adi Ugri. — Chisini cap. Lam-
 berto.
Asmara. — Beltrami Pietro, Mo-
 lotti ten. Carlo.

ESTERO.**EUROPA.**

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* —
 Campolin Carlo, CILLIA AS-
 SUNTA, Cillia Romeo, Gherlanz
 Scorate, Hirsch Eugenio, Mar-
 colin Luigi, Toati Arnoldo.
Capodistria. — Gerosa ing. Emilio.
Gorizia. — Scalettarì Luigi.
Monfalcone. — Conti Alessandro.
Muggia. — Verna Eugenio.

TRENTINO. — *Ala.* — Ladron
 Guido.
Mezzolombarda. — Fiorini Andrea.
Povo. — Schiavi Valent.
Riva. — Baldo Vittorio, Torboli
 Giuseppe.
Tione. — Missoni Rodolfo.
Trento. — Antonolli Angelo, Bro-
 sadola Silvio, Confalonieri An-
 gelo, Cristellotti Gilberto, Mac-
 stranzi Silvio, Menestrina dott.
 Giuseppe, Oesterreicher Fritz,
 Porta rag. Alessandro, Rizzi In-
 nocenzo.
Villazano. — Zullian Giuseppe.
PROVINCIE DIVERSE. — *Fiume.*
 Circolo « La Giovine Fiume »,
 Malandrini Quirino.
Romans. — Hillovich dott. Dome-
 nico, Misson Fortunato.
Sebenico. — Böttner Camillo.
Zara. — De Höberth dott. Carlo,
 Gallesich Rodolfo, Giacosa Ven-
 ceslao, Nani Umberto, Scarpa
 Giorgio, Tamino Giorgio.
Wien IV. — De Rothschild bar.
 Alphonso.

Francia.

Boulogne-sur-mer. — Zeugon Ga-
 ston.
Colombes. — Accetti Attilio.

Principato di Monaco.

Borghino Clemente, Fontana Fi-
 lippo, Gamba Michele, Monta-
 nari Paolo, Reinhardt Jopf, Ron-
 dello Amedeo.

Germania.

Berlino. — De Villagomez Gian
 Carlo.
Mitteleida. — Dominguez Iosé.

Prussia.

Breslau. — Biondi Fedorico.

Inghilterra.

Chippenharn. — Lassalandra Do-
 menico.
Dublin. — Field Guglielmo.

Irlanda.

Iurk-Dubliano. — Murphy rev.
 Carlo.

Russia.

Pietroburgo. — Ten. col. Goudine
Leokortsch. — Romice Luigi.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — *Bin-
 stingen.* — Cantaluppi Carlo.
CANTON DI LUCERNA. — *Hoch-
 dorf.* — Pederzoli Edgardo.
CANTON TICINO. — *Arogna.* —
 Cometta Renato, Corbella An-
 tonio.
Biasca. — Emma Edgardo.
Lugano. — Masoni Igino, Mora-
 zoni Carlo.
Morcote. — Rinaldi Carlo.
CANTON DI ZURIGO. — *Zu-
 rigo.* — Perotti Martino.
Allschellen. — Barelli Tullio.

AFRICA.**Egitto.**

Alessandria. — Arcudi prof. Fi-
 lippo, Tirinnanzi Luigi

AMERICA SETTENTRIONALE.**Stati Uniti.**

Boston Mass. — Lincoln Filene A.,
 Wadsworth dott. R. G.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più
 importanti mezzi di cura, tra i quali
 culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le Terme sono
 le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e
 per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale e completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreo.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in
 modo consono agli ultimi progressi della terapia.

FARI - FANALI GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY

sono riconosciuti i migliori

Chiedere Cataloghi:

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
 Via Mario Pagano, 42 - MILANO

GIOV. HENSEMBERGER

MONZA - MILANO



ACCUMULATORI

Opuscolo
 istruzioni gratis
 a richiesta.

Everett. — Butler W. C.
New York. — Leask George.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Bahia Blanca. — Bertarelli L. A.
S. Paulo. — Bodra Pietro, Lorc-
celli Muzio.
Rio Claro. — Koller Carlo.

Perù.

Callao. — Barth Guglielmo.
Puira. — Vallobuona Lorenzo.

Repubblica Argentina.

Armstrong. — Grasso Pedro.
Buenos Ayres. — Allippi Antonio,
Bay Giovanni, Chioi Antonio.

Daneri E. Antonio, Fabbro An-
tonio, Futton Umberto, Garli-
baldi Giovanni, Garrone Giu-
seppe, Gianni Lorenzo, Meoli Ga-
briolo, Merlati Luigi, Ottolen-
ghi Giulio, Quattrin Leonardo,
Zoraga Filippo.

La Lenolia. — Alenian Ing. Fordi-
nando.

Rosario S. Ft. — Colombo Oreste,
Vanzo Marco.

San Justo. — Bagnasco Ivan,
Boggi Carlo, Bottegoni Mariano,
Delonco Cesare, Depetris Mar-
co F., Ferrari Cesare, Gaggero
Carlo, Paganini Vittorio, Ra-
dalli Giuseppe, Rizzetti U.

Uruguay.

Montevideo. — Sandri Luigi.

Posizione dei Soci al 15 Luglio 1908.

Soci annuali al 15 Giu-
gno 1908 N. 63.068
Dimissionari, irpropri-
bili, morosi " 27
N. 63.041

Soci nuovi iscritti dal
15 giugno al 15 lu-
glio 1908 " 1.030

Totale soci annuali N. 64.071

Soci vitalizi al 31 di-
cembre 1907 N. 1.686

Soci vitalizi dal 1 gen-
naio al 15 luglio 1908 " 248

N. 1.934

Totale soci N. 66.005

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Gerente: Ferruccio Glebbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5.

Impresa di Navigazione sul LAGO MAGGIORE

Premiata con Diploma d'Onore all'Esposizione Internazionale di Milano 1906

Presso l'Amm. in Milano, via Pontaccio, 13, e presso la Dires. in Arona si hanno gratis gli orari dei piroscafi sul Lago Maggiore e tutte le informazioni riguardanti i viaggi ed i trasporti. — *Biglietti di andata e ritorno.* Questi biglietti hanno la validità di due giorni, salvo la maggiore validità concessa a quelli emessi alla vigilia dei giorni festivi.

Biglietto di libera permanenza - *validità 3 giorni.* — Questo biglietto trovasi in vendita sui piroscafi e Agenzie dell'Impresa e dà diritto di percorrere il lago in ogni direzione e con qualsiasi corsa ordinaria durante i tre giorni di validità. Il viaggio può essere intrapreso o interrotto in qualsiasi stazione, o terminato in stazione diversa da quella di partenza. — Prezzo del biglietto L. 9,50 in prima classe e L. 5,50 in seconda classe, più cent. 5 di bollo.

Biglietti a serie per viaggi fra due stazioni. Presso l'Amm. suindicata si può acquistare biglietti di:

Serie A per N. 20 viaggi col ribasso del 25% sul prezzo di tariffa
" B " " 30 " " " 30% " "
" C " " 50 " " " 35% " "

Questi biglietti sono validi 1 anno dal giorno d'emissione e servono anche per viaggi in direzione inversa da quella indicata, cioè non hanno l'impegno di tanti viaggi di andata e altrettanti di ritorno. Essi sono validi per la famiglia dell'intestatario, che potrà viaggiare col libretto senza obbligo dell'accompagnamento del titolare. *Per 2 ragazzi dal 3 al 7 a. serve un solo scellino.*

Viaggi in comitiva. — L'Impresa accorda ai sodalizi di qualunque specie, corpi musicali, società, istituti, collegi, ecc., alle comitive la riduzione del 50%, sul prezzo della *tariffa ordinaria* calcolata per ogni percorso, purché viaggianti sui piroscafi in corsa ordinaria e in comitive di almeno 15 persone. Le richieste devono farsi alla Dires. in Arona od all'Amm. in Milano.

Biglietto d'abbonamento per 15 giorni feriali. Questo biglietto non richiede fotografia, è strettamente personale e deve essere firmato dal titolare; dà diritto di viaggiare liberamente sui piroscafi in corsa ordinaria per 15 giorni, esclusi i festivi, a scelta del titolare entro un anno dal mese di emissione. Si acquista presso l'Amm. dell'Impresa in Milano, presso l'Agenzia della Navigaz. in Arona, nonché a bordo dei piroscafi ai prezzi di L. 15,60 in prima classe e L. 10,60 in seconda classe, bollo compreso.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo
Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. Splen-
dida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo.
Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura -
Lawn-tennis - Auto-garage. Fil. Bochatey, prop.

FIRENZE - GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno
Prezzi modici - F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE - HOTEL MEUBLÉ FENICE - Confort moderno
- Affiliato al T. C. I. - Dott. G. Taddel, prop.

FIRENZE - HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo
Arno - Splendida posizione, Confort moderno. - C. Gobbi, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione
centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce
elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modici
- Affiliato al T. C. I. - Raccomandati particolar-
mente alle famiglie — F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL — Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul
mare. Estesa pineta circostante. Cura latte. Conduttura
acqua potabile. Riscaldamento centrale. Bagni. Telefono.
Water-closet. 100 letti. Camera ad un letto da L. 2,50 a
L. 5. Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno
a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna - Bergamo) Albergo
Centrale - Fonte solferosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine

MILANO - ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Kraanig et Co

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul prin-
cipio del Corso V. Emanuele - G. N. Bianchi,

MILANO - HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO - HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centrale.

NAPOLI - HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Place Médicis -
Position Central - Prix modérées - Confort moderne - Chalet-
fage central - Item & Cappuccio mêmes propriétaires de
l'Hôtel et Chalet SUISSE POMPEI.

NAPOLI — PARKER'S HOTEL (al Corso Vittorio Eman.)

NERVI - CAPOLUNGO — SCHICKERT'S PARC HO-
TEL - Casa di I. ordine.

PORTOFINO — (Stazione ferroviaria di S. Margherita
GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza
Auto-Garage, Deposito di Bussina, Camera oscura - Hôtel
di tutto primo ordine - Gran parco, Giardino e Foresta -
Entrata libera nel Parco di 80000 mq. di superficie - È solo
Hôtel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con
medaglia d'Oro e diploma d'onore a Vienna alla Kurnale
Anastallung nel 1903 - Medaglia d'argento al II. Congresso
Internazionale Fisioterapico a Roma 1907 - Indirizzo tele-
grafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.

RAPALLO presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.

RAPALLO — KURSAAL CASINO.

REGOLEDO (Lago di Como) fra Varenna e Bellano - 500
metri sul mare. Stabilimento idroterapico e climatico. —
GRAND HOTEL FUNICOLARE. Stazione estiva. Posta -
Telegrafo. Telefono.

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) - VILLA
PATT HOTEL.

TORBOLE sul lago di Garda - GRAND HOTEL TORBOLE
Nuova casa di primo ordine - Splendida posizione sul lago -
Pensione compreso stanza da cor. in più.

TOURING CLUB ITALIANO



In difesa di una Vallata Italiana

Al Signor X...

Alberatore a

Y... (in una delle vallate laterali aostane).

Io e Lei ci conosciamo da molto tempo. Scrivo X ed Y in queste pagine per non farla arrossire (non di modestia) davanti al pubblico della *Rivista del Touring* e anche perchè X ed Y sono, meglio che sigle d'uso momentaneo, simbolo di tanti albergatori e luoghi delle vallate aostane che potranno, in misura eguale alla sua, riconoscersi nel ritratto che farò del suo albergo e del suo luogo. Che se qualcuno volesse offendersene, dovrei rammentargli che il Parini pubblicando la seconda edizione del *Giorno*, che aveva sollevato qualche scalpore, vi appose una epigrafe tolta dall'Anelli: «io pungo il vizio, e chi se n' duol s'accusa».

Ella conduce un albergo in alto d'una vallata confluente della Dora, ed è venuto dopo suo padre buon'anima. Lui fu cullato — quando l'alberghetto originario faceva le funzioni che ora disimpegnano i rifugi-osterie del C. A. I. — dalle lodi del Baudin, del Perazzi, del Sella,

del Tukett, del Whympfer e d'altri esploratori cui non pareva vero di trovare un po' di comf

purchessia nelle vallate allora totalmente inospiti. Ed Ella, bonario e conservatore, crede d'essere ancora presso a poco a quei tempi primitivi.

Ma quegli astri sono tramontati da tempo; e se anche il suo albergo, voglio esser giusto, si è un po' trasformato e ingrandito, è rimasto però del vero stampo antico, per quanto con qualche rammodernamento, qualche rattoppo. L'unica riforma radicale è quella dei prezzi, raddoppiati. Riforma insufficiente, carosignore. Adesso anche gli ascensionisti si accontentano delle capanne soltanto dai 3000 in su. Ma dai 1600 in giù sono comisti ai villeggianti e trovano, magari con malagrazia, che il lodevole alberghetto-rifugio



Le bellezze alpine valdostane. (Det. Alinari).

Il Monte Bianco (4810 m.) del Colle del Gigante (3365 m.).

gio d'un tempo è diventato un anacronismo insopportabile.

L'albergo suo e delle altre X simboliche, si

trova in una mirabile posizione. Aria saluberrima, vista a valle su di un paradiso di verde, vista a monte verso uno scenario grandioso di roccie nere e di ghiacci luminosi.

Nei prati pascolano in gruppi pittoreschi mucche promettitrici di buon latte e burro (dev'essere facile qui un eccellente *petit déjeuner*), guardate da leggiadre montanare bionde in costumi rutilanti. Non vi sono, giù per la valle, capanne miserabili ma casette, anzi case, quasi sempre gemelle, ampie, dai loggiati a veranda, d'aspetto agiato. Anche questo è un buon elemento: non si ama essere gomito a gomito col rimprovero sociale, non si va volentieri in villeggiatura dove c'è puzzo di villano in miseria. Lei deve poter chiamare la gente a stormi.

Dai fianchi della valle zampillano gelide le fonti e dagli alti greti precipitano in spume le cascate nel ricamo scuro delle conifere. I boschi sono un po' radi: abbastanza da lasciar posto alle distese di fragole in frutto e di mirtili sugosi, ma rigogliosi abbastanza da ammantare severamente le montagne sino ai 2000 metri, da offrire un piacevole rifugio al cicaleccio gaio e maldicente delle brigate. Valle ideale fatta da Dio per gli affari degli albergatori come Lei.

Ma nè Lei, nè alcuno dei suoi Colleghi, pensò mai che nulla è più scialbo del paesaggio anonimo. Con un pizzico d'immaginazione sarebbe facile dare un bel nome caratteristico a ciascun luogo degno di esser meta a una passeggiata. Il borghese che torna a casa contribuisce alla fama di un luogo (e dell'albergo, per riflesso) raccontando con una certa enfasi le sue gite alle *Termopili* (due macigni accostati) al *Sasso del Diavolo* (bisogna per questo approntargli una leggenda) all'*Acqua bianca*, e così via. Dunque trovi i nomi!

Naturalmente questa toponomastica mista di verità e di fantasia dev'essere ammannita nell'albergo stesso in qualche tabella (gliela stamperà di buona voglia il Touring, se Lei non vuol spendere). Non solo, ma le escursioni di qualche portata — a una, due ore dall'albergo — devono, sulla tabella, essere contrassegnate in rosso, verde, giallo, turchino, e questi segni colorati debbono partire dalla porta ospitale e andare a destinazione di sasso in sasso, sdoppiandosi di un colore a ciascun bivio.

Forse Lei non sa che questa diavoleria, che si chiama segnalazione dei sentieri, è in uso da tanto e tanto tempo in Savoia, Svizzera, Trentino. In Austria i sentieri così segnalati sono tanto numerosi che il Lechner, di Vienna, depositario delle Carte dell'I. G. M. A. ha fatto un'edizione speciale del 75 000 indicandoveli in colore. In Italia? zero. Il Touring ha ora bandito per mezzo del Consorzio per le segnalazioni alpine il Concorso Ravà-Sforzi, con dei premi speciali per gli albergatori che si metteranno su questa via, e speriamo che qualcuno di lor signori cominci a fare qualcosa almeno per la medaglietta. A Lei, che è del mestiere, dirò che la cosa appare più grossa a parole che difficile a fatti: un pentolino di buon colore, un po' di pennelli e qualche ragazzotto intelligente, ecco tutto. Si faccia coraggio, tenti. Le assicuro che danno non ne avrà.

E giacchè ci siamo, ha visto i cartelli indicatori del Touring sulle carrozzabili? Faccia anche Lei qualche cosa, più economicamente, per segnalare i punti interessanti intorno al suo albergo: qualche palo (anche tagliato di contrabbando, se mai), qualche assicella e un po' di vernice. Anche questo costerà assai poco e farà piacere ai suoi clienti, che scopriranno mercè queste piccole attenzioni, i tesori di bellezza nascosti intorno ad Y. Ciò farà una buona pubblicità al soggiorno di Y, cioè al suo albergo.

Ma... qui c'è una questione grossa. Ha osservato quali piedini minuscoli le signore e le signorine hanno dentro le scarpette che chiamano con sussiego «scarpe da montagna»? Pensi che pena è per quei piedini la sassonia... indiscussa dei suoi monti! Bisogna disciplinarla un po' questa sassonia. Rendere accessibile con una ragionevole comodità i sentieri intorno ad un gruppo di alberghi, fino a sufficiente distanza, vuol dire moltiplicare le passeggiate per le signore, che sono poi quelle dei signori, perchè le farfalle vanno al lume; vuol dire mettere in valore le bellezze naturali. E di che vivono gli alberghi di montagna, ed anche il suo, se non delle bellezze naturali che li circondano?

Lei scuote il capo: ciò che è fuori dell'albergo non La riguarda. Eppure Ella si sbaglia. Vedrà che alla lunga i clienti mangeranno la foglia... altrove. Vuole che Le citi un esempio? Pontresina, (Ella sa molte cose, ma dovrebbe farci una scappata, forse vi troverebbe qualche cosa d'utile), è una fila di alberghi grandi e piccoli, per tutte le borse. Proprio proprio non saprei bene cosa ci sia di straordinariamente bello colà salvo forse un certo numero d'alberghi monumentali. E' su un fianco di valle e

bisogna passeggiare o in su o in giù della gran via. Cioè no, fu trovato un ripiego. Pochi minuti in basso del paese c'è un ponte sul burrone e si va di là, nel bosco. E poi? Ecco, nel bosco c'è un dedalo di sentieri deliziosi come in un parco, e questa è la soluzione, una soluzione completa, magnifica, perchè di quel bosco s'è fatto come un labirinto pieno di piacevoli sorprese, da passeggiarvi quanto si vuole.

Chi paga la manutenzione? I forestieri stessi con una tassa di soggiorno abbastanza forte. Ma Lei non può pensare ad una tassa: è prematura per i paesi nostri. Lei, scusi, ha troppo ancora da fare per toccare quel minimum di soddisfazioni offerto alla clientela a cui questa ha diritto *per quello che Ella le fa pagare*. Non può perciò permettersi di chiederle ulteriori concorsi. Pure se Lei, con gli altri Colleghi della vallata, col Comune, facesse qualche cosetta per la viabilità... Via le pietre, via i ciottolotti acuti che rompono i piedi, via le acque che infangano; sdoppi i gradini troppo alti, tracci qualche piccolo andirivieni nelle salite più aspre. E per esempio, se facesse almeno togliere il fimo dei cavalli nella carrozzabile che conduce all'albergo ed è la passeggiata naturale del dopopranzo? L'effluvio di resina mi piace, l'odore di fieno digerito ed espulso, no.

Per salire al suo albergo che è, poniamo, il più alto della vallata, c'è un po' più di una



L'arte antica in Vallo d'Aosta.
Dittico in avorio del V Secolo
rappresentante l'imperatore Onorio.
(Ph. Alfani).

trentina di chilometri dalla stazione ferroviaria. Sei ore di strada in una diligenza impossibile, ove all'occorrenza, vi stivano a pressione. Acci... picchio che penitenza! Poi — con molto senno — la diligenza parte tre ore e trenta minuti dopo l'arrivo del treno. Conviene dunque prendere la carrozzella ad un cavallo. Conviene? sì, 18 lire, a trovarla; è quasi per niente. Del resto se si è in vari quasi si risparmia: una carrozza a due cavalli costa da 35 a 40 lire!

Anche Lei si è lamentato con me che i vetturini abusano. Ebbene, non Le parrebbe che gli albergatori della vallata, vittime essi pure di questi abusi, potrebbero intendersela un po' cooperativamente e fissare delle tariffe eque, anzi delle tariffe molto basse, il più basse possibile, considerando il buon mercato del viaggio come un mezzo di invitare il fringuello-viaggiatore all'albergo-paretaio?

Ma mi permetta di sottoporle un altro punto di vista. Gli svizzeri che hanno splendidi servizi di posta, per questa loro tradizione si sono incrinati ad osteggiare le automobili in tutti i modi, e buon pro' loro faccia. Noi però non abbiamo alcuna tradizione ippopostale da rispettare sulle Alpi. Ci sarebbe dunque facile di passare dalla carrozza sgangherata e lenta al veicolo meccanico, come nei piccoli paesi si va ora dal petrolio alla luce elettrica, saltando il gas. Ella dirà che l'automobile è troppo cara. Giustissimo, in tesi generale, ma che Le pare di un servizio studiato d'accordo fra i dieci albergatori di una vallata, per i soli due mesi di stagione, con posti in prenotazione e col concetto di rendere rapidissimo ed anche fino ad un certo punto economico il raccordo colla ferrovia? Le pare proprio un'eresia?

La sua tenacia montanera l'induce a dire ancora: simile! cosa c'entra l'albergatore nelle cose che non lo riguardano? Ci pensino il Comune, la Provincia, il Governo.

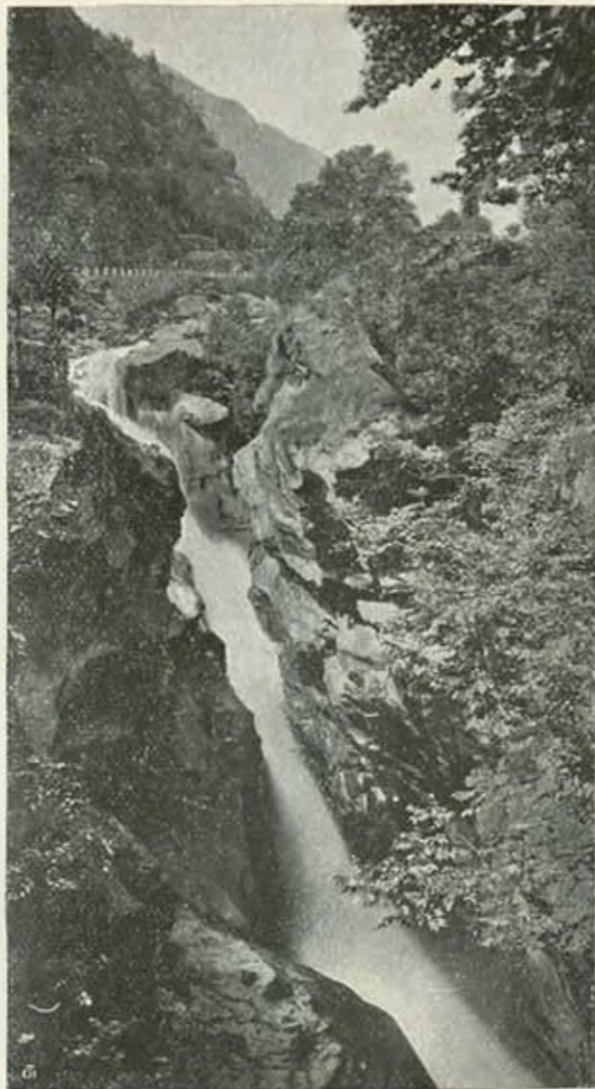
Bene, Lei avrà forse ragione. Lasciamo dunque che erba cresca, e veniamo all'albergo. Sarò quasi dolcissimo, se non breve.

Intanto mi lasci guardare intorno al piazzetto che lo circonda. Quanta carta a brandelli! Diavolo, c'è stata una compagnia di alpini... a depositare? Questo è il primo pensiero che m'è venuto, insieme a un po' di nausea. Deve perdonare queste preziosità che le paiono ne-

vrastroniche. Ma del resto si potrebbe mettere qua e là uno di quei panieri, abituali ormai in tutti i giardini delle città civili. Costano poco: una lira ciascuno. Con uno scudo se la caverà per tutta la stagione e ricaverà più dello scudo dalla carta raccolta.

E perchè fa sventolare tutto il bucato proprio a venti metri dall'albergo? Anche questo mi dà un certo senso di noia; non mi ha affatto l'aria di un gran paese: lenzuola rappezzate in grande dov'è l'usura, federe, camicie variopinte, mutande, altri indumenti misteriosi. Via, via tutto: ciò non si deve vedere. Anche questa riforma, me lo creda, costa poco e molti e molte la ringrazieranno.

Ed il tennis che Lei offre? Noti che Lei è già un antesignano, avendo un tennis purchessia. E' vero che lo fece anni sono a proprie spese un buon tempone, e che questo anno l'hanno rimesso a nuovo i miei figliuoli e nipoti, perchè Lei non se ne incaricava. Ma le palle si perdono da una parte in un gliareto, dall'altra in un prato; perchè non tendere le due sospirate reti per trattenerle? Furbacchiotto! Ella aspetta che glielo regalino i sopraddetti giovinetti e giuoca di astuzia aspettando. Chi la dura la vince. Ma siamo ormai a settembre, i giovinetti tignosi hanno riposto le racchette senza regalare le reti. Essi, agli amici che li richiederanno nell'invernata, risponderanno: « a Y, all'albergo del signor X? facevamo delle partite: ma è un tennis impossibile, non c'è mezzo di divertirsi. E così l'albergo non ci guadagna certo. (Le faccio sapere che una rete adatta costa L. 3



Il pittoresco valdostano. (Fot. Altari).
L'orrido di Guillemore, presso Fontalnomore.

circa al metro quadrato). Entro nel suo albergo. Piano terreno: altezza degli ambienti 2,50; primo piano: altezza 2,25; secondo piano: altezza 2,15; terzo piano: altezza 2,05. Senta, egregio signor X, Ella ha ridotto la larghezza delle stanze da letto a 2,25, cosicchè non ci sta che il letto e una toletta da bambola senza il minimo armadio o canterano, e questo lo capisco, e quasi quasi glielo perdono anche. Ma l'altezza? Quando Le chiesi: ma perchè così basse le camere? Ella mi ha risposto ingenuamente (?): sono paesi freddi questi! Lei non ha riflesso dunque che i clienti vengono costì soltanto d'estate? Francamente mi lasci dirle in un orecchio che il suo albergo al Concorso del Touring sarebbe stato bocciato in modo ignominioso.

È il localino? Ah meraviglia! questo almeno è grandicello, fatto di anticamera e cameretta ed è a *châsse*. Però guardi che intelligente disposizione elettrica: il primo locale è, di sera, illuminato, il secondo no, e non si può starci... e occuparvi che chiudendo la porta, riducendolo così in completa oscurità (non vi sono candele nell'albergo). Chi si arrischia a... insediarsi in tali condizioni? No, meglio troncheggiare dall'alto, ed ecco spiegato come, per le pedemissioni serali, anche di giorno si è costretti a manovrare allo stesso modo. E' bensì vero che questo non La disturba troppo, perché Lei che sa il giuoco, non fa lucidare più il mobile dal giorno dell'impianto. Così risparmia luce e lucido. Ella è un saggio.

Ma non ho finito: la condotta d'acqua in pressione pare un selzogene, convoglia più aria che acqua. Allora, nel momento in cui tirate la cattenella e vi disponete ad andarvene con fare sciolto e sollevato, accade un fenomeno spaventevole che vi inchioda nel più recondito dei due localini per tre buoni minuti, finché la cassa s'è riempita. Dalla tubazione l'aria si precipita nella cassa col l'acqua; l'olo compresso e conculcato si vendica con spari, colpi, strombettamenti, gorgoglii, borbisismi, che se fossero uditi nel corridoio, la gente crederebbe che siete un coleroso preso dall'accesso. Maledetto l'idraulico che non ha pensato ad una valvola d'aria! Meglio un'altra volta andare ai campi silenti e discreti! E ci sono andato, sa, come tanti altri, bestemmiando l'albergo pel terrore di quella sciocca fonotopia.

Del resto, egregio Signore, me ne sono capitate di più curiose in fatto di incoscienza... locale. Andai qualche anno fa a vedere un albergo per prendervi stanza per la famiglia. Tutto era presso a poco accettabile. Ma il siterello fu una disdetta! Lo dissi chiaro all'albergatore, e gli aggiunsi che non mi accalappiava. — «Ma come, mi buttò lui in faccia, in piena buona fede: sa chi c'era qui l'anno scorso? De Amicci! — Bene gli soggiunsi irriverentemente, grasso com'è ci si sarà trovato anche peggio di come ci potrei stare io». Argomento a posteriori, si capisce, e non poteva essere altro.

Caro Signor X, queste divagazioni sono già lunghette. Taccio perciò del lercio sambernardo « il Moro », che si aggira ringhioso nella cucina. Puzza troppo perché Lei lo lasci sonnecchiare presso le vivande, e quando penso che il cuoco gli batte sul ventre all'aria e poi arrotola le mie polpette... Taccio che neppure un misero giornale è preso in abbonamento dall'albergo nei due mesi di stagione. Taccio che la sua corrente elettrica manca di un quinto dei volt necessari a dare una luce decente. Taccio che sarei stato venuto a mancare. Lei ci tenne allegri con delle candele nelle bottiglie, come s'usava anni fa quando ancora si credeva alla regolarità della corrente. Cosette, qui-quiete!

E' invece parlo del trattamento di tavola,

proprio classico. I camerieri, dove li ha racimolati? Forse se invece delle marsine a pillacchere e degli sparati unti, grassero intorno alle tavole dei grembioli candidi incrociati su spalle di ragazze volonterose come s'usa in Svizzera, ci sarebbe più attenzione, men pericolo per gli abiti delle signore e anche meno tanfo di sudore. E anche a Lei costerebbe meno il servizio. Alla sua tavola si cambiano i tovaglioli due volte la settimana (!), le posate appestano d'odor di ottone, e le gambe del tavolo capitano dove capitano, magari diritto contro un ginocchio, senza la risorsa di potersi spostare, perché le sedie sono serrate all'eccesso. Il pane per mezza stagione fu raffermo, anche a mezzodì. Sempre lo fu al mattino col latte. Il latte Lei lo screma (giustissimo, se mi deve dare il burro), poi suppongo lo battezzò; il caffè (per metà cicoria) è annacquato, ed entrambi sono misurati in caraffini. Questa scarsa broda con pane raffermo Ella ha lo spirito di farla pagare ai viaggiatori di passaggio o a quel Cresco che vuole un caffè e latte nel pomeriggio, lire

1,75 (1). Questo non mi è accaduto mai in altri luoghi, neanche dove servono... in un diversissimo modo; costituisce dunque una specialità sua, caro Signore! Il pranzo è costantemente mal cucinato (colpa del cuoco, non sua, questo lo capisco) e spesso scarso. Ogni giorno si vedono, tre, quattro commensali su quaranta, famelici o disgustati per qualche intruglio, farsi servire delle uova in supplemento (pagamento a parte). Il suo pranzo è faceto, dal punto di vista tecnico. Io stesso le scrissi dopo avere assaporata tante delicatezze per un po' di giorni: «Mi

permetta di meravigliarmi del suo trattamento di tavola così diverso dall'inteso per lettera e da quanto si può ragionevolmente attendere da una pensione di lire 10 (eravamo in nove, e la pensione chiesta fu di undici lire, s'intende senza vino) (2). Ma ad ogni modo Ella non dovrebbe permettere al cuoco di chiamare controfiletto al maderato quello che nelle osterie si chiama più giustamente manzo a vapore, né *roastbeef* all'inglese un manzo nero e più tenace d'un inglese, né *paté* di fegato del manzo triturato. Queste facezie fanno sorridere di malumore perché si mangiano le vivande e non la distinta!»

Il giusto prezzo del suo pranzo, a mio debole avviso, sarebbe 2,50, poniamo anche tre lire, ma Lei ai passanti lo fattura cinque, s'intende senza il vino. Il vino che è un tranaccio all'inchostro o un così detto collina all'inondazione (l'uno o l'altro varranno, compreso trasporto, quaranta centesimi al litro) è fatturato a parte 1,70 al litro, in caraffe non bollate.

Sono piccoli documenti interessanti quelli che conservo di questi numeri: cospetto, ci po-

(1) Tengo i conti originali, e garantisco l'esattezza dei numeri e di quanto è affermato in tutta la lettera.

(2) Altri pensionanti pagano anche 12 lire.



Le antichità valdostane. (Fot. Alinari).
L'Arco d'Augusto ad Aosta.

trebbe essere chi stenti a credermi sulla parola. Come bellino è quest'altro: a tre alpinisti che hanno pranzato, dormito e fatto colazione all'albergo (prezzi come sopra) per la provvista del sacco sei uova, crude come la gallina le fa, senza neanche la carta d'involto, furono fatturate 1,80. Uno dei tre stralunò un pochino gli occhi: ed Ella forse ebbe un momento l'inturto che quei tre giovanottoni, colle picche aguzze, ed il cappello alla S. U. C. A. I. sulle ventiquattro, avessero a scalpitare in qualche post...eriore con quelle loro zampe ferrate? Perchè ad altro non saprei attribuire il magnanimo tratto di penna con cui, senza una parola, Ella cancellò gli ottanta centesimi. L'atto furbo ridusse al silenzio gli ingenui sul resto del conto. Così una pilloletta di cascara bene amministrata fa passare le più grosse cose. Ma io che li accompagnai per un quarto d'ora verso il monte li uaii però tosto perdere ogni senso di riconoscenza (è umano!), ed uno concluse ferocemente: aspetta, brigante, faremo la réclame al tuo albergo! Tristizie odierne del viaggiatore che ne vuole pel proprio denaro; destino ferreo degli alberghi serrati tra il servir bene e il morir tisici.

Ma Lei, Signor X, è un abile che non si lascia intimorire da questi noiosi e sa trarre partito di tutto. Un giorno costassù, ri-i sottoceli vedendo un novello appena arrivato trarre di tasca la nota delle cartoline illustrate da spedire, farsene portare dal cameriere, e una dopo l'altra scribacchiarne trentuna. Al momento di pagarle mise sul tavolo una lira e cinquantacinque. — Perdoni, disse gentilmente il lavoratore della mensa, Ella si sbaglia. — Ho capito, pensò il novellino, siamo ancora in un vecchio luogo di cartoline da dieci. Vada dunque per un'altra lira e cinquantacinque, che fanno tre e dieci, e le mise sul tavolo. — No, intervenne ancora l'altro, scusi, sono a 15 centesimi. — Ah, per Giove! sbulò il trassato, questo è troppo! raccolse le tre e dieci e mise sul tavolo un biglietto da cinque. — Eccole i 35 di resto, fece il cameriere, poi insinuò gentilmente: sa, signore, è una cosa su cui noi camerieri non guadagnamo

nulla. Il novellino capi e ritornò al cameriere anche i 35 centesimi di mancia. Caro signore, ella può esser sicuro che nessuno compra più la seconda volta, ecco la morale.

Concludendo, egregio signor X, io trovo che delle 10 a 12 lire al giorno che Le si pagano (vino a parte, ecc.), Ella ne rende un po' troppo poco e le rende male. La pensione di 10-12 lire non è a buon mercato, ma può tuttavia convenire ad un pubblico abbastanza numeroso, a condizione che lo si serva come ragionevolmente esso

ha diritto di attendersi e pretendere. Il reclamo quindi non è tanto sulla misura quanto sulla resa.

E con ciò ho finito.

Cioè no, ho ancora qualche considerazione da sottoporle.

Ella non ignora che nel 1906 si tenne in Milano una grande Esposizione Internazionale, alla quale non si è però curato di intervenire. Se vi si fosse recato, Le avrebbe recato sorpresa il vedere che lavoro si fa intorno agli alberghi, soprattutto ai piccoli alberghi, e da chi non è albergatore. In altre parole, il consumatore cerca di rimontare l'industriale; precisamente il contrario di quanto avviene nella maggior parte delle industrie. Si dice che voi, piccoli albergatori italiani, siete un po' sordi. A me pare invece che siate ciechi, perchè non vede-

te cosa fanno i vostri colleghi di oltralpi nè sapete prevedere che quanto prima la loro concorrenza seria, pertinace ed aiutata — bisogna riconoscerlo come attenuante vostra — dallo spirito pubblico, vi avrà condotto a mal partito.

C'era all'Esposizione, per iniziativa del Touring Club Italiano, e con 10.000 lire di premi, una magnifica serie di camere d'albergo tipiche, dalle più ricche alle più semplici: camere da specchiarsi per la pulizia, la praticità e l'economia. Se Lei non le ha vedute ne può trovar molte in una pubblicazione successiva del Touring (1).

La politica del Touring in fatto d'alberghi,

(1) Le Camere d'Albergo all'Esp. Int. di Milano 1906: il Concorso del Touring, con molte incisioni. Prezzo il T. C. I., L. 5 per i non soci, L. 2,50 per i soci.



I castelli valdostani. (Fid. Alinari).
Il Forte di Bard, che arrestato per otto giorni la marcia di Napoleone I.

politica eminentemente nazionale e pratica era rappresentata da Annuari, da Guide, dalla Rivista, da Concorsi, da sistemi d'Affiliamento degli alberghi stessi, sempre col concetto di mettere in vista quelli che offrono onestamente al turista un *minimum di comfort soddisfacente e in relazione ai prezzi*.

Il Touring era, in Italia, quasi isolato in questa propaganda e, devo anche constatarlo, con uno scarso appoggio di simpatia da parte di molti albergatori i quali preferiscono correr dietro a quelli che li lodano senza restrizioni, dimentichi che chi batte una, e che la politica del sonno ha condotto i nostri piccoli alberghi alla disorganizzazione attuale. Noti che la prosperità dei piccoli ha un riflesso favorevole indiretto su quella dei grandi.

L'Austria invece si distingueva per uno splendore di presentazione di vallate pittoresche (con alberghi) di laghi, foreste, cime (con alberghi) di mirabili «*aussichtpunkte*» (con relativa «*restauration*»),

con istituti di organizzazioni di turisti ed anche, bisogna che glielo dica, di albergatori intelligenti. Tutta gente che da vent'anni lavora colla testa e la borsa a far valere il Salisburghese, le Dolomiti, la Stiria, la Carinzia, la Carniola, il Tirolo, il Trentino: quest'ultimo purtroppo da un punto di vista pangermanista. E' così che dal *Vorarlberg* all'Istria un anello di turismo prospero s'è crea-

to all'esterno della nostra montagna italiana quasi deserta e l'ha lasciata da parte. Vie di comunicazione ordinarie e a binario, servizi di ogni genere, comodi di ogni sorta e alberghi dappertutto, alberghi grandi e piccoli. La saprebbe Lei contare da Lienz a *Franzenfeste*? Io no; sono una legione, credo che siano più numerosi delle case di abitazione. E come sono pieni e come sono cari! Sì, cari come il fuoco egregio *Signor X*, col quale mi lamento delle dieci lire, cari assai: il fiorino vale colà una lira, ma il servizio è così ben fatto, ciò che vi danno è così metodicamente proporzionato al prezzo, e distinto e pulito, che si finisce a chiudere un occhio nell'aprire la borsa.

Il Trentino aveva anch'esso una buona esposizione pel movimento turistico in senso nazionale, con una simpatica apostrofe: *Italiani, visitate il Trentino!* che per poco non sollevò complicazioni internazionali. La Savoia e il Delphinato presentavano i loro *Syndicats d'Initiative*, con tutti gli accorgimenti grafici, stradali, professionali a disposizione di quegli alberghi;

ed è bene di dirlo: alberghi in generale ottimi — di un gran buon mercato, senza pretese, ma condotti seriamente e confortevolmente.

E la Svizzera? La patria di Guglielm *Hôtello*, come la chiamò un giornale umoristico, aveva il suo *Verkehrsbureau* di Berna, vasta associazione, superlativamente organizzata, che raccoglie le forze delle ferrovie e degli alberghi. Quale impressionante dimostrazione del progresso svizzero in questo campo! quale efficace coalizione d'interessi per attirare il forestiero — cioè nel caso nostro l'italiano — al di là delle nostre Alpi, fuori dei nostri monti, *in altre mani che non siano quelle dei nostri albergatori!* Suona a stormo per Lei e i suoi colleghi, egregio Signore! Non continui a fare il sultano, i giovani turchi lavorano.

Ma al giorno d'oggi si è verificato di peggio. L'Esposizione del 1906, di cui Ella e molti suoi Colleghi non si sono curati, festeggiava il tra-

foro del Sempione, il quale avrebbe potuto riuscire utile alle nostre vallate e in particolare alla valle d'Aosta se da noi si fosse potuto offrire agli stranieri comodi e prezzi svizzeri.

Ma siccome questo non è, si è disegnato invece rapidamente, danno dirottissimo, una minaccia cui bisogna far fronte subito, se non vogliamo tra poco veder vuote di forestieri le nostre vallate, se gli alberghi già mediocrementemente prosperi, non si vogliono definitivamente languenti.

Si va ora più presto e più a buon mercato da Milano e da Genova nel Vallese che nella Valle d'Aosta. E là si trovano degli alberghi, soprattutto le pensioni, *più a buon mercato che da noi e senza pari meglio servite*. Tolga i grandi alberghi di stile, che fanno la ricchezza di Zermatt, di Chamoni e specialmente delle riviere del Lemano, alberghi che si rivolgono ad una clientela speciale disposta a spendere senza contare purché la si serva com'essa vuole — e consideri le piccole pensioni: per otto o per sette lire, più di rado per sei e cinquanta o per nove o per dieci. Lei trova una moltitudine di piccoli alberghi del tipo suo, ma (senza la franchezza) assai più puliti, meglio serviti, coi dintorni ben tenuti e senza sopraffazioni antipatiche o costose. Gli italiani leggono da due anni nella pubblicità dei grandi giornali, particolarmente di Milano, e di Genova e di Torino, i nomi e le condizioni di una quantità di pensioncine — venti, trenta, quaranta letti — che si trovano tra Ginevra e Briga, soprattutto nelle vallate laterali del Vallese. E veda com'è fatta quella



Le antichità valdostane.

Ponte romano allo sbocco della Lys nella Val d'Aosta. (Fot. Minardi).

pubblicità: collettivamente, per località o magari per vallate, talora coll'accento ad un centro unico d'informazioni. Così costa poco e mette in vista l'esistenza in un dato centro di due, tre, dieci alberghi fraternamente (o meglio interessatamente) uniti nel concetto che uno aiuta l'altro, che in quello di primo ordine andrà chi vuole, e così in quello di secondo, senza sciocchi tentativi d'inganno chiamando Regina o Savoy o Palace ciò che è poco più di un Trettenero, o di un Tre Mori.

E osservi: lo stesso annuncio mette in vista anche le case d'affitto! I nostri intelligenti albergatori direbbero invece: «vade retro!» Essi metteranno ancora dieci anni a persuadersi che l'animazione della villeggiatura alimenta caffè, concerti, riunioni e che tutto quanto aiuta gli alberghi.

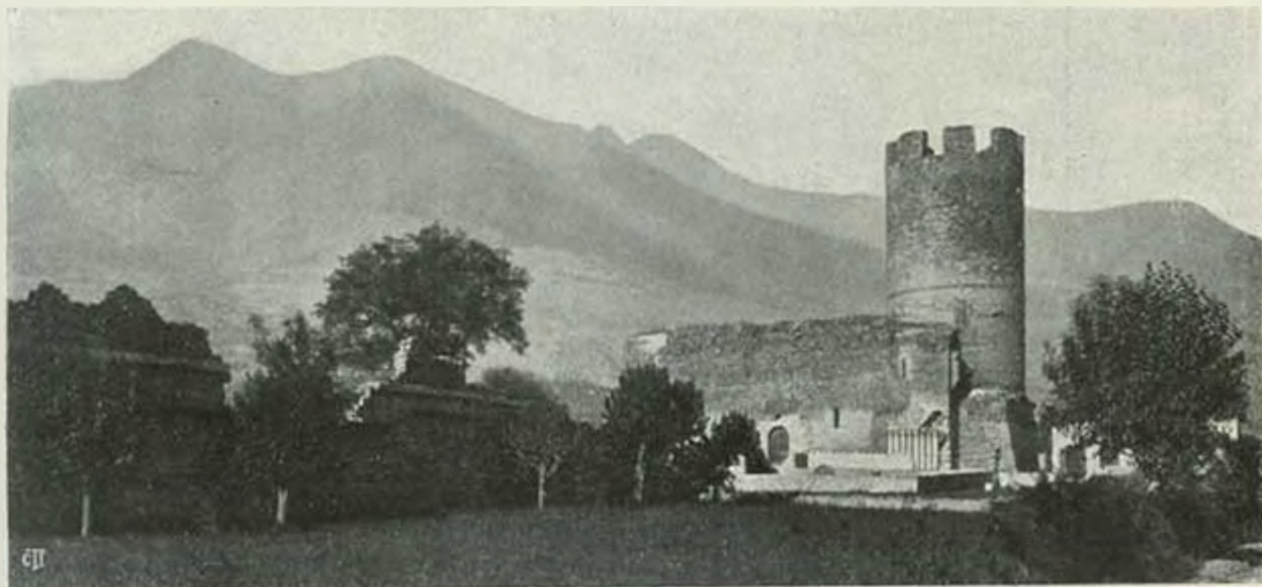
Queste arti serie di albergatori piccoli ma accorti, onesti, coscienti della funzione importante della loro industria hanno un risultato diretto; hanno manifestazioni che saltano all'occhio anche

divertito... perchè è sempre piovuto, ma carità di patria mi spinge, a gettare questo grido di allarme.

Creda, egregio signor X, che mi mordo le mani di dover scrivere così, ma se per una volta giovassero più i sferzate che il lenocinio?

La Valle d'Aosta ha tutti gli elementi plastici per riuscire un centro di eccezionale importanza turistica, le mancano però ancora dei complementi necessari.

Le comunicazioni ferroviarie sono ora migliorate, e si possono già considerare buone con Torino e con Milano. Nulla del resto impedisce di fare di meglio ancora. Le arterie stradali sono invece scarse. Incredibile ma vero: una valle come quella di Cogne è priva di carrozzabile. E prive ne sono Valsavaranche, Val de Rhême, Valgrisanche, Val Ferret, Valpelline. Soltanto da poco la carrozzabile arriva a Valtournanche, mentre dovrebbe andare al Breuil; la strada si arresta ancora in giù invece di raggiungere Liéry, nè v'è attraverso il Col de Joux. Ma le



Le antichità medioevali e romane della Val d'Aosta.
Mura romane di Aosta e Torre Bramafani. (XII secolo).

Foto. Alinari.

qui, lo frequento assai il treno notturno Roma-Sarzana-Milano. Ebbene, nel giugno e nel luglio di quest'anno si può ben dire che una metà dello *sleeping* era sempre frequentato da gente che andava oltre Sempione in villeggiatura nel Vallese. I nomi di Zermatt non solo, ma di Stalden, Randa, Taesch, Saasfee (la bellezza di quattro ore di mulo, non si può dire che sia comodo!) della Val d'Hérens, della Valle della Trient, ecc., ecc., correvano nei vagoni lussuosi (tappezzati colle fotografie dei castelli Valdostani, dei meravigliosi ghiacciai del Bianco, del Rosa e del Gran Paradiso!). Ma perchè tutti questi signori emigrano in villeggiatura? I conversari erano tutti intonati così: *come si sta bene lassù, com'è pulito, come si paga poco!* C'era da diventare biliosi.

Sì, caro Signore, se Lei ed i Colleghi suoi non si svegliano e se alcuni non si radono anche alquanto pelo dallo stomaco, gli alberghi del Vallese succhieranno come sanguisughe quelli della Val d'Aosta. E di chi la colpa? Il movimento è già cominciato, ed è ragionevole e motivato. Quindi, salvo rimedi, continuerà. Io starò zitto circa il suo albergo cogli amici. Se me ne domandassero, dirò che non mi ci sono

strade veramente turistiche, quelle che una provincia ardita potrebbe concepire con speciali intendimenti economici perchè costituirebbero il mezzo di *circolare da una valle all'altra*, cioè porterebbero un grandissimo vantaggio nel movimento dei forestieri, sono le strade sui *valichi interni*, usata questa parola nel senso alpinistico.

Ne cito una ad esempio che in pochi anni ripagherebbe in benessere pubblico le due provincie interessate, tanto più se avessero il doveroso concorso di alcuni comuni e di alcuni privati (legga pure: albergatori, egregio signor X) ed è la *Alagna-Cressoney*.

È facile immaginare qual corso di carrozze e di automobili e di pedoni si svolgerebbe tra le due vallate di cui quella d'Alagna così comoda di accesso — quella di Cressoney così meravigliosa di bellezza. Dall'albergo del Colle d'Olen (che immagino demolito e sostituito sotto l'infusso di un decuplicato movimento), si dipartirebbero un comodo sentiero per il Corno del Camoscio che pel suo panorama diventerebbe frequentatissimo, un sentiero affatto piano per la Casa De Pecco (vero Gornegrat) sull'Hohes-Licht, dove in faccia al meraviglioso spettacolo dei

ghiacciai del Lyskamm e della Vincent starebbe bene un piccolo ristorante, un altro più curato dell'attuale per lo Stolemborg, con segnalazioni sul ghiacciaio di Indren e di Garstelet fino alla Gnifetti... L'Olen diventerebbe certo una Furka italiana. Perché non coltivano queste latenti ricchezze le provincie di Novara e di Torino, i parecchi comuni interessati e i molti albergatori attuali e futuri? Eh sì! Lei come Lei ha per adesso in mente di appiopparmi il pane rafferma perché se ne mangia meno, le cartoline di scarto a 12 centesimi e il cambio dei tovaglioli due volte alla settimana!

Unico in Europa è un centro come quello del Gran Paradiso e della Grivola ove a frotte di centinaia si incontrano caudosci e stambecchi nelle riserve reali e dove comodi sentieri di caccia conducono oltre i tremila metri al limite dei ghiacciai.

E dal Bianco al Rosa stendesi quella impareggiabile catena delle Pennine ove ghiacci e rocce raggiungono altezze e bellezze sublimi. La più alta vetta d'Europa, il Bianco, è valdostana e valdostane sono come come le Grandes Jorasses, il Mont Dolent, il Mont Velan, il Cervino, il Lyskamm, la Vincent, il Rutor e tante altre, che riem-

piono d'entusiasmo l'alpinista provetto, come valdostane sono infinite più umili, dal Crammont, all'Emilius e al Tournalin, stupende per i panorami. E la Val d'Aosta ha un'altra prerogativa preziosa, quella d'aver forse conservato maggior ricchezza di boschi e di verde fra tutte le grandi vallate italiane.

Poi la grande vallata vanta castelli, pittoreschi fuori e mirabili dentro di conservazione, ispiratori di storici e poeti, e arditissimi ponti romani sui valloni, e mura e torri e anfiteatri di due millenni. E anche le più belle leggende abbelliscono le balze, dai forti di Bard che arrestano Napoleone, fin su al Grande e al Piccolo San Bernardo, e fino (lo chiamo leggenda) al traforo del Monte Bianco, il cui progetto si agita a vuoto di tanto in tanto, come se non fosse più utile e urgente discutere quello degli alberghi, delle strade e del turismo!

La diana nella Valle D'Aosta fu già fatta risuonare dalla persona più autorevole, l'avv. Cesare Chabloz presidente dell'*Association Valdostaine pour le mouvement des Etrangers* nell'assemblea di questa, il 26 gennaio 1908. Esso

citava nel suo rendiconto le proprie parole profetiche di due anni prima: « si sta per aprire il Sempione che metterà il centro del Vallese a qualche ora da Milano e che minaccia di portarci via tutta la nostra clientela lombarda; e se noi non ci muoviamo, verrà giorno in cui la nostra vallata, con tutte le sue bellezze, di cui siamo così giustamente fieri, sarà abbandonata. Il forestiero, è naturale, e noi faremmo altrettanto, va dove trova la maggior somma di facilitazioni e di comfort. »

E il rapporto prosegue severissimo per la poca costanza e lo scarso spirito d'associazione, per la pochezza di vedute di molti dei soci e di tutti quelli che dovrebbero essere e non sono soci del benemerito Sindacato Valdostano.

Bisogna leggere le parole franche, quasi dure, colle quali il Chabloz rivendica come un do-

vere, più che come un diritto per il Sindacato, quello di proteggere e favorire i servizi automobilistici, per comprendere in quale difficoltà e in quale piccolezza d'ambiente debba svilupparsi una propaganda tutta diretta al benessere generale della Vallata.

On voudra bien admettre... que le service des automobiles s'impose désormais

comme une nécessité absolue... Il ne faut pas croire que le service des automobiles puisse tomber. Au contraire il augmentera... Il serait inutile de vouloir continuer à se faire illusion: l'automobile s'impose à nous, nous devons nous incliner devant cette nouvelle puissance et capituler. »

E il prof. Silvano Lucat, nella prefazione della preziosa piccola Guida della Val d'Aosta distribuita gratis in 12000 copie dal Sindacato Aostano, guida tutta vibrante dell'amore del *natio loco*, scrive: « L'obbiettivo dell'Associazione senza dubbio è l'interesse del paese, ma essa intende di realizzarlo, non sfruttando il forestiero, ma attirandolo e trattenendolo colle facilitazioni e le migliorie, coll'aumento del comfort, la repressione degli abusi, con la protezione efficace, la disciplina dei servizi e delle tariffe, cogli uffici d'informazioni che gli risparmiarono una quantità di disturbi, di noie e soprattutto il pericolo d'inganni. »

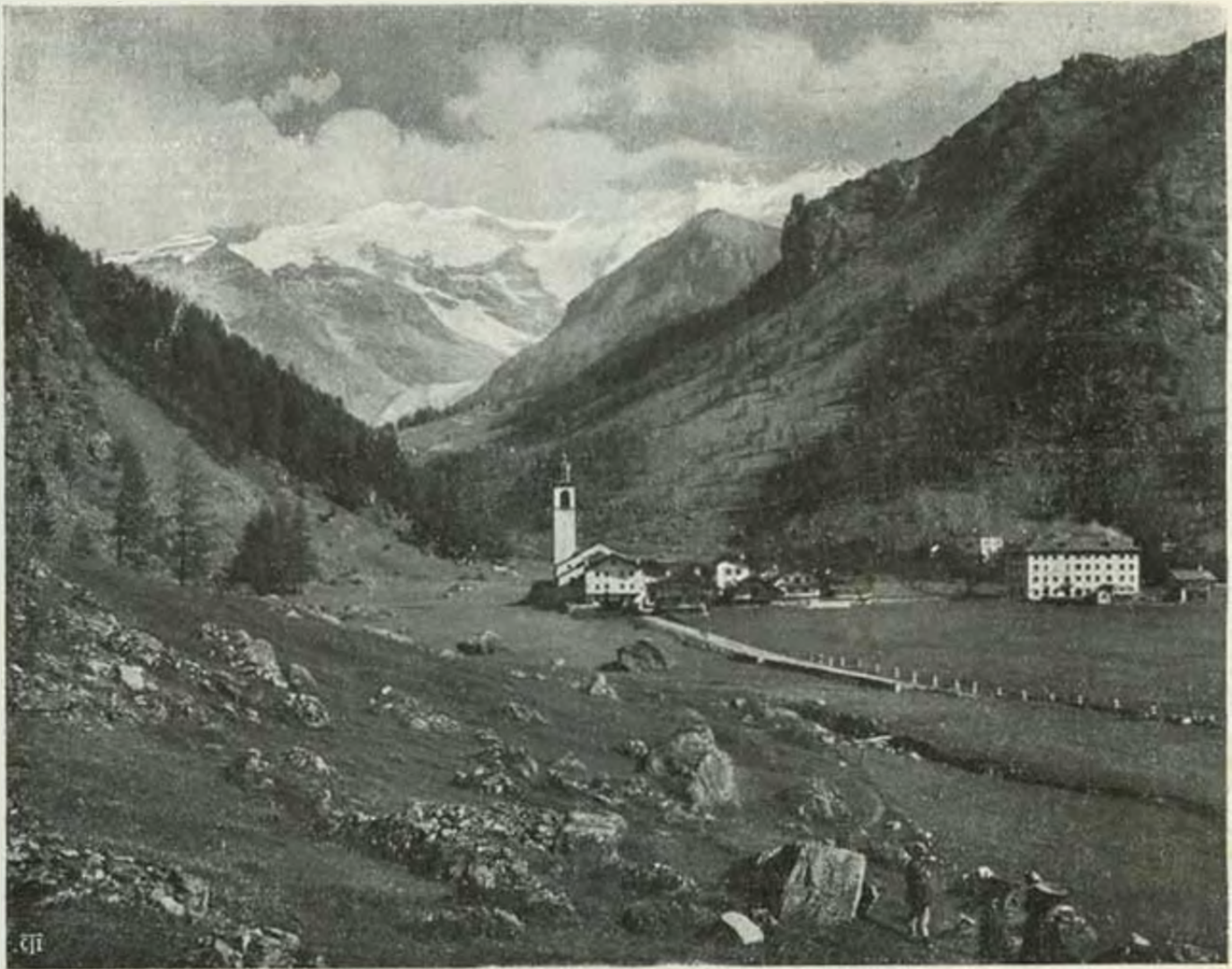
Ella, egregio Signore, si degni accorgersi una buona volta che suona minacciosamente a stormo. I treni che vanno e vengono dal Sempione, l'a-



I ghiacci del gruppo del Gran Paradiso. (Fot. Alinari).
Il Claiforon (3040 m.) visto dal Rifugio Vittorio Emanuele.

bilità dei suoi colleghi d'oltr'Alpe, l'affinamento della clientela che modernizza desideri e pretese, i mezzi rapidi e precisi di diffusione della notizia

pare, come Arlecchino: sento rumore! ma intorno a Lei, tra coloro che curano gli interessi del paese, un ruvido ma vero amico suo grida:



Il paesaggio valdostano.

(Fot. H. Harf).

Grossoney la Trinité (1620 m.) in Valle della Lys. -- Il Lyskaum (4532 m.) nel fondo a destra.

di ciò che la Svizzera dà di meglio e di più conveniente, tutto romba in una voce che dovrebbe scuoterla. Nella sua olimpica serenità, che sembra incoscienza, Ella può dire, se le

« all'erta, all'erta! gli svizzeri dal Sempione schiano gli alberghi della Val d'Aosta! »

L. V. BERTARELLI.

Quest'articolo era già scritto o licenziato, quando al Touring sono giunti questi tre reclami: 1° Tre alpinisti hanno pranzato in un albergo (ove soggiornavano) con altre provvigioni al sacco due polli (due pollastrelli di montagna). Furono fatturati dodici lire, ridotte a dieci dopo reclamo. 2° Due signore hanno avvertito, per mezzo dell'albergo, un'impresa di trasporti perché il loro bagaglio fosse portato giù alla ferrovia. Nel giorno prescritto (antecedente alla partenza delle signore) l'impresa mandò, ma con un carretto diandatto, cioè che i bagagli non furono trasportati. Lo furono il giorno dopo, ma sebbene si avesse tutto ed esuberante il tempo necessario, il bagaglio fu portato alla stazione mezz'ora dopo la partenza del treno. Così le signore dovettero pranzare in stazione e arrivare a Milano cinque ore dopo il preventivo e per giunta furono poco meno che maltrattate dall'impiegato dell'impresa, che trovava la cosa affatto insignificante. 3° Un viaggiatore francese, di marca, insieme ad altri lamenti ci scrive che in una località della Valle d'Aosta, tra altro gli fu fatto pagare una lira l'uso della lanca per lavare l'automobile! Il viaggiatore scrive da Evian les Bains ove si è rifugiato: L'Italie est un pays très intéressant à visiter, seulement il faudrait que des paroles usages de paraisissent. Ce n'est pas une raison, parce que nous ne sommes pas nations pour que les mécaniciens et les hôteliers nous cocorent.

Convegno Generale del Touring in Piacenza 20 settembre

Con diritto alla targhella riproduzione della grande targa del Touring pel ponte di Piacenza — Tassa d'iscrizione L. 3 — vedere programma a pag. 436, e scheda d'adesione a pag. xiv.

Crociera Motonautica Piacenza-Venezia 20-22 Settembre

Con diritto di indennità di trasporto dei motoscafi e alla grande targa d'argento massiccio di Luca Beltrami, dono del Corriere della Sera, vedere programma a pag. 436.

Gita Nazionale Motonautica Piacenza-Venezia 20-22 settembre

Aperta ai soci del Touring nei primi 300 iscritti. — Tassa L. 25. — Vedere programma a pag. 436 e scheda di adesione a pag. xiv.

Prima Adunata Manovra Reparto V.C.A. Piacenza 19-20 settembre

Vedi programma a pag. 411.

A PIACENZA IL XX SETTEMBRE

Dalla raggiata di strade che fa centro in Piacenza, stanno per convergere nell'antica e tranquilla città le schiere pel grande Convegno.

Andranno rapide in ferrovia entro le lunghe, sibaritiche vetture a carrello, lanciate in coda alle locomotive colossali, vanto dell'industria nostra; andranno nelle indiatolate automobili estasiandosi per la frenesia del correre, come in una nuovissima forma di voluttà; andranno curv-sulle snelle e fedeli biciclette, coscienti di cavalcare un strumento di forza, di civiltà e di piacere; andranno guardinghe negli schifi sottili, fluenti giù per l'onda amica del Po o risalendone con ritmico vigore la corrente insidiosa.

Muoveranno le schiere alla città gallica, alla metropoli delle antiche colonie circumpadane, alla stazione di testa della Via Emilia, che potrebbe essere prototipo delle gloriose strade romane, ampie, diritte, poderose; strade pei trionfi, alla città che ospitò reduci da Roncaglia i primi falciatori della prepotenza del Barbarossa, che si mise nella Lega Lombarda, che ancora contiene la chiesa di S. Antonino, ove si cominciò a trattare la pace di Costanza.

Muoveranno queste schiere, chiamate a festeggiamenti nuovi, l'Emilia si stende lungo il Po ricca, sebbene agitata dalle febbri moderne; l'industria fiorisce alle porte della fortezza, che per la pace profonda d'oggi ha abbandonato le armi e lascia demolire i baluardi. Ma più florida è l'agricoltura, che vi ha una gloriosa Federazione, modello di sagacia e di attività fruttuosa.

Ora di fronte stava la Lombardia, separata dall'Emilia dalla grande via d'acqua; le due regioni sorelle si contemplavano senz'essere in quella unione intima che crea la strada fra due paesi; adesso anche questo vincolo sta per rinsalvarne l'amicizia. E muoveranno le schiere del Touring anch'esse a portare il loro plauso alla grande comunione compiuta.

Il gran ponte che onora l'ingegneria nostra e l'opera solerte dei nostri lavoratori, sarà nel 20 di settembre, già sacro all'unità italiana, at-

traversato da un pellegrinaggio reverente di turisti. L'onda vinta non sarà più un ostacolo; essa rimarrà soltanto una speranza degli antesignani che vogliono domarla per darne ausilio ai commerci della nazione.

Il Convegno del Touring a Piacenza, auspice il Comitato Piacentino, alla cui testa è il capo console stesso per Piacenza del nostro Sodalizio on. prof. Raineri, sarà ornamento di una serie di affermazioni del lavoro emiliano-lombardo, che trae giusto motivo di orgoglio dall'inaugurazione del ponte.

Collegato coll'esposizione dell'opera del T. e colla manifestazione motonautica, sarà un Convegno grandioso e intellettuale.

Dalla costiera Ligure per la Valle di Trebbia, dal Piemonte per Voghera e Pavia, dalla Lombardia per Lodi e Cremona, dal Veneto, dall'Emilia tutta, dalla Toscana, verranno i turisti all'appello del Touring ad ammirare il mastodontico traliccio di ferro che sovrappassa i vortici freddi del gran fiume, le rigide travate di cemento armato della golena lombarda, le curve arcature di calcestruzzo della sponda piacentina. E si raccoglieranno un istante intorno alla targa di bronzo, che alla testata piacentina il

Touring inaugurerà, colla cortese adesione di quelle Autorità, a memoria del gran fatto.

Dice l'iscrizione:

ERIDANO
VIA AUSPICATA DALL'ADRIA ALL'ALPI
CON FERREA MOLE VALICANDO
EMILIA INSUBRIA CONGIUNTE
VOLGONSI
A RINSALDATA FRATERNITÀ DI CUORI E D'OPERE.

*Il Touring Club Italiano inaugurerà
l'osci il Ponte. - Settembre 1905.*

È questo nobile bronzo, imperituro come l'utile opera inaugurata, come l'alto concetto di fraternità che esso consacra, dirà ai mille passanti di ogni giorno che il pensiero del Touring è sempre con tutti quelli che lavorano pel bene della patria (1).

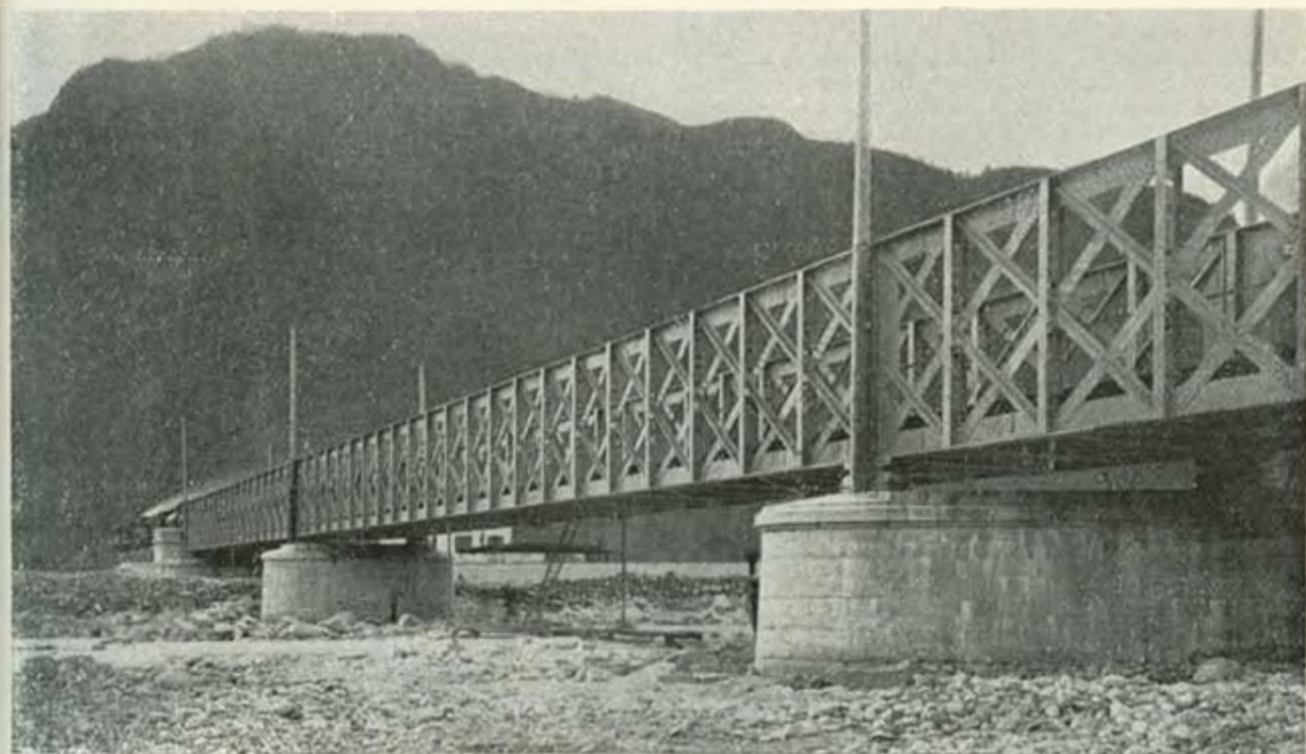
l. c. b.



La targa di bronzo che si inaugurerà a Piacenza il 20 Settembre dal T. C. I. a ricordo dell'apertura del nuovo Ponte sul Po.

(1) L'epigrafe è opera forte o gentile del prof. Vittorio Ferrari; la targa (di 1 metro per 0,70) è una splendida modellatura dell'esimio scultore Egidio Boninsegni, l'ora nello stabilimento Stefano Johnson. Il D. G. del T. Comm. Federico Johnson, al quale è assunta la parte artistica del lavoro, il significato dell'allegoria è così palese, che torna quasi inutile dichiararlo: la Plaza lombarda — una formosa figura di donna cogli attributi del Commercio — porge

fraterna mano alla Plaza piacentina, un'altra figura graziosissima, che tiene invece gli attributi di Cerere. Nel fondo il Ponte. In alto i due stemmi di Piacenza e di Milano, e di fianco quello del nostro Touring. L'erma su cui la targa spicca fu eretta in capo al ponte col cortese consenso della Deputazione Provinciale e del Comune di Piacenza a spesa di quelle Amministrazioni.



Ponte sul Masino: Inca Colico-Sondrio.

I GRANDI PONTI

(Inaugurandosi il ponte sul Po a Piacenza).

Un tronco d'albero abbattuto sulle sponde opposte del torrente, alcuni blocchi di pietra situati a piccola distanza uno dall'altro sulla linea del guado, costituirono i mezzi primitivi di cui l'uomo si servi per superare l'ostacolo che le acque opponevano al suo passaggio. Poi, a misura che si fece sentire il bisogno di superare ostacoli maggiori furono utilizzati meglio i tronchi d'albero, o contiggendone alcuni nell'alveo per creare agli altri un sostegno intermedio, oppure disponendo in falso i tronchi estremi per riunirli nel mezzo con un terzo tronco. Ma questi espedienti servivano solo per piccoli corsi, che i fiumi maggiori erano tragitati con galleggianti mobili o con una fila di scafe legate insieme a sopportare il piano viabile come si fa ancor oggi ove non esistono mezzi migliori.

Il più antico ponte stabile registrato dalla storia è quello sull'Eufrate a Babilonia, costituito da travi quadrate di cedro e di cipresso riposanti su pile lapidee. Nell'Egitto e in Grecia si sono ritrovati ponti ad architrave di pietra e ponti a mensola costituiti disponendo i lastroni a letti successivi sempre più sporgenti a strapiombo verso il mezzo dell'alveo finché venissero a congiungersi. Siamo in tempi in cui è ancora ignorato l'arco che doveva fornire al ponte la sua tipica forma.

Nacque l'arco nelle mani di chi si esercitava a por pietre ben conteste per cavalcare un ostacolo, o fu invenzione di un dotto? Sembra strano che si disputi sull'invenzione dell'arco, struttura così naturale all'occhio nostro. Ma quale conquista esso non rappresenta nei progressi dell'arte costruttoria! Cento pietre che, senza cemento (l'invenzione della malta è certamente posteriore) sostenendosi e sospingendosi a vicenda vincono il peso e superando il vuoto rimangono in alto! Pare che la volta fosse nota agli egizi, agli assiri e ai greci: Seneca invece ne attribuisce l'invenzione al filosofo Democrito di Abdera vissuto ai tempi di Pericle (filosofo

a quei tempi, aveva diverso significato). Certo è che furono i romani a levare in grande onore l'uso della volta, diventata poi la nobile caratteristica della loro architettura. E l'impiego dell'arco porta subito un enorme progresso nella costruzione dei ponti, permettendo di ingrandirne notevolmente la luce.

Ancor oggi, sparsi per tutto il territorio che seppe la baldanza delle aquile romane, si trovano numerosissimi

avanzi di ponti costruiti per lo più ad uso militare, e per quanto lo scopo della costruzione debba far supporre ch'essa sia stata fatta in modo rapido e non sempre diretta da gente esperta, pure in ogni opera si rivela quel senso

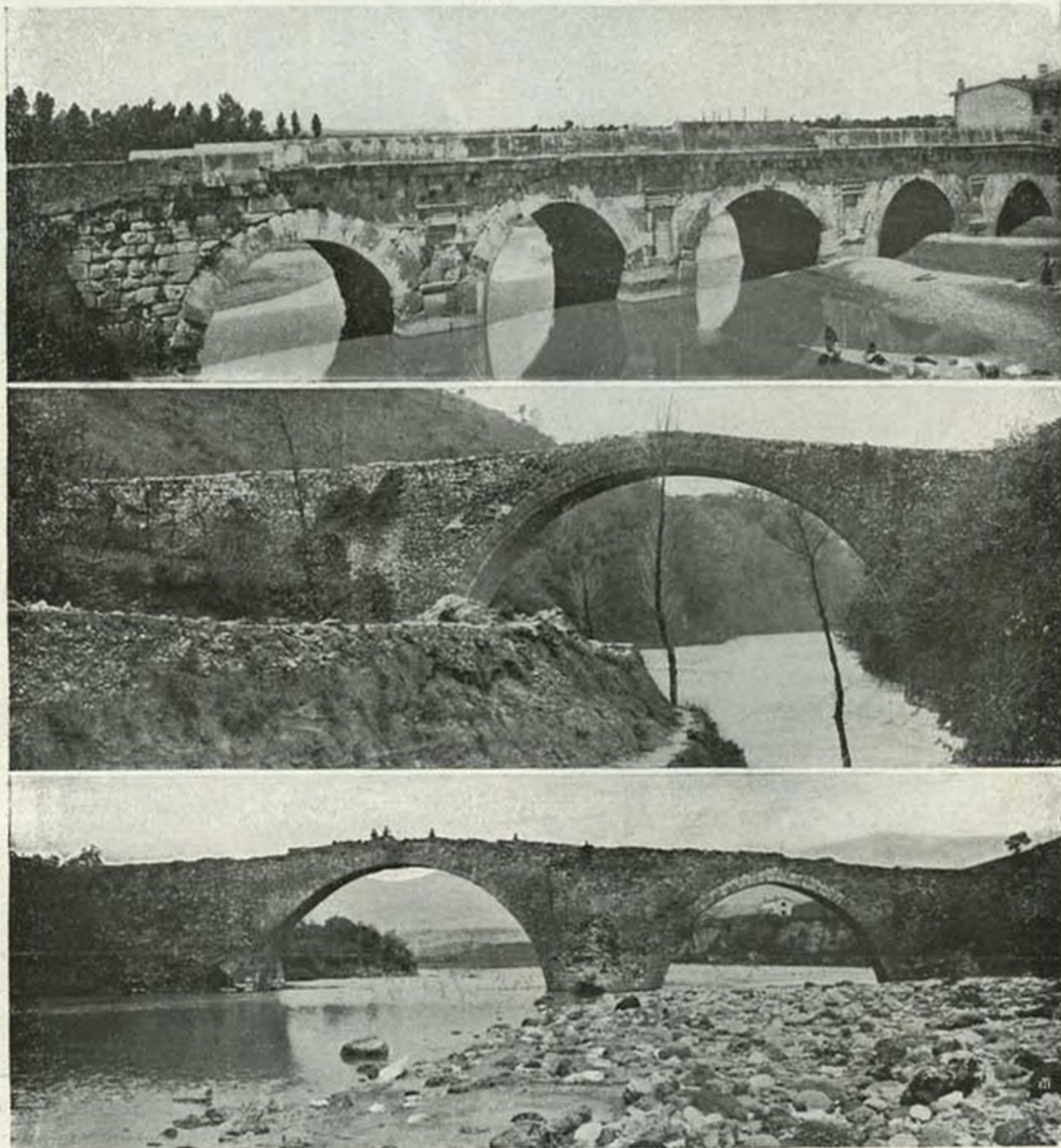


Verona. — Ponte di pietra.

(Fot. Alinari).

di misurata audacia che fu la caratteristica dei condottieri partiti da Roma alla conquista del mondo. E quando non si trattò di opera provvisoria, il ponte assunse aspetto e decoro architettonico. Basta citare i ponti Emilio, Fabricio ed Elio (oggi S. Angelo) ancora esistenti a Roma e quello di Augusto sulla Marecchia a Rimini, ritenuto come uno dei più

riale adoperato è quasi esclusivamente la pietra tagliata, ad eccezione degli acquedotti che vengono preferibilmente costruiti in laterizi: le porzioni delle varie parti sono sempre mantenute e l'esecuzione rivela un notevole sviluppo dell'arte costruttoria. Le maggiori luci non oltrepassavano generalmente i 25 metri, ma il ponte di Narni tocca i 34: misura a quei tempi no-



PONTI ROMANI — In alto: Ponte di Augusto sulla Marecchia a Rimini. — In mezzo: Ponte presso Lagosano (Avellino).
In basso: Ponte di pietra sull' Olio a Monteverde.

(Fot. Alinari)

notevoli e preziosi esemplari della miglior epoca dell'architettura romana. I ponti che abbiamo nominato sono generalmente in arcate a tutto sesto, con spalle e pile di forte spessore, spesso rostrate, presentano l'apparecchio perfetto delle pietre e traggono l'effetto architettonico da una decorazione semplice, sobria, severa, ottenuta con archivolti, cornici, nicchie, trofei. Il mate-

tevolissima se si pensa che oggi, a tanta distanza e dopo tanti progressi nell'arte dell'edificare, non siamo neanche riusciti a triplicarla.

I romani diedero largo sviluppo anche ai ponti di legno. Va ricordato il Ponte Sublicio (cioè di legno) costruito in Roma sotto Anco Marzio, e reso celebre dalla eroica difesa di Orazio Coclite, nonché il ponte fatto costruire da Giulio

Cesare sul Reno pel passaggio del suo esercito. Altro ponte in legno fu quello che Traiano fè gittare sul Danubio per la guerra contro i Daci e che, come appare da un rilievo della colonna Traiana, presentava un sistema di costruzione abbastanza complicato; alcuni vogliono cioè che fosse un ponte ad arco anziché a travata, come d'ordinario si facevano i primi ponti di legno.

Dopo la caduta dell'impero romano, l'arte di costruir ponti decadde; anzi molti resti dell'attività romana furono distrutti dal furore vandalico. Però in Italia come in Ispagna alcuni ponti furono costruiti dai Goti, e tra essi è rimarchevole il ponte di Spoleto (edificato da Teodorico circa l'anno 500 dell'era volgare) il quale ha la lunghezza di m. 247 e pile alte 100 metri, altezza sin oggi rarissimamente sorpassata in simili opere. Fu al principio delle Crociate, quando le città andavano riprendendo vita, che la costruzione dei ponti ritornò in onore.

Il ponte medioevale ha caratteri costruttori e architettonici ben diversi da quelli del ponte romano. Non più la regolarità delle linee, la purezza e la sobrietà della decorazione: l'arco a tutto sesto è sostituito dall'arco scemo o dall'ogivale e spesso le luci si succedono dal mezzo dell'alveo verso le sponde con ampiezza decre-

denze limitate fa sorgere il bisogno di superare con poco spazio in altezza, grandi distanze: l'arco semiovale e l'arco scemo si sostituiscono spesso all'arco a tutto sesto per lo innanzi preferito. La sicurezza scientifica dei calcoli permette di ridurre le dimensioni della muratura: le pile e gli archi diventano più sottili. Il ponte di città riceve spesso ornamento di statue e di trofei, rivaleggia nel fasto con palagi e monumenti: basta citare i ponti di Jena e d'Alma a Parigi, quello di Tilsitt a Lione, i nostri ponti recenti di Roma e Torino. Il ponte stradale o ferroviario acquista attrazione dalla piacevole interruzione che spesso apporta nel paesaggio circostante, e dall'audacia che rivela nella struttura leggiera, nel miracolo statico ch'esso sembra compiere. Non è più usato soltanto a superare corsi d'acqua, ma si trasforma in viadotto per cavalcare ora basse e lunghissime vallate, ora profonde alpestri gole, restando talvolta sospeso, appena visibile legame, fra gallerie che s'internano entro le viscere di due montagne separate da uno squarcio geologico che l'uomo ha voluto correggere. Non riproduciamo fra i ponti di fabbrica innalzati negli ul-



VERONA. — Ponte Scaligero sull'Adige (da una stampa).

(Coll. Dr. A. Bertoldi).

scente: il piano viabile pende di qua e di là dal colmo. Spesso è ornato da torricelle e prende l'aspetto di fortilizio. Oppure è popolato da botteghe o da cappellette e assume l'apparenza pittoresca del Ponte Vecchio di Firenze, del ponte di Pavia sul Ticino, del ponte Castel Vecchio a Verona. Anche in quest'epoca si registrano prove di arditezza costruttoria: il ponte di Trezzo sull'Adda fatto edificare da Bernabò Visconti nel 1377 e distrutto nel 1417 dal Carmagnola durante la guerra contro i Colleoni, difensori del castello di Trezzo (oggi non ne esistono che i ruderi delle testate) aveva la luce di metri 72 e la corda di metri 20, misura questa solo di recente superata coi ponti di Lussemburgo, di Salcano e di Plauen in Sassonia.

Nel rinascimento il ponte s'ingentilisce e assurge a capolavoro architettonico: il ritorno allo stile classico consiglia forme e proporzioni di singolare bellezza. Basta ricordare il ponte di Rialto edificato dal 1587 al 1591 e quello di S. Trinita costruito dall'Ammannati nel 1569. A titolo di audacia costruttoria si cita di quest'epoca il viadotto di Ronda in Spagna alto 140 metri sul fondo della vallata.

I ponti dell'epoca moderna perdono l'aspetto di opera d'arte dovuta al genio dell'architetto per assumere sempre più il carattere di una costruzione studiata e proporzionata con criteri scientifici. Col Perronet in Francia nasce a principio del xviii secolo la teoria delle volte e il ponte può prendere dimensioni più ardite e risolvere problemi sempre più difficili. Il dilandersi delle strade a sviluppo regolare ed a pen-

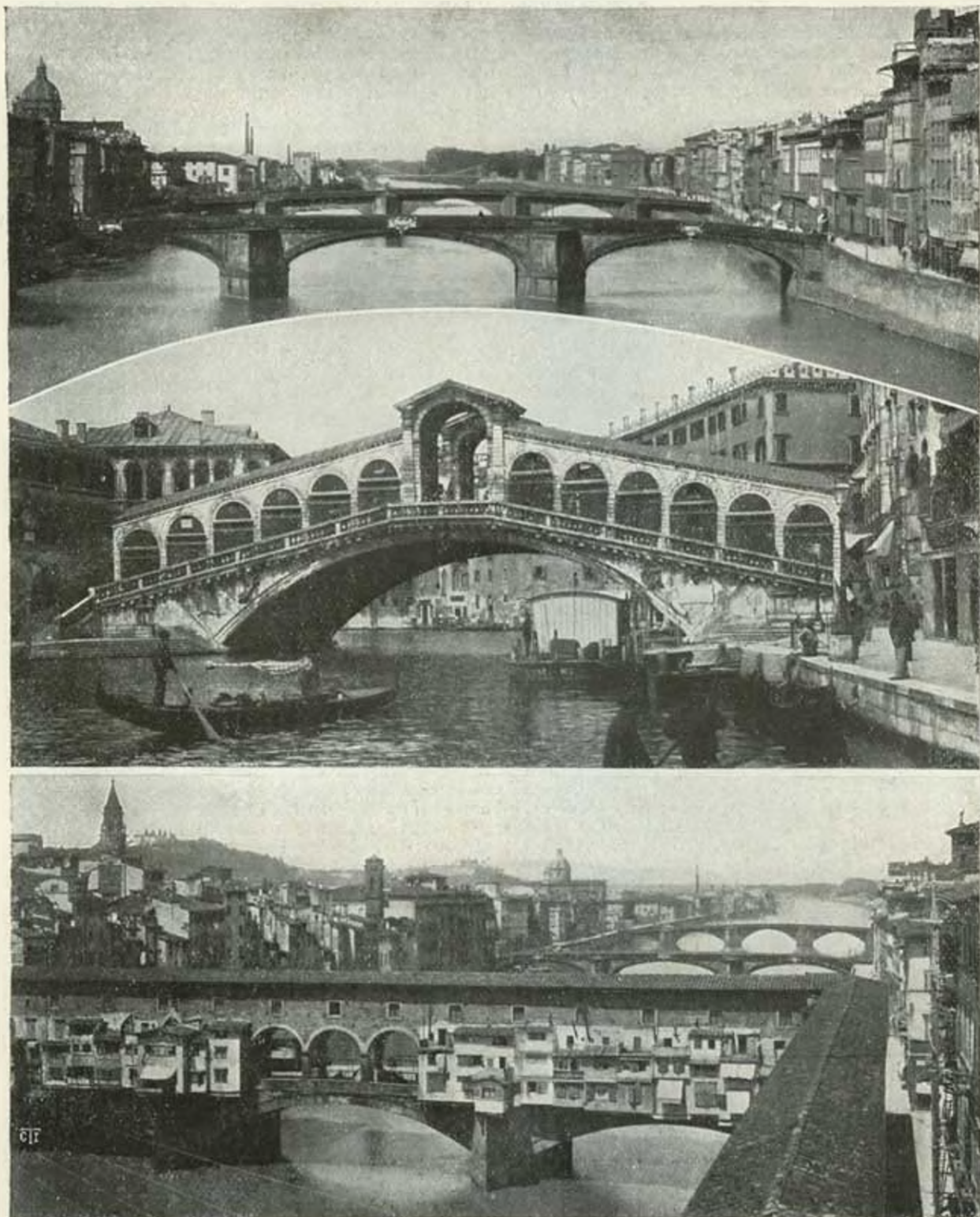
timi tempi, i tre più celebri per grandiosità e bellezza: quello sull'Adda presso Morbegno che è un modello di arditezza costruttoria pel piccolissimo rapporto fra la freccia e la corda, ampia settanta metri, quello di Lussemburgo costruito dall'illustre ingegnere Sejourne che gli ha dato forme architettoniche di un'eleganza tutta francese, con luce di metri 84 e il viadotto sull'Isonzo a Salcano, sulle nuove e pittoresche ferrovie tracciate dall'Austria nella sua regione alpina: quest'ultimo misura metri 85 di corda con la freccia di 24 metri, e pel magnifico paesaggio che lo circonda è dei più ammirati fra quanti ne siano stati costruiti negli ultimi tempi. Ma il ponte ad arco in muratura di maggiore ampiezza oggi esistente è quello di Plauen in Sassonia che ha la luce di 90 metri!

•••

Il progresso maggiore dei tempi nostri nell'arte di costruir ponti è dovuto senza dubbio alla introduzione delle strutture metalliche, derivanti nella maggioranza delle loro forme dalle armature in legno.

I ponti in legno, dopo gli esempi romani di cui abbiamo fatto cenno, furono nella più gran parte dei paesi di Europa abbandonati. Solo in Svizzera si è approfittato della ricchezza di foreste per costruir ponti grandiosi: si cita ad esempio quello gittato dai fratelli Grubenman sulla Limmat presso l'abbazia di Wettingen con una travata di 110 metri, che necessità militari condussero a incendiare nel 1709.

Fanno grande uso di legno gli americani, e i loro grandiosi viadotti prendono talvolta l'aspetto di un immenso braciere. Un accidente di questo genere avvenne nel



In alto: FIRENZE. Ponte di S. Trinita sull'Arno. — In mezzo: VENEZIA. Ponte di Rialto sul Canal Grande.

In basso: FIRENZE. Ponte Vecchio sull'Arno.

(Fot. Minart).

spetto di caratteristiche selve di alberi nudi sulle cui cime, enormemente rimpiccolite dal confronto, corre, curioso uccello di fuoco, la vaporiera. Ne è raro il caso che questa selva per qualche scintilla partita dalla locomotiva, s'in-

1875 sul viadotto di Portage (ferrovia dell'Erié) posto a 69 metri sul livello del fiume.

I ponti metallici hanno una storia recentissima. Gli antichi usarono il ferro quasi esclusivamente per le armi; esso era infatti un ma-

teriale troppo costoso per poter essere adibito ad usi costruttori. Nell'architettura anche medioevale e del rinascimento il ferro serve a foggiar martelli da porta, cardini, lampadari, a far chiavi per



Ponte
di Lussemburgo



Ponte sull'Adda, presso Morbegno.



Salcano. — Viadotto sull'Isenzo.

rinforzo di muri. La ghisa si cominciò a fabbricare nel 1500, ma se ne fecero cannoni; nessuno pensò allora ad adoperarla nelle costruzioni. Fausto Veranzio, dalmata, nato nel 1617, propose per primo di far dei ponti ad arco con metallo da campane; ma è probabile ch'egli si sia ispirato ai lavori di Leonardo da Vinci che già si era distinto come in tanti altri rami dello scibile nel dirigere la costruzione di ponti militari o da fortezza; Veranzio ha pure lasciato un disegno di ponte sospeso, tipo la cui origine si fa rimontare ai cinesi, i quali ancora si servono spesso di ponti costituiti da un tavolato affidato a catene che si ancorano per l'altro capo a torri di sponda.

Ma la proposta del Veranzio non poteva avere, come non ebbe, seguito. A quell'epoca mancavano gli strumenti per la lavorazione del ferro: il solo utensile di cui allora il fabbro disponesse era il martello. Il ponte metallico rimase allo stato di idea finché non si produsse la ghisa nell'alto forno, e s'impiegò il vapore come forza motrice, finché, in altre parole non s'iniziò quell'attivo impiego del ferro che diede impulso all'usodelle macchine ed alla meravigliosa era industriale in cui viviamo.

struttura muraria, perché è ad arco, costituito da tanti elementi di ghisa. La sua portata è di metri 31 e ancor oggi resiste ad una intensa circolazione. Presso questo glorioso antenato di tante migliaia di ponti metallici sparsi pel mondo è sorta una città bella ed attiva, che da esso ha preso il nome: *Ironbridge* (ponte di ferro). E la ghisa ebbe varie applicazioni nella costruzione dei ponti: uno ne fu costruito anche in Italia sull'Arno per dar passaggio alla ferrovia Firenze-Empoli-Pisa, delle prime costruite nel nostro paese.

Ma la ghisa dovette subito cedere il passo al ferro. Verso la metà del secolo XIX dopo che la ferrovia ebbe creato i trasporti a buon prezzo, e l'arte siderurgica, coi forni a pudellare e col l'impiego del laminaio, ebbe fatto scendere il costo dell'utile metallo, i ponti in ferro si diffusero rapidamente. È noto che la moderna civiltà industriale ci vien dall'Inghilterra e fu là che il ferro ebbe le sue prime applicazioni ai ponti. Come la ferrovia si era sviluppata per opera di Giorgio Stephenson, così l'arte dei ponti in ferro che è della prima è figlia, si sviluppò per opera del figliuolo di Stephenson, Roberto. Questi de-



Ferrovia dell'Albula. — Il ponte di Salis.

buttò con un colpo da maestro costruendo il ponte Britannia sullo stretto di Menai fra Wales e l'isola di Anglesey nel 1849, con travate a forma di cassone a parete piena lunghe 142 metri. Il genio segnò sempre una traccia che è difficile seguire: per molti e molti anni, nessun ingegnere ebbe il coraggio di affrontare dimensioni simili, ancor oggi considerate come eccezionali.

Dopo, il ponte andò mutando carattere. I dotti studiarono il ferro, ne conobbero le intime qualità: seppero le sue mirabili virtù di elasticità che gli permettono di piegarsi senza rom-



Ponte Britannia sullo stretto di Menai.

persi *flexat, non frangat*, stabilirono le leggi complicate, ma infallibili del suo lavoro molecolare. Non è la pietra rigida che oppone la sua inerzia da materia morta, ma è il muscolo che mostra lo sforzo che, sotto il peso, si agita e vive. Il ponte in ferro perde la prima forma di cassone chiuso datagli dallo Stephenson e si assottiglia in modo che metallo vi sia solo quanto occorre. La trave maestra diventa un traliccio, rettilineo o arenato, o sinuoidale, assume aspetto di gigantesca trina, correndo dritta come un *entre-deux*, o incurvandosi e serpeggiando come un pizzo leggero. Montanti e correnti, intreccio sapiente di ferri e bolloni vanno a costituire ardite volate su fiumi larghissimi,

su vallate immense. Agli archi contesti in metallo si danno cerniere perchè meglio si indietano sotto gli sforzi senza subire interni dilaniamenti: le travate si lasciano scorrere su rulli che loro permettono di spostarsi rispetto agli appoggi seguendo le variazioni, invisibili a occhio, ma tutt'altro che insensibili, indotte nel metallo dal variar della temperatura.

Poi, quando al ferro si sostituì l'acciaio, direttamente ottenuto dalla ghisa, l'acciaio prodotto in grande senza passare attraverso il ferro come gli antichi facevano, l'acciaio dolce o il ferro omogeneo che è acciaio per la sua tenacità e ferro per la sua elasticità, il ponte metallico divenne ancor più sottile e ardito. Le maglie della trina s'ingrandirono e gli effetti più belli si ottennero coi mezzi più semplici. E crebbe nei costruttori — *insatiabile genus* — l'ardire. Fra i tanti sistemi ne sorse uno, quello detto a *cauliver* o a mensola che permise l'audacia più grande registrata nella storia della costruzione dei ponti, audacia, che, come vedremo, non è più riuscito di ripetere.

L'impianto del ponte sulla Baia di Forth presso Queensferry in Scozia, eseguito dal 1883 al 1890, va considerato come uno degli avvenimenti che fanno epoca. Sui tre sostegni fissi in pietra distanti uno dall'altro ben 520 metri furono costruite enormi incastellature metalliche che sporgono di 200 metri da una parte e dall'altra: i due spazi liberi che restano nel mezzo, lunghi di 120 metri ognuno, sono superati da travate dritte che si appoggiano agli estremi delle mensole.

L'aspetto di un ponte di simile ampiezza produce una impressione grandiosa, ma la sua forma piace poco. Mentre un arco o una trave dritta tradisce il suo scopo, la *silhouette* del ponte sulla Baia di Forth non persuade l'osservatore. Per convincersi della sua funzione bisogna pensare al modo come è stato montato, considerare cioè le grandi torri metalliche costruite isolate, su cui la trave centrale è stata fatta correre senza armature fisse.

Il mirabile *tour de force* degli inglesi non aveva trovato imitatori quando, pochi anni addietro, un ingegnere americano progettò un ponte si-



Il primo ponte metallico, sulla Severn, ad Ironbridge.



Ponte sul Po a Borgoforta

(Fot. Ing. Quagliotti).



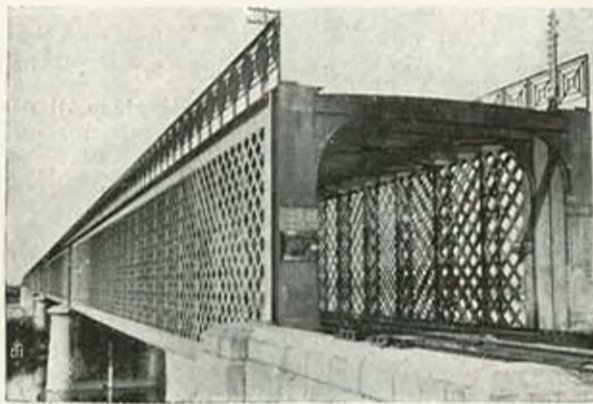
VENEZIA. — Ponte di ferro alla Stazione Marittima.

(Fot. Ing. Quagliotti).

mile sul fiume San Lorenzo presso Quebec nel Canada che avrebbe avuto 540 metri di luce e sarebbe stato quindi il più gran ponte del mondo fino a che non si fosse costruito il ponte ideato per l'attraversamento del North River a Nuova York, il quale dovrebbe avere una sola luce di m. 869 e sopportare sei binari.

Ma l'audacia americana non ebbe fortuna. Il 27 agosto dello scorso anno mentre il ponte sul S. Lorenzo era in corso di montatura, rovinò travolgendo ben ottanta operai, di cui non meno di sessanta miseramente perirono. Il ponte sulla Forth è rimasto perciò il più gran ponte del mondo. Pesa 53 000 tonnellate e costò 40 milioni di lire.

Altro sistema che permette di raggiungere le grandi portate è quello dei ponti sospesi, che hanno origine, come abbiám detto, dalle più remote civiltà. Dopo le prime applicazioni fattene in America, l'idea passò in Inghilterra ove verso il 1820, l'ingegnere Telford ne costruì della lunghezza di 100 a 200 metri. Essi hanno specialmente il merito di riuscire economici, ma non possono essere adottati sulle ferrovie a causa delle loro grandi oscillazioni. In Europa si contano delle belle costruzioni di questo genere, come il ponte di Friburgo che ha la portata di 271 metri e quello di Pest lungo 203 metri, ma è sempre in America che dobbiamo andare a cer-



Ponte sul Po a Mezzanacorti.

(Fot. Ing. Quagliotti).



Ponte sulla Secchia — Ferrovia Modena-Mantova

(Fot. Ing. Quagliotti).



Ponte sul Mincio a Mantova.

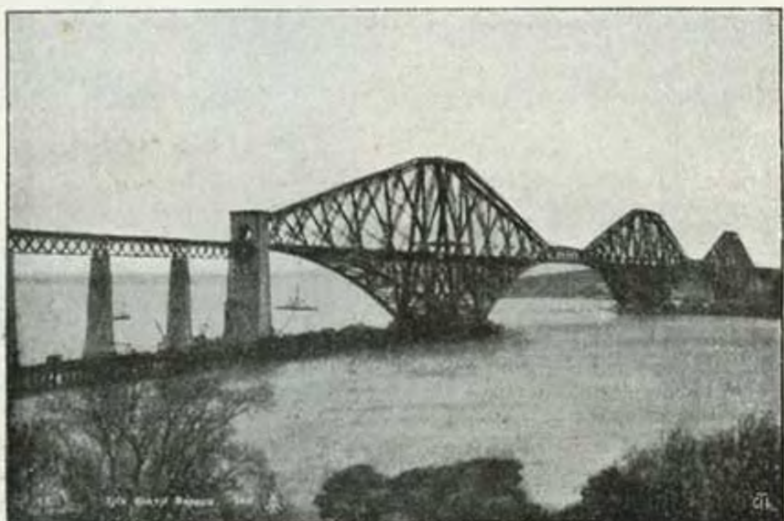
(Fot. Ing. Quagliotti).

care le più audaci imprese. Il ponte sospeso di Wheeling è lungo 308 metri, quello di Queenstown sul Niagara 317 metri, quello di Cincinnati 322 e poi ve n'è un altro ancora sulle cascate del Niagara di 386 metri; ma per ampiezza tutti supera il magnifico ponte di Brooklyn sull'East River, costruito nel 1883 per quattro vie carrettiere e due tramviarie, che ha la travata centrale di 486 metri compresa fra due laterali di 286. E' poi in progetto la traversata dell'Hudson a New-York per la quale si prevede un'apertura di 902 metri.

Se lasciamo da parte queste costruzioni eccezionali e consideriamo il moderno ponte di acciaio a travata dritta troviamo pure che senza sforzo si raggiungono arditissime portate. Il ponte Carlo I sul Danubio è lungo 190 metri fra due appoggi, quello di Red Rock in California 201 metri, quello di Memphis sul Mississippi 241 metri, il ponte Francesco Giuseppe in Ungheria 175 metri. L'arco metallico anch'esso si allarga a prodigiose dimensioni: nel 1877 l'Eiffel gettò sul Douro a Porto un arco di 160 metri di luce, l'arco parabolico di Gabarit tocca 165 metri, il nostro viadotto di Paderno ha 150 metri di apertura, il bellissimo viadotto di Vaur in Francia ha l'arco di 220 metri. Sparsi pel mondo si trovano molti ponti ad arco od a travata che restano fra i 100 ed i 150 metri.

Alcuni ponti metallici vanno citati per la loro grande altezza sul fondo del burrone; così quelli di Cere, Busseau d'Ahun, di Sitter, di Portage e quello nostro di Castellaneta vanno da un'altezza di 55 a 81 metri e fra i recenti

si registrano quello di Tardes a 92 metri, quello di Mungsten a 106, l'altro già citato di Vaur a 122 e infine quello di Garabit, sulla linea Mar-



Ponte sulla Baia di Forth, in Scozia.

vejols-Neussarges in Francia che essendo alto 123 metri è il ponte metallico più elevato del mondo.

L'Italia ricca di fiumi è anche ricca di ponti, e i più grandi son quelli voluti dal padre Po che da Torino alla foce ne ha diciassette, fra i quali sono più notevoli il ponte di Valenza costruito nel 1850, lungo 500 metri a 9 archi in muratura, il ponte di Mezzanacorti (1868) lungo 700 metri, il vecchio ponte ferroviario di Piacenza (1864) lungo 577 metri, e gli altri di Pontelagoscuro (1871) lungo 428 metri, di Borgoforte (1873) lungo 432 metri, di Casalmaggiore (1887) lungo 1085 metri, di Cremona (1900) lungo 957 metri e infine quello stradale pure di Piacenza che s'inaugura nel mese corrente. Anzi è per festeg-



New-York. — Ponte di Brooklyn sull'East River.

giare questo avvenimento (il Touring prende parte a tutte le solennità che segnano un progresso nei mezzi di comunicazione) che abbiamo rievocato la storia dei grandi ponti e registrato quanto di più saliente vi è nell'evoluzione di questo insuperato simbolo di civiltà.

Il nuovo ponte sul Po è sulla strada provinciale che collega le due provincie di Milano e Piacenza e nella sua doppia paternità ha trovato una simpatica eterogeneità di struttura riuscendo così un esemplare completo delle moderne tendenze nella costruzione dei ponti.

La testata verso Piacenza si protende in archi a tutto sesto sovrappassando con una piccola travata alla ferrovia Piacenza-Alessandria verso la travata centrale della lunghezza totale di 605 metri, distribuita dai nove appoggi a distanze eguali. La piattaforma stradale è superiore alla travata alta sette metri. La testata verso Milano già descritta su queste pagine è invece costruita in cemento armato a piattabande e colonne della leggerezza propria a que-

sto genere di costruzione. Esecutrice dell'opera metallica è stata la Società delle Officine di Savignano cui si devono i più grandi ponti italiani e che l'assunse per la somma di circa 2 milioni di lire. La lunghezza complessiva di tutta l'opera è di 1640 metri.

La costruzione del nuovo ponte viene ad appagare un'antica aspirazione delle due provincie. Il vecchio ponte di barche che prima le congiungeva, costituiva un mezzo incomodo pel traffico, soggetto a frequenti interruzioni e dava luogo a continue spese perchè le rampe di accesso dovevano adattarsi ai capricci del livello del fiume. Ora che il nuovo e bel ponte sorge a fianco dell'altro su cui corre la strada ferrata, Piacenza con una riuscita Esposizione festeggia il lieto avvenimento, assumendo a genio della festa il Po, il gran fiume che segue la traccia della regione in cui si addensa la ricchezza e la fortuna d'Italia.

FILIPPO TAJANI.



V. C. A.

L'Adunata-Manovra di Piacenza (19-20 settembre)

L'istituzione dei Volontari ciclisti automobilisti, sta per affermare nuovamente ed in modo solenne, la propria esistenza. La gioventù italiana, dedita in modo così appassionato ai ludi sportivi, sa di dover dedicare ad un più alto scopo la propria vigoria, la propria capacità fisica raggiunta nell'esercizio dello sport prediletto oltre che alle competizioni; di dedicarla cioè al servizio del Paese.

Non appena i giornali pubblicarono che l'istituzione dei V. C. A. era stata riconosciuta legalmente e che i Sottocomitati avevano iniziato il loro lavoro di organizzazione, aumentò il numero dei reparti già esistenti e si raddoppiarono le file dei volontari.

L'annuncio che il Sottocomitato di Milano intendeva organizzare la prima esercitazione di volontari a Piacenza nel settembre, ha fatto aumentare ovunque il lavoro di propaganda e pervenire subito al Comitato stesso, presso il Touring, l'adesione dei più importanti reparti già costituiti, e cioè: Milano, Como, Gallarate, Sondrio, Verona, Novara, Padova, Parma, Ancona, Firenze, ecc., e tutti con un forte numero di volontari.

La nuova esercitazione sarà la prima che si compie dopo il riconoscimento legale dell'istituzione e si spiega quindi facilmente l'entusiasmo col quale pervengono le adesioni. Essa avrà luogo in un giorno sacro ad ogni italiano: il 20 settembre o più precisamente nei giorni 19 e 20, e si svolgerà lungo il Po, il nostro gran fiume, su cui Piacenza ha gettato il nuovo grandioso ponte — ed il tratto su cui si svolgerà la manovra è compreso tra Pavia e Cremona e si estende per circa 120 chilometri.

L'esercitazione consisterà nell'impiego dei volontari ciclisti per impedire il passaggio del fiume al nemico proveniente dal sud. A tale scopo la zona delle operazioni verrà divisa in tre o quattro settori, affidati ad un dato numero di volontari, mentre il nucleo maggiore di essi sarà concentrato a Lodi.

Prenderanno parte a questa esercitazione il Battaglione dei bersaglieri ciclisti di Bologna e le compagnie di Brescia, di Milano e di Asti e necessariamente un corpo di pontieri, nonchè reparti di cavalleria, artiglieria, e fanteria.

Questa, nelle sue linee generali, l'esercitazione, all'organizzazione della quale molto si adopera il generale Chiarla, il papà dei V. C. A. Il suo risultato è vivamente atteso da quanti si interessano all'applicazione del ciclismo nelle operazioni militari di difesa e all'avvenire della nuova istituzione.

La manovra terminerà con una adunata generale dei volontari a Piacenza ove, a cura del Comitato dell'Esposizione, delle Autorità e dei cittadini, si preparano festose accoglienze.

Il Sottocomitato nazionale di Milano, mercè l'interessamento di S. E. il Ministro Casana, del generale Tarditi, presidente del Comitato centrale e del Generale Pedotti comandante il IV Corpo d'Armata ha ottenuto le concessioni dal Governo per l'armamento, la dotazione di cartucce, l'accasermamento gratuito, il trasporto dei volontari a tariffa militare dalle sedi del Riparti a Piacenza e ritorno.

Ed ecco adunque la nostra nuova istituzione dei volontari ciclisti, nata ieri, dare così ampia prova di fiorente attività; questa geniale fusione del tiro a segno e del ciclismo, ha diritto alla simpatia di ogni ordine di cittadini, poichè si è servita del più popolare degli sports per farne un nuovo mezzo di educazione e di elevazione morale della gioventù per la difesa e la sicurezza d'Italia.

Ernesto Barberis.

Per l'adunata manovra V. C. A. di Piacenza i Comitati ed i Reparti sono invitati a mettersi in comunicazione col Sottocomitato nazionale di Milano, presso il Touring Club Italiano, via Monte Napoleone, 14, che darà istruzioni per i trasporti a tariffa ridotta dei volontari e delle biciclette, per il prelievo di armi (moschetti) e munizioni, per gli accasermamenti, ecc.

A ciascun Reparto che interverrà con almeno due plotoni, sarà assegnata una medaglia d'oro di conio speciale.



Una villeggiatura in accampamento.

La vasta emigrazione che in questi mesi di caldura spopola le città, che sparpaglia o riunisce le moltitudini a qualunque ordine sociale appartengano, all'intorno, nei punti più celebrati per la clemenza della loro temperatura — ha prodotto quasi un fenomeno inverso ai desideri comuni. Vogliamo dire del trapiantarsi dell'urbanismo con le sue folle tumultuose, nei luoghi ch'erano stati indicati e scelti appunto per il loro raccoglimento.

Ora non v'è pendice verde di montagna o riviera fresca di lago o spumeggiante litorale del mare che non risuoni di strepiti cittadini e non sia riempito dalla volgarità della vita mondana.

Colui che, dopo aver vissuto un anno intero nello stordimento intenso delle metropoli, s'apparta e crede di poter trovarsi solo, immerso nella riposante solennità della natura, casca invece il più delle volte fra i ghiacciferacci del *fires o' clock* o tra i pettegozzi di «rotonda».

L'istituzione del cosiddetto *camping* — la villeggiatura turistica per eccellenza — che permette al vagabondo cittadino di scegliersi liberamente il sito dove piaccia meglio di stabilirsi e di mutar dimora allorché appaja d'aver trovato una sede più opportuna — rappresenta la naturale reazione a questo fastidioso stato di cose.

In Inghilterra non appena il giugno comincia a far sentire i disagi della elevata temperatura, sono vere carovane automobilistiche che partono dalle città, provviste di tutto l'occorrente per piantar le tende — sia dotto senza metafora — in un luogo aperto o... deserto.

L'uso s'è generalizzato anche in altri paesi e se ne sono in breve apprezzati i vantaggi.

Il principe Scipione Borghese, sempre primo ad accogliere o far sue le buone idee, lo inizia ora in Italia, fissando la sua dimora — quasi diremmo il suo bivacco — in una fresca e pittoresca conca formata dalla valle d'Ime al Monte Baldo.

Le fotografie che presentiamo ai nostri lettori le dobbiamo alla squisita cortesia dell'illustre turista, alla parola incisiva e colorita del quale lasciamo il compito di descrivere l'accampamento.

La piccola conca — tutta riparata da brevissime allure chiomate di bei faggi — nella quale sono drizzate le tende, è lunga circa 200 metri e larga quasi 50' ed è la più alta e la più solitaria delle terrazze per le quali il vallone di Ime — a piedi della Punta di Naole del Baldo — ascende fino alle lente colline che lo separano a nord della Val Fredda. È aperta un po' verso sud, si trova all'altezza di circa 1200 metri sul mare, è un oasi di bosco e di verdura in mezzo all'at-

tristante nudità delle pendici del Baldo ed appartiene al senatore prof. E. Bassini, alla cortesia del quale dobbiamo di goderne la selvatica bellezza.

Gli abitanti del campo sono otto: mia moglie ed io, le mie due bambine, un'amica, una donna di servizio, un domestico e il cuoco. Una piccola fox terrier abbaia la notte contro le vacche o i cavalli che si avvicinano troppo ai picchetti delle tende, che neppure i venti violenti di questa settimana d'uragani hanno potuto scuotere.

Le tende sono cinque: e sopra i due trepiedi — che protetti da un muricciuolo di sassi sono tutta la nostra cucina — una baracchetta provvisoria di tronchi d'albero, tavole e ramaglie.

Quattro tende hanno le seguenti dimensioni: lunghezza m. 3,60; larghezza m. 3; altezza massima interna m. 2,70; altezza delle pareti m. 0,95. Di queste: tre hanno nella parte posteriore un'aggiunta semicircolare a tetto conico del raggio di m. 1,50 che serve da camerino di toilette. La quarta, dopo la cucina, il centro più importante del campo; volta a volta, sala da pranzo, sala di ritorno nei giorni di pioggia o la sera, biblioteca, sala di lettura e di scrittura.

Essa non ha l'aggiunta del gabinetto di toilette e si può aprire completamente nei due lati più corti. Tutte le tende hanno doppio tetto, anche la quinta che differisce dalle tre sopra descritte soltanto perché le sue dimensioni sono un po' minori.

Sono tende inglesi, di tela, che un bagno, inteso a renderle immarcescibili, colora di una graderale tinta verde chiaro, adattatissima al paesaggio. Le costruisce a Londra (2 Duke's street, S.), Benjamin Edgington,

dal quale provengono anche tutte le tavole, sedie, poltrone, letti e lavamani e bagni da campo che sono della forma: X patent. Per letti, sacchi a letto di forma e pesantezza varia, secondo i gusti degli abitanti del campo. Vasellame, posate e urne da cucina, tutto di alluminio.

Tutto il campo: tende, mobili, arnesi, bagaglio personale, ecc., pesa insieme cir-

ca 1000 chili, dirisi in 26 colli, che su piccoli carri a due ruote sono stati portati quassù. Le provviste vengono ogni tanto da Caprino Veronese, via Spiazzi; la posta va e viene da Spiazzi ogni giorno in circa un'ora e mezzo di marcia.

Passeggiate bellissime lungo le falde di Monte Baldo, acqua di fonte freschissima, temperatura mite, latte e burro ottimi a iosa, rendono la vita di quiete, che si vive nel campo, variata, piacevole e igienica.

Campo d'Ime Spiazzi (Verona), agosto 1908.

SCIPIONE BORGHESE.





... Ero allora un bambino e mi mandavano a portare la colazione ...

Dolce cosa sarebbe il ricordare se non supponesse un passato e quanto più il passato si fa lontano altrettanto pur troppo al dolce si mescono larghe stille di amaro. Tuttavia diceva bene quel personaggio del Dickens: « mio Dio, conservatemi la memoria! » E lasciatemi ricordare.

Ero allora un bambino e mi mandavano a portare la colazione all'ucellatore appiattato nel casotto del paretaio. Ci si andava sotto un lunghissimo pergolato e l'uva era matura, la bella albana gialla come l'oro; ma più mi attirava un certo melo che produceva frutti piccoli, acidi e selvatici che mangiavo con tanto piacere, perchè me l'avevano proibito; e la valle era piena del canto delle vendemmiatrici, un canto che ho ancora negli orecchi.

Tornando, m'indugiavo nei campi, lungo i filari delle viti, dove già qualche foglia, rossa come il sangue, pareva una ferita aperta, una piaga di malaugurio. Finita la vendemmia, cadon le foglie; finita la gioventù, cade l'amore. Rimane il vino, ricordo dei grappoli; rimangono le opere, ricordo della vita, ma se i tralci rimettono le foglie a primavera, l'uomo di primavera ne ha una sola e non rimette mai più le prime illusioni e le speranze! Tristi pensieri che allora non avevamo né io, né le vendemmiatrici.

Le quali cantavano i loro stornelli recando in capo i canestri pieni di grappoli dorati e reggendoli colle braccia nude, come caneforo greche; né io sapevo allora come la stretta di due braccia di donna può anche uccidere. Nella oscurità dell'anima del bambino non hanno luogo né l'idillio, né la tragedia; ma, tornato a casa, sentivo da per tutto il caldo odore del mosto e, quando lo ri-

sento, ricordo sempre il pergolato del paretaio e il canto delle vendemmiatrici.

Dopo molti anni sono ritornato, ma il pergolato ed il paretaio non c'erano più. Nessuno si ricordava di me. Molti, troppi, erano morti. Superstite solo era il melo dalle frutta acide e selvatiche che mi piacevano tanto perchè me l'avevano proibito. Era diventato grosso, rugoso, aggrondato. Volli addentare un pomo, ma lo sputai come veleno. Eppure egli, poveretto, non aveva cambiato i suoi miseri frutti; ero cambiato io!

Le vendemmiatrici dove erano? Morte forse anche loro? Pensai alle tristi parole del Rabelais « addio pannieri, la vendemmia è finita! » Addio.



... Mi sentii dentro un rimescollo di riconoscenza ...

... mia. In quei pressi, sino verso la Capriata d'Orba, trovai che quello doveva essere un paese di gran galantuomini. Noi chiudiamo le

vigne con folti siepi di pruni e in Toscana le chiudono con muricciuoli; qui invece, pochi fascetti di ginestre secche, stesi sul margine della strada, erano l'unico segno di confine, e, ad un palmo di là dal fosso, cominciava la vigna pari pari e ricca di grappoli maturi. Pensai che, tra le viti, qualche contadino facesse buona guardia, ma non ci vidi anima viva. Possibile che lassù non ci sia qualche ladruncolo cui piaccia l'uva degli altri come a me le mele acide che mi erano vietate? E me ne rallegrai coi concittadini di *Saracco comm. Giuseppe*, il quale, vivendo, fu un ottimo galantuomo ed ha forse lasciato ai suoi vicini l'esempio e il ricordo della sua specchiata onestà.

Forse perchè ero assorto in questi generosi pensieri o forse perchè lessi male la Guida del T. C. I. verso Bassaluzzo sbagliai la strada. Il caldo era grande, il sole bruciava la strada ed io, in questa oppressione di solitudine, mi sentivo maturo per un po' di requie. Trovata l'ombra di una casa, appoggiai la bicicletta al muro e ripresi a studiare la Guida. Nel silenzio meridiano non passava un soffio, non che una creatura viva e sentivo una gran voglia di chiudere un occhio, quando dalla casa uscì un suono di piano-forte.

Chi era quella buona, santa, e bella ragazza (perchè doveva essere una ragazza bella, santa e buona) che mi suonava la sesta Rapsodia del Listz, proprio quella che mia figlia suonò la sera prima della mia partenza? Mi sentii dentro un rimescollo di riconoscenza e di amore, ma l'aspettavo all'*allegro* che ha le ossa dure. « Ora ti voglio » dicevo io! Ebbene; la ragazza santa, buona e bella eseguì l'*allegro* con disinvoltura brillante, come se nulla fosse! Benedetta sia!

Me ne andai, lo confesso, con una tendenza alla tenerezza che, se gli amici mi avessero visto, riderebbero ancora. Me ne andai e giunsi ad Alessandria ripetendo per la incognita i versi del Leopardi:

*Di qua dove son gli anni incerti e brevi,
Questo d'ignoto amante inno ricevi.*

Sarà per ciò che quando risento la sesta Rapsodia del Listz, chiudo gli occhi e mi vedo presso a Basaluzzo, all'ombra di un muro e con una gran voglia di piangere.

E poichè sto raccontando i fatti miei anche a chi non li vuol sapere (difetto solito e forse imoportuno di chi invecchia senza aver nulla da nascondere) lasciatemi contare anche questa.

Proseguendo il mio lieto viaggio, giunsi a Vicenza dove passai la notte.

La bicicletta è il cavallo della libertà: con lei si va dove si vuole, ci fermiamo dove ci pare, forte, piano, a destra, a sinistra, come detta la volontà o il capriccio. Così la sera, cenando, mi venne in mente di andare a Bassano, deviando dal mio itinerario, per un pensiero capitato in testa il per il.

Dovete sapere che a Bassano opera il migliore fabbricatore di pipe di terra cotta che sia in Italia. Modesto, nemico della *reclame*, ingegnoso e attivo, la sua terra cotta non è creta volgare esposta alla fortuna instabile della fornace, ma una composizione

che ricorda la terra cotta di Sigmose, le vere pipe di Schemnitz inseparabili dalle labbra di ogni buon ungherese, le fabbrica lui, in una officina modesta che egli chiama bizzarramente *Pipificio Cavazzon* ed io decisi di andare a rifornirmi del mio modello (N. 112) proprio dove si fabbrica.

Così in una mattinata fresca

per Sandrigo e Marostica (non vidi i pellegrini) giunsi a Bassano, passai lo strano ponte coperto, ordinai le pipe, mangiai un boccone al *Cardellino* e per la via di Cittadella, mi misi verso Padova.

Tutto questo a voi non importa, ma importa molto a me, perchè quei sessanta chilometri pedalatati solo per comprare alcune pipe di coccio, furono tra i più lieti e fortunati chilometri che abbiano posto nei miei ricordi.

Da Bassano a Padova la via eccellente è in lenta discesa e un venticello benigno mi aiutava. Io mi trovavo in quella felice disposizione d'animo che i fisiologi chiamano *euforia* e che fa parere tutto bello, tutto lieto e beato di un ottimismo da vincere il dottor Pangloss, buon anima sua e le vendemmiatrici cantavano nei campi, quasi per ricordarmi le vendemmiatrici della mia infanzia. Ahimè, dove saranno?

E rivivevo con delizia quei giorni lontani,



Rittra davanti a me puntava sulla tavola un braccio nudo.

cercando con occhio memore il melo dalle frutta acide, quando a Limena mi accorsi che la *brisiola* del *Cardellino* non era più che una santa memoria anche lei. Avevo appetito e (beata libertà della bicicletta!) mi fermai alla prima osteria.

Sotto ad un gran portico, dove erano molti barrocci, mi accolse una magnifica ragazza che mi condusse ad un pergolato, mi servì uno spuntino sopra una tavola rustica e mi interrogò, curiosa de' fatti miei, per abitudine professionale. Ritta davanti a me, puntava sulla tavola un braccio nudo fino quasi all'ascella, un braccio un po' morso dal sole, ma degno di animare i moncherini della Venere di Milo. Il pergolato, l'odore caldo del mosto, i canti, mi ricordavano il passato e quel braccio nudo, con una fossetta insolente al gomito, mi pareva uno di quelli delle vendemmiatrici, delle canfore di una volta,

quando non sapevo che la stretta di due braccia di donna può uccidere.

La ragazza s'ingannò evidentemente sui motivi della mia contemplazione, si allontanò e quando venne a farmi pagare il conto, notai che non aveva più le maniche rimboccate, il che mi indusse in meditazioni maliziose che prima non avevo avuto. Conseguenze logiche del pudore, il quale, più che velare, stuzzica. Me ne andai, ma da Limena a Padova ebbi davanti agli occhi quel braccio che, nudo, mi aveva destato tanti ricordi e, coperto, tanti mali pensieri. Il peccato è figlio della proibizione. Ricordatevi le mele acide! Ma ecco, anche i tenui ricordi di quell'ora entrano nel passato di dove li evocherò lieti fino al giorno in cui dovrò dire: *Addio panieri, la vendemmia è finita.*

Ci vorrà pazienza... ma che magnifico braccio!

OLINDO GUERRINI.

Rivista delle Riviste

— Quando noi diciamo Baedeker il più delle volte non ci passa neppure per la mente che questa parola serva ad indicare un nome proprio e di persona. Eppure (quale meraviglia!) è proprio Karl Baedeker il libraio di Coblenza che circa tre quarti di secolo fa ebbe occasione di notare, visitando le regioni del Reno, le deficienze gravissime dei manuali-guida dell'Inglese Murray o del tedesco Klein che allora erano i soli ciceroni ufficialmente riconosciuti, del turismo internazionale.

Infatti queste guide davano in abbondanza notizie storico-geografiche in uno stile infiorato di accademica ed ammirativa sentimentalità, ma non si curavano di far sapere dove il viaggiatore avrebbe potuto — una volta giunto alla tappa — trovare ristoro di cibo e di sonno. E sensate se è poco.

Baedeker si diede a rifare quelle guide informandole ad uno spirito preciso, minuzioso e pratico.

Nel 1839 egli pubblicò il suo primo *Manuale del Reno* che fu accolto in Germania con favore plebiscitario. In seguito comparvero le guide di Olanda, Germania, Austria, Italia Settentrionale e Svizzera che ebbero ovunque la fortuna che meritavano.

Indice arguto è la vignetta satirica del *Fliegende Blätter* citata dalla *Nuova Antologia*. Un buon padre di famiglia inglese in viaggio, trovando il pittoresco castello a destra e la cascata spumeggiante a sinistra o non viceversa come asseriva l'infallibile Baedeker, si volge stupito alla sua prole, ed esclama:

— Ma come! Questo paesaggio è sbagliato!

— A Londra i *Clubs* sono in decadenza. Non s'intendono già i *Clubs* di turismo, di sport o di politica, che, anzi, tendono sempre ad un maggiore sviluppo. Sono anzi le Associazioni sorte con intenti ben determinati di attività che hanno recato un colpo mortale al Club classico ed originario: quello che ha per ragione d'essere soltanto il bisogno di esclusività, il desiderio di scambiare le proprie idee con persone degne di raccoglierle. Istituzioni futili e vane che documentano ed alimentano il trionfo egotismo e lo spirito di casta che, soprattutto un tempo, era caratteristica degli ottimali inglesi.

La vita moscia e rimescolante della *city* ha recato un nuovo e trionfante spirito democratico che pervade anche i ceti alti, e va ormai sgombrando le fessime altezze dello snobismo.

Lo sport ed il turismo, conclude il *Daily Chronicle*, perchè sono fatti di cordialità e di cooperazione, hanno finito collo sfondare le barriere che isolavano dal mondo questi superbi ambienti e colto accomunare le diverse classi sociali anche in Inghilterra.

E' a queste due nuove attività che si deve un orientamento sensibilissimo ed assai confortante della psicologia ed esistenza della popolazione inglese.

— Basta fare una visita alle ruine di Delfo — dichiara la *Revue des deux Mondes* — per capovolgere completamente e radicalmente trasformare l'idea e

le immagini che ci eravamo formate della Grecia antica e della fisionomia collettiva di quel popolo. E' questo il luogo tetro e sinistro della superstizione più barbara, del feroce e deforme fanatismo religioso proprio dei popoli orientali.

L'Apollo di Delfo non è il bel dio di marmo dalle snelle ed armoniose linee di efobo effigiato nelle eleganti sculture di Fidia e di Prassitele. Esso assomiglia piuttosto ad un tarbiato atleta, ed ha la fronte bassa e grosse labbra africane.

Gli idoli, arcaicamente goffi che popolano il tempio, hanno nella loro espressione almeno un bestiale e di feroce che rievoca i tempi in cui la folla dei greci, quella che non partecipava certo ai sogni d'arte e di filosofia trasmessi da un'aristocratica minoranza d'intellettuali, si prostrava tremante di paura atroce avanti alla Pizia delirante d'epilessia fra i vapori dello zolfo — ed avanti agli altari, senza tregua bruttati di sangue fumante. Come appaiono in quell'antro accademico e convenzionale la Grecia — Trianon messa di moda in Francia, gli amorini d'avorio e le bambole del Tamagra, i piccoli geni funerari che svolazzano sciogliendo glihrlanda e le gentilezze d'antologia care ad Anatole France! E neppure vi avrebbero accesso la Grecia intellettuale e razionalista del Taine o del Renan.

E' del resto, ancora verso l'oriente che inchinano l'anima ed i costumi della Grecia odierna.

— L'appendicite è malattia moderna per eccellenza perchè è solo ora che se ne parla e scrive. Anzi, si può chiamarla lo spauracchio, l'incubo, l'ossessione dei nostri giorni.

A questa malattia tanto gli scienziati che i profani hanno attribuito un numero infinito di cause.

Ultimamente un certo medico americano, il dottor King, giunse ad appiccicarne la responsabilità nientemeno che alla bicicletta.

Il dott. King lo ha dichiarato sul serio ed anche ha procurato di dimostrare il suo asserto con una quantità di buone ragioni che però non han valso a persuadere il pubblico, visto che nonostante la grande paura che ognuno ha del morbo moderno, nessuno si cura di abbandonare l'uso del cavallo d'acciaio. Al contrario sembra che esso vada diffondendosi ogni di più.

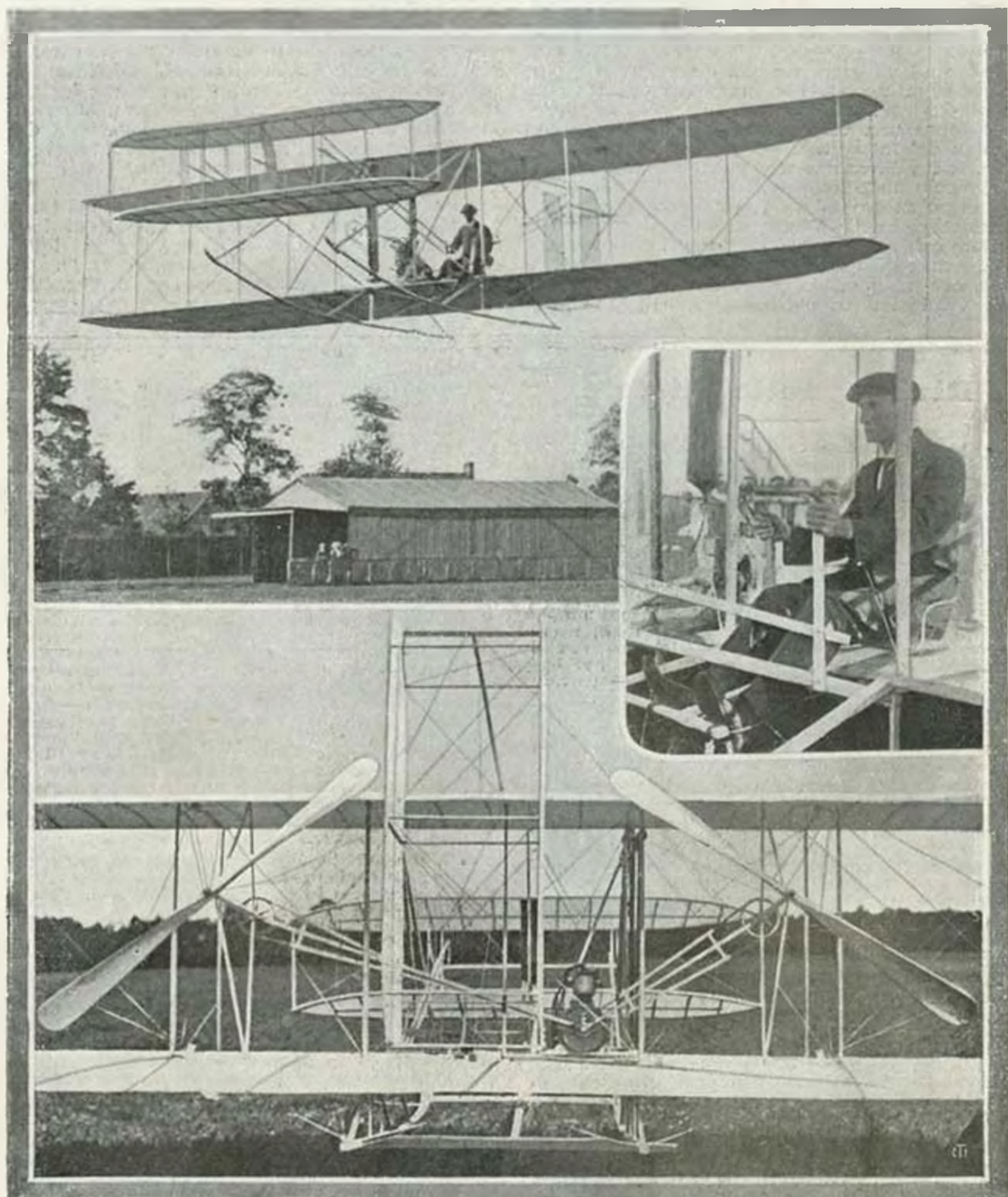
Dunque il dott. King, sostiene che l'appendicite ha fatto la sua apparizione coll'apparire del popolare veicolo e che è andato parallelamente aumentando ed allargando il proprio dominio, man mano che la bicicletta è diventato quell'ordigno d'uso comune che è oggigiorno. E che inoltre il pedalare non può a meno, stancando per riflesso, certi muscoli del ventre, che produrre l'appendicite.

E' una bazzal se tutti i possessori di bicicletta non ne sono affetti.

Vero è però — dice *Le Chasseur français* — riportando queste considerazioni che, per fortuna e tranquillità dei ciclisti, si è scoperto l'appendicite essere una malattia che ha tanto di barba. Perfino gli antichi romani ne andavano soggetti.

Ci vogliono altri argomenti per decidere i turisti ad abbandonare la loro bella macchina, per timore del bisturi!

L'aeroplano dei fratelli Wright.



Presentiamo la macchina volante dei fratelli americani Wright che aveva prima destato tanto rumore e tanto scetticismo in Europa e con cui uno degli inventori, Wilbur Wright, compì recentemente alcune felici esperienze a Le Maus.

L'apparecchio è costituito da due piani orizzontali, lunghi m. 12,50, leggermente concavi in basso; di due timoni pure biplani, uno anteriore per regolare l'altezza, l'altro posteriore per la direzione.

Fra i due piani è posto un motore 4 cilindri 25 HP., con radiatore a tubi piatti di rame: a sinistra di questo i due posti per gli aviatori e le leve per la manovra. Due eliche di legno del diametro di m. 2,50, giranti in senso inverso, a 450 giri al minuto.



Panorama di Hesso-Dent Blanche. Grand Cornior.

(Fot. Wehrli).

VALICHI ALPINI

COURMAYEUR.

Un mio ottimo amico, un anno fa, dopo avermi descritto minutamente gli studi preliminari, i preparativi, i particolari e le avventure della sua traversata estiva per l'Ossola e il Vallese, conchiuse col dirmi che prima di rientrare in Italia egli era stato al Monte Bianco.

L'amico non era né alpinista, né spaccone.

Egli era stato al Monte Bianco come è stato alla battaglia il « reporter »: né più, né meno; anzi piuttosto meno che più.

Più precisi particolari chiesti all'amico dopo un primo senso di sorpresa incredula, mi chiarirono la realtà dell'impresa: egli era stato alla « Mer de Glace ». La « Mer de Glace » non è che la parte inferiore del ghiacciaio del Gigante, ma comunque, messe così a posto le cose, dovetti convenire che in fin dei conti l'amico mio poteva dire di esser stato al Monte Bianco, forse non più di chi ne avesse realmente toccato la cima, ma almeno assai più di chi, pur ripetendo la stessa frase, non

si fosse mosso da Chamonix o da Courmayeur. Tanto più che l'amico, per giungere dal Vallese alla « Mer de Glace », aveva scavalcato il

Col de Balme, che, come ognuno sa, è uno dei quattro valichi alpini che geograficamente delimitano il colosso delle Alpi.

I valichi alpini che circondano una cima famosa hanno sulla generalità lo stesso effetto psicologico che hanno i parenti degli uomini illustri: perchè, per un innocente soddisfazione, chi non ha potuto conoscere questi, s'accontenta e si vanta se ha conosciuto quelli; e si può sul terreno delle transazioni giungere alle parentele colla comune « amica d'un parente d'uno squattero d'uno di quei signori » di cui parla il Manzoni nel dodicesimo capitolo del suo romanzo.

Ora, a Chamonix fanno capo due valichi: Balme e Bonhomme; ed a Courmayeur terminano la Seigne e il Ferret che con quei due circondano il re delle Alpi; e altri due valichi, più lontani, ma più famosi e

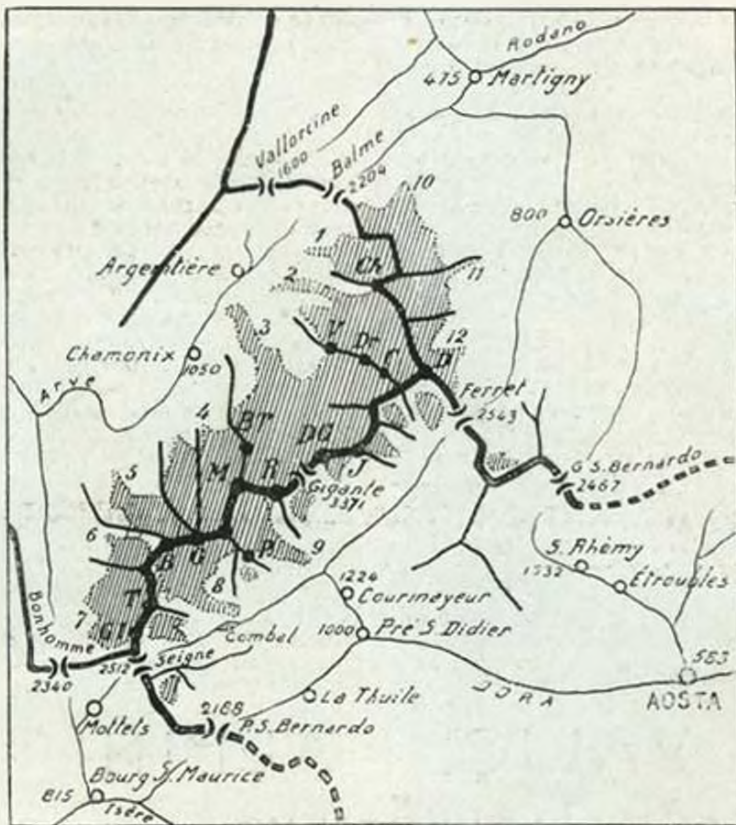


Ferrovia a Chamonix. - Ponte Pirolataz ed Aig. du Miill. (Fot. Wehrli).

la fama compensa la lontananza, calano poco sotto Courmayeur, nella valle della Dora: il Piccolo ed il Gran San Bernardo: e, quel ch'è peggio, un ultimo valico traversa, profonda insellatura, il massiccio poderoso, proprio nel mezzo, da Courmayeur a Chamonix, percorrendo ghiacciai autentici con crepacci autentici, e facendo schioccare il nome altisonante di colle del Gigante.

E dunque, con tante e sì forti tentazioni, perdona, o Monte Bianco, se la fragile anima umana confonde la tua candida vetta coi ciottoli delle mulattiere dei valichi che stanno ai tuoi piedi, e conserva la tua collera pel futuro: reduce dallo « sleeping car Savoia-Piemonte che dirà, egli pure, d'esser stato al Monte Bianco, mentre dovrebbe dire d'esser stato non sul Monte Bianco, non accanto al Monte Bianco, ma soltanto sotto al Monte Bianco! »

Il Gran San Bernardo è celebre pel passaggio invernale di Bonaparte, per l'ospizio e per i cani relativi.



Valichi Alpini nella regione del Monte Bianco.

(Riduzione del prof. Luigi Bracco, 1: 500 000 cm. 1 km. 4).

VETTE (principali)

B	—	Bionnassay (Aiguille de)	m.	4006
BT	—	Bianc du Tacul (M)	..	4249
C	—	Courtes	..	3850
Ch	—	Chardonnet	..	3823
OG	—	Onto del Gigante	..	4014
Dr	—	Droites	..	4030
D	—	Dolent (M)	..	3823
J	—	Jorasses	..	4205
G	—	Gofter (Donno du)	..	4331
Gi	—	Glaudera (Alg. des)	..	3834
M	—	Maudit (M)	..	4471
MONTE BIANCO	—		..	4810
P	—	Pétrot (Alg. Blanche de)	m.	4109
R	—	Ronda (Tour)	..	3792
T	—	Trélatôte (Alg. de)	..	3920
V	—	Vorte (Aiguille)	..	4127

GHIACCIAI (principali)

1	Tour
2	Argentière
3	Mer de Glace
4	Bossons
5	Bionnassay
6	Minge fr.
7	Trélatôte
8	Minge fr.
9	Brenva
10	Trient
11	Saleinas
12	Nouvaz

Da Martigny, la borgata svizzera che segna il caratteristico punto di flesso, ne verso nord della valle del Rodano, risalendo la valle della Dranse, si giunge ad Orsières: lasciando a destra la val Ferret, che sale ai due colli omonimi, per la val d'Entremont, passando per Bourg Saint Pierre, lungo la muraglia del Combin, si sale all'ospizio del passo: il celebre ricovero, sfruttato anche oggi da passeggeri che non sarebbero, a rigore, i miseri valdostani, conta quasi un millennio di vita: è una tra le più elevate abitazioni perenni d'Europa.

Qui cessava fino a pochi anni fa la carrozzabile: ma oggi è compiuto il tronco congiungente il passo a San Rhémy; di qui a Étroubles e ad Aosta in ripida discesa.

Il Piccolo San Bernardo è celebre pel passaggio che se ne vuol fatto da Annibale: si direbbe che l'alpinismo avesse una misteriosa influenza sui grandi

condottieri se il mistero non fosse tanto facilmente svelabile. La strada del Piccolo San



La Thuile Dogana Italiana del Piccolo S. Bernardo.



Strada dal S. Bernardo - Posto di Dogana svizzera di Bourg S. Pierre.

(Fot. Giamberti).

Bernardo abbandona il fondo della vallata di Aosta solo a Pre' S. Didier, dopo aver visto, a ridosso oramai, l'immane muraglia del Monte Bianco.

Un vallone tra i contrafforti della Léchaud e del Ruitor conduce a La Thuile, e di qui a furia di risvolti, la strada su per la costa meridionale, passando per ricoveri caratteristici, giunge al valico, dove un altro ospizio provvidenziale invita ad una sosta.

La discesa si compie precipitosa su Bourg S. Maurice in Tarantasia, nella gran valle dell'Isère.

Così dal Vallese si giunge, sempre su strada carrozzabile, alla Tarantasia superiore.

Carlo Baedeker ha messo di moda il cosiddetto « Tour du M. Blanc », per cui il turista partendo da Courmayeur può, valicando successivamente la Seigne, il Bonhomme, il Col de Balme ed il Ferret... ritornare a Courmayeur.

Forse per qualcuno potrebbe riuscir monotono un tragitto consimile: ma sta il fatto che dalle mulattiere dei valichi e dalle vette vicine si presentano spettacoli grandiosi quant'altri mai, e tali da far tollerare facilmente anche la monotonia della strada del Ferret e da far gustare anche più intimamente la varietà pittoresca di quella della Seigne.

Da Courmayeur ai casolari dei Mottets oltre la Seigne è infatti un succedersi di scene alpestri di rara bellezza: dopo Entrèves, il ghiacciaio « orrido » della Brenva, che tra cupe pareti si precipita dalla vetta del Monte Bianco; ed il placido lago di Combal, ai piedi del ghiacciaio del Miage che ha riversato la colata della sua morena a ridosso delle acque del lago; e più

su per l'alta Val Vèni, chiamata col significativo poetico nome di Allée Blanche.

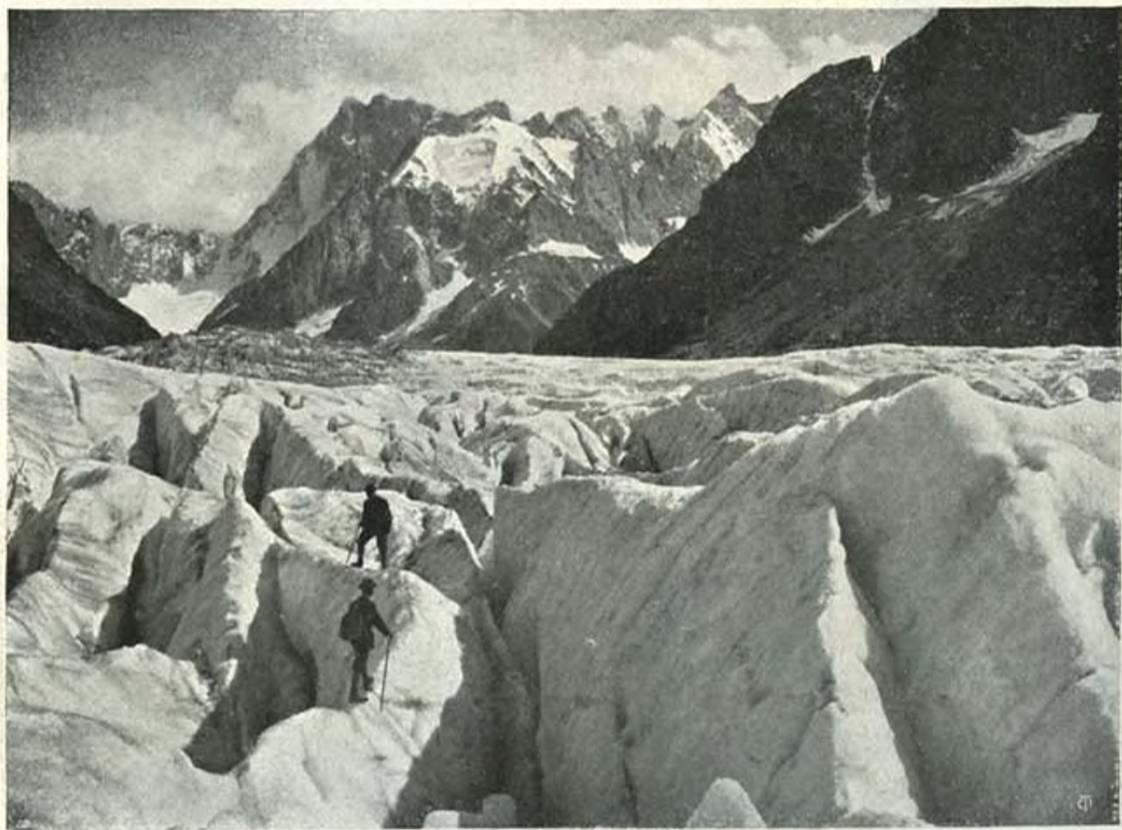
•••

Il valico del colle del Gigante non è impresa che richieda abilità alpinistiche eccezionali ed è raccomandabile a chi vuol farsi un'idea precisa dell'imponenza della natura alpina.

La salita da Courmayeur per Entrèves e M. Fréty è abbastanza facile e breve; più difficile e soprattutto più lunga è la discesa verso Francia, nei vasti campi ghiacciati del Glacier du Géant, dove devesi valicare una famosa serracata, e per la Mer de Glace e il Montanvers.

Sotto al Colle, sorge il rifugio Torino del C. A. I., dove ogni estate traggono comitive di francesi, di inglesi, di tedeschi, di svizzeri, di americani... e anche di italiani.

Dal Colle sono di prammatica le « ascensioni » alle Aiguilles de Saussure e ai Flambeaux, che permettono di toccare i 3500 metri proprio nel cuore del sovrano delle Alpi: intorno intorno si levono arcigne le moli fantastiche del Dru, dell'Aiguille Verte, delle Droites, delle Courtes, delle Grandes Jorasses, del Dente del Gigante, della Tour Ronde, del M. Blanc de Tacul, del M. Maudit e eccelso su tutte, altiero, col capo candidissimo, il M. Bianco, col minuscolo rifugio Janssen al sommo. La cresta M. Maudit-M. Bianco nasconde l'altra metà del massiccio; e sono di qui invisibili anche le ultime propaggini settentrionali del M. Dolent. Il colosso si stende all'intorno per quaranta chilometri di lunghezza.



Mato di Ghiaccio (Chamonix).

(Fot. N. A. B.).

Non è dal colle del Gigante che si sale il M. Bianco; da Courmayeur lo si sale portandosi alla capanna del Dôme in fondo al Miage e salendo alla vetta per la cresta che corre all'aerea Bionnassay; da Chamonix, la salita si compie pel Bossons e i Grands Mulets sul versante nord.

Il valico del Gigante serve invece all'ascensione di un'altra vetta, famosa quanto il Monte Bianco: il Dente del Gigante; un *dente* di cento metri d'altezza, perfettamente adatto quindi

alle mascelle gigantesche del gran Monte; anzi mirate di lassù il vertiginoso Dente; i nostr Sella smentirono l'epiteto di «inaccessibile» datogli dal celebre inglese, ma — curioso contrasto colle recenti teorie di recenti gare — in alpinismo i sostegni e gli appoggi non costituirono una *squalifica* alla primizia aggiudicatasi dall'altro inglese che, seguendo le loro orme, si issò non solo sulla vetta del Dente, ma proprio sul più alto sassolino di quell'arduo vertice.

LUIGI BRASCA.



La Targa del Touring ad una R. Corazzata.

I nostri lettori ricorderanno, pel cenno illustrato che pubblicammo sul fascicolo di marzo di questo stesso anno che la corazzata *R. Margherita*, una fra le più belle e poderose navi della nostra flotta militare, è da qualche tempo entrata nel novero dei nostri soci vitalizi. Come di leggeri si comprende il fatto trascendeva per l'importanza del significato dalla categoria

dei particolari sociali ed amministrativi.

Più che un nuovo membro aggiunto all'immensa compagine del grande organismo turistico nazionale, era un simbolo tangibile di patriottismo che veniva a coronare la sintonia morale del Touring.

Ed il Touring, per testimoniare il proprio compiacimento orgoglioso ed anche per indicare ad altre istituzioni analoghe, la necessità di seguire l'esempio, ha voluto inviare alla nave *Regina Margherita* un'artistica targa in bronzo raffigurante la propria impresa, incaricando della cerimonia di consegna il nostro capo console di Napoli, barone Gaetano De Angelis.

Tale consegna diedo luogo ad una solenne e simpaticissima festa alla quale presero parte gli ufficiali e l'equipaggio della corazzata ed i consoli conte Ignazio Piscitelli di Collesano, Ernesto Galli ed Alberto Turner, che accompagnavano a bordo il capo console di Napoli. Questi presentò la targa con accorte parole, mettendo opportunamente in rilievo il rapporto fra l'alta missione della Armata nazionale e gli intenti patriottici del Touring e concluse con un meritato tributo di

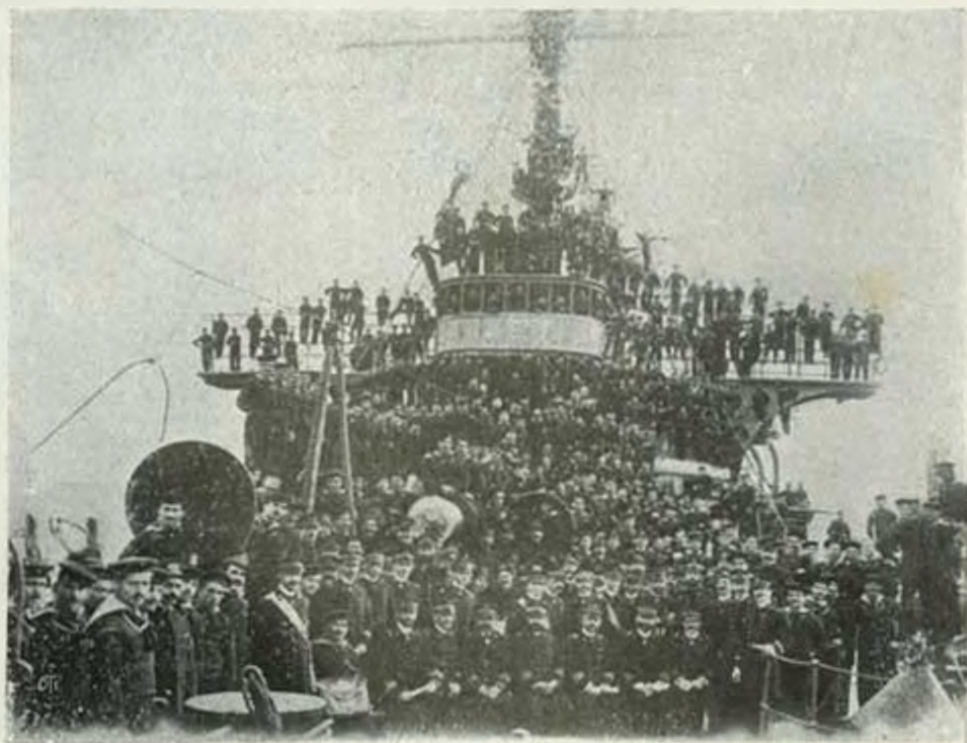
lode all'opera entusiastica, infaticabile, educatrice del tenente di vascello Guido Barbaro nostro console navale, a cui si deve la creazione di una sezione ginnastica sulla *R. Nave Regina Margherita* e l'ispirazione stessa di questa al Sodalizio che tanto degnamente rappresenta.

A lui rispose con calda e vibrante eloquenza il comandante Corri il quale rese onore al programma ed all'opera del Touring e ringraziò gentilmente la rappresentanza partenopea.

La lieta cerimonia ebbe termine con uno scambio cordiale di brindisi fra gli ufficiali ed i nostri consoli, dei quali, naturalmente, il Touring, ben si può dire l'unico argomento.

Il vice ammiraglio Grenet accolse con affabilità i nostri rappresentanti rivolgendolo loro parole lusinghiere pel Touring.

Al comandante, agli ufficiali ed all'equipaggio della *Regina Margherita* inviamo il saluto augurale della grande famiglia italiana che l'Istituto nostro accoglie e rappresenta.



L'equipaggio della Corazzata «Regina Margherita» Socia vitalizia del Touring.



Il giorno 6 agosto, mentre in Germania, e possiamo dire in tutta Europa, il pubblico seguiva con ansietà il meraviglioso viaggio aereo dello *Zeppelin IV*, un laconico telegramma annunciò l'incendio e la perdita definitiva dell'aerostato. La notizia improvvisa, inaspettata, suscitò dovunque un gran clamore: in Germania, un'ondata di patriottismo lenì il dolore della disillusione, e aprì le porte abbienti, promovendo oblazioni e sottoscrizioni in favore del danneggiato costruttore; altrove si diè la stura ai commenti ed alle polemiche, entrarono in campo i fautori del sistema rigido contro quelli del sistema semirigido, e dappertutto fu un vociare pro e contro questa o quella scuola.

Ora, se dopo il fermento dei primi giorni, noi andiamo con animo sereno a rievocare la storia della dirigibilità dei palloni, dobbiamo purtroppo constatare che la fine dello *Zeppelin* è la fine di quasi tutti i dirigibili fino ad ora costruiti. Lasciamo pure da parte i tragici epiloghi del *Pax* di Severo e del *Bradsky* nel 1902 a Parigi, ma dobbiamo pur constatare come numerosi *Santos Dumont*, due *Lebaudy* (francesi), il *Nulli secundus* (inglese), il *Gross* (tedesco), il *Patrie* nel novembre scorso, gli *Zeppelin* tutti, hanno avuto gravi e a volte irreparabili avarie perché colpiti e trascinati dal vento nell'atto di toccare terra od all'ormeggio. Ma questo necessariamente avverrà finché si continuerà a navigare come oggi. Qual'è quella nave che in caso di bufera, getta l'ancora vicino ad una costa irta di scogli? potendolo entrerà in un porto, altrimenti terrà il largo; i navigatori dell'aria, questo non lo vogliono intendere, considerano un'avarìa al macchinario come una panne d'automobile, si fermano tranquillamente, discendono, attendono alle riparazioni, e intanto il vento incalza, sopravviene la bufera che strappa le ancore e invola il dirigibile o lo trascina a sfasciarsi contro il prossimo ostacolo. Ma allora si potrà pensare che questa è la fine che attende tutti i dirigibili finché non avremo un conveniente numero di porti o aeroscali: non saprei rispondere di no, certo questa è la fine probabile di tutti i grandi dirigibili.

Ciò nonostante si continua da quasi tutti gli studiosi e costruttori di dirigibili a seguire il principio emesso dall'ingegnere Julliot: «L'oggi è dei dirigibili, il domani dei grandi dirigibili». In quest'idea il conte Zeppelin aveva preceduto l'ingegnere Julliot e in quest'idea persiste con tenacia teutona.

Chi ha seguito fin dall'origine le esperienze di questo dirigibile tedesco ricorderà che fin dalla fine del secolo scorso si parlava di un enorme *hangar* galleggiante costruito sul lago di Costanza ancorato alla ruota in modo che potesse orientarsi col suo asse maggiore nella direzione del vento, per agevolare l'ingresso e l'uscita di un altrettanto enorme pallone cilindrico con ossatura di alluminio, il quale avrebbe dovuto stare in aria delle settimane e attraversare comodamente l'Atlantico.

Nel febbraio 1900 un temporale abbattè parte dell'*hangar* galleggiante, e l'armatura che era ricoverata nell'interno ebbe a subire gravi danni. Nell'agosto dello stesso anno, questa corazzata aerea, lunga 128 metri e del volume di 11 300 metri cubi, uscì dal suo nascondiglio, si librò nell'aria, non alcune settimane, ma pochi minuti, e poi discese.

Prove analoghe furono ripetute nell'ottobre, raggiungendo la non eccessiva velocità di 14 chilometri l'ora; nel gennaio 1901 un temporale abbattè nuovamente l'*hangar*. L'Imperatore di Germania conferì al conte Zeppelin l'ordine dell'aquila rossa di prima classe e per parecchi anni non si parlò più di questo dirigibile. L'*hangar*, riparato, però, continuava a galleggiare sulle limpide acque del lago. Fu nell'agosto e nel novembre 1905 che lo *Zeppelin II* un po' più corto, lungo solo 80 metri, fece brevi apparizioni, ma con risultati poco soddisfacenti. Nel gennaio 1906 un altro temporale produsse forti avarie all'*hangar*. Sovvenzionato dai privati e dallo stesso Imperatore, il conte Zeppelin poté allestire per l'ottobre 1906 un numero *III* di 12 000 m. c., simile ai precedenti, ma alquanto modificato negli organi di propulsione, di stabilità e di direzione e che nel settembre 1907 compì alcuni brevi viaggi raggiungendo la velocità di 54 chilometri l'ora. Era in quell'epoca che il *Patrie* francese, rapito pochi mesi dopo dalla furia del vento, compiva lo splendido viaggio da Parigi a Verdun, coprendo 280 chilometri in sette ore, in condizioni climatologiche sfavorevoli.

Ma lo Zeppelin voleva vincere, ed ecco che nel giugno 1908 esce con un numero *IV*, lungo 136 metri, del volume di 13 000 metri cubi; il 15 luglio un colpo di vento produce delle avarie all'armatura, ma egli annunzia al mondo che compirà un viaggio di 24 ore recandosi a Maganza e tornando allo scalo di Friedrichshafen.

Il 5 agosto, il viaggio, benchè non in forma ufficiale, è intrapreso, è interrotto per avaria e per deficienza di gas, ripreso, ed infine terminato presso Stuccarda, con l'incendio dell'aerostato e l'esplosione del gas.

Io che da parecchi anni bazzico tra i palloni posso assicurare che talvolta ho rischiato di mettere i capelli bianchi, per essere costretto a lottare contro la violenza del vento, e trattenere a braccia o con ormeggio uno dei nostri palloncini da quattro o cinquecento metri cubi, e sinceramente non so figurare come si possa pretendere di contrastare all'impeto del vento il possesso di un colosso di 13.000 metri cubi, lungo 136 metri. E lo Zeppelin, con l'oro dei suoi connazionali vuol costruire un mostro più grande ancora! di questo passo finiremo per costruire dei veri satelliti della terra; ma pur troppo satelliti pieni di gas. E' oramai assodato che i palloni dirigibili, appunto perchè fragili, delicati, ingombranti, ed onerosi, sono stati prescritti dalle applicazioni sportive ed industriali. Non resta a loro da sfruttare che il campo militare; ma un dirigibile militare che debba venire adoperato per l'avanscoperta al servizio di un esercito operante o per ricognizioni di frontiere o lungo le coste, non deve essere un transatlantico, quando, con una velocità media di 50 chilometri l'ora, esso può compiere un percorso di circa 400 chilometri, cioè con otto ore

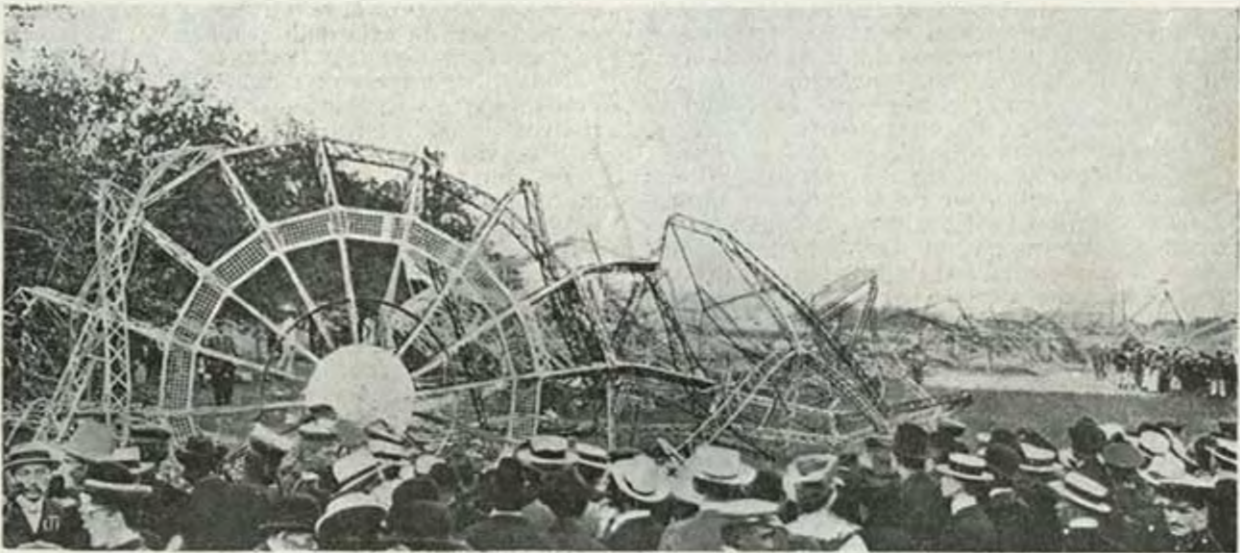
di navigazione sicura e senza avarie, tale dirigibile è in grado di compiere tutti i mandati che gli può affidare l'odierna arte della guerra. Il *Republique* attualmente in dotazione all'esercito francese, soddisfa alle condizioni ora enunciate, senza essere un mastodonte.

Lo *Zeppelin IV*, portava è vero molta zavorra, ma di questa, oltre una tonnellata era richiesta per compensare le variazioni di forza ascensionale dovute alla dilatazione e contrazione del gas per effetto del sole meridiano e del fresco della notte; senza tener conto della zavorra necessaria per compensare le perdite attraverso la immensa superficie dell'involucro e per i bisogni di navigazione. Questo spiega perchè nel viaggio di ritorno l'aerostato dovette fermarsi ed attendere rifornimento di gas.

La stampa quotidiana dotata di grande sensibilità è facile agli entusiasmi ed alle prostrazioni; trascorsa qualche settimana dall'avvenimento è lecito emettere giudizi con animo sereno, ed in questo caso, con la buona pace dei tecnici fautori e contrari, possiamo dire che la perdita dello *Zeppelin IV* sarebbe stata perdita grave per la scienza, ma che sarebbe stato soverchio ottimismo non aspettarsela.

Castel Gandolfo, agosto 1908.

ETTORE CIANETTI.



Dopo il disastro dello *Zeppelin IV*. — I resti dell'aerostato.

Raccomandazioni importantissime ai Soci

Per chi reclama per ritardo nelle spedizioni. — Numerosi soci nuove e vecchi ci scrivono lamentandosi del ritardo o delle irregolarità con cui ricevono le pubblicazioni periodiche. A tutti rispondiamo che l'Ufficio spedizioni si trova talvolta nella condizione di dover provvedere nel medesimo tempo all'invio di due o tre pubblicazioni preannunciate nella *Rivista*. — Ma poichè non ci è consentito dalle convenzioni postali di eseguire un'unica spedizione in conto corrente, ne consegue che l'Ufficio competente deve provvedere a tante spedizioni, quante sono le pubblicazioni. Donde i ritardi lamentati anche dai soci in regola coi pagamenti, ritardo che noi cerchiamo di limitare compatibilmente alle esigenze dianzi accennate e al lavoro straordinario che deriva in questo

periodo dell'anno ai nostri Uffici per colpa dei ritardatari nel pagamento della quota 1908.

Spedizioni raccomandate. — L'Ufficio spedizioni del Touring è ritenuto responsabile solamente degli invii raccomandati. I soci faranno perciò bene a versare la tenue tassa stabilita di L. 1 con cui avranno diritto durante l'anno di ricevere raccomandate le pubblicazioni periodiche, eccetto la *Rivista Mensile* che vien spedita in conto corrente per tutti i soci.

Per chi scrive al Touring. — Scrivendo al Touring per qualsiasi motivo indicare sempre il numero di tessera. Solamente così si eviteranno i reclami per errori di trascrizione, omonimie e conseguenti ritardi, disguidi, ecc.

La prima ascensione italiana in pallone libero

MILANO, 25 FEBBRAIO E 13 MARZO 1784.

Pochi problemi stancarono l'intelligenza degli studiosi quanto il desiderio d'innalzarsi nell'aria, malgrado che il risultato fosse quasi sempre negativo.

Dal giorno nel quale il padre Lana (nel *Prodomo all'arte maestra*, Brescia, Rizzardi, 1670) dava per il primo la soluzione matematica della teoria degli aerostati, venendo agli esperimenti di Montgolfier, e giù sino a quelli dei giorni nostri, l'arte di guidare i palloni non fece dei progressi sostanziali, quantunque gli inventori proclamassero sempre d'averne trovata la soluzione. Questi tentativi, la cui memoria è affidata a stampe ingiallite o perse in poche collezioni, non ci debbono ricordare solo le speranze deluse o le follie acrobatiche; essi servirono a tenere continuamente desta l'attenzione del pubblico, e se talvolta furono il prodotto di pazzi ardimenti, spesso erano il frutto di volontà pertinaci e di studi indefessi che dovevano condurre agli attuali risultati.

Se il problema sino ad oggi non è ancora risolto praticamente gli esperimenti ai quali abbiamo assistito in Italia ed all'estero, sono tali da farci credere prossima l'applicazione pratica: davanti a queste nuove speranze, parvemi utile ricordare il primo volo fatto in Italia ora sono circa 130 anni.

Le mongolfiere libere innalzate in Francia e più specialmente le ascensioni montate del 1783-1784, ebbero un enorme successo. Quel fatto che sembrava miracolo, fu accolto dal pubblico, ed un poco anche dagli studiosi, non tanto come un problema da risolvere, quanto un nuovo mezzo di locomozione acquisito all'umanità. Pochi anni di pratica e di pratica luttuosa, dimostrano quanta strada vi sarà ancora da compiere!

L'entusiasmo per i palloni era giunto a tal segno, che « chiunque s'avvisasse oggi di parlare nelle migliori Società d'altre cose che di volanti palloni » diceva allora il *Giornale Enciclopedico* « sarebbe certamente trattato in uomo di provincia ».

Nei salotti eleganti si declamavano i versi del Monti o del Parini inneggianti agli aerostati, mentre sul crocicchio delle strade il cantastorie narrava al popolo i prodigi della « macchina volante ». Nelle mostre delle botteghe, le stampe,

gli oggetti, le acconciature e le mode alla Montgolfier, tenevano desta l'attenzione dei passanti, e per soddisfare alla curiosità sempre crescente del pubblico, si fondava a Milano nel 1784 il *Giornale Aerostatico* che fu la prima rivista speciale pubblicatasi in tutto il mondo.

A Milano, il primo aerostato fu lanciato dalla piazza Castello, il 13 dicembre 1783 dal canonico Veneziani « regio sperimentatore di fisica »: era un palloncino a gaz, ma l'esperimento ebbe un esito poco soddisfacente. Il successivo 19 gennaio 1784, ne veniva lanciato un altro avanti alla casa del conte di Wilzeck, ministro plenipotenziario di S. M. I., abitante allora nell'attuale casa Sola al Ponte di Porta Orientale. Questi due avvenimenti aggiunsero esca al fuoco e si pensava già ad un pallone di proporzioni molto maggiori. Ma chi avrebbe fornito i mezzi, chi si sarebbe creduto capace, colle notizie incerte e contraddittorie che allora correvano, di arrischiarsi alla costruzione? Don Paolo Andreani, patrio milanese, giovane allora di 20 anni, da poco sortito dal Collegio S. Carlo di Modena ove s'era dato con amore allo studio della fisica, non solo si assunse in proprio la spesa, ma volle che la macchina fosse capace di trasportare tre persone, affidandone l'incarico ai fratelli Agostino, Giuseppe, e Carlo Giuseppe Gerli. Il desiderio di far presto, non aveva in lui alcun limite, tanto che, forse il giorno seguente all'ordinazione, scriveva loro: « attendo con impazienza il calcolo del pallone, unitamente desidero la nota delle provviste, ad ogni modo voglio che tutto sia pronto per cominciare il travaglio lunedì (26 gennaio 1784) ».

I costruttori si misero di impegno e il successivo giovedì, 22 gennaio, la macchina era disegnata ad un quarto dal vero ed in 24 giorni di lavoro era pronta per l'ascensione. Le date e le notizie le tolgo da una memoria illustrativa che gli stessi Gerli stamparono nel 1784 coi tipi del Bodoni. Nel contratto s'era stabilito che se l'esperimento fallisse, i costruttori avrebbero sostenuto la metà delle spese. La macchina aveva una forma sferica di 23 metri di diametro, costruita in tela rovana foderata internamente di carta ed esternamente racchiusa da una rete di corda. L'involucro di tela pesava circa chg. 496, la



I contadini di Gussone distruggono il primo aerostato, lanciato a Parigi il 27 Agosto 1782, credendolo un animale mostruoso.

(Collezione A. Bertarelli).

...binario non aveva
 ...no condotto ad
 ...cun risultato.
 Riparato a tutti
 i inconvenienti,
 25 febbraio ver-
 mezzogiorno, il
 allone che aveva
 la navicella il
 onte Andreani ed
 due fratelli Ago-
 ino e Carlo Giu-
 ppe Gerli, si
 accò da terra
 inalzandosi mac-
 osamente al di-
 opra dei pochi
 ettatori radu-
 iati ad assistere
 a quei tentativi.

La prima prova
 era vinta, man-
 tava però quella
 solenne, sanzio-
 nata ufficialmente
 la tutto il pub-
 blico milanese.
 L'Andreani tra-
 portò allora il
 pallone a Milano
 ove intendeva
 fare l'ascensione,
 dopo aver modi-
 ficato in alcune
 parti l'aerostato.
 I fratelli Gerli,
 alla memoria ci-
 tata, dopo aver
 scritto la prima

...tentata la pro-
 va ufficiale in
 un paesello, ed
 i fratelli Gerli
 così vanitosi,
 ogni qualvolta
 si trattava di
 farsi avanti,
 non accompa-
 gnarono il Me-
 senate nel
 grandecimento
 che lo doveva
 immortalare?
 Questo retro-
 senna, che po-
 teva avere una
 grave portata
 v. v. v. esperi-
 menti che an-
 dava facendo il
 nostro aero-
 nauta, è poco noto,
 quantunque il Cusani l'abbia
 narrato nel IV volume della *Storia di Milano*,
 desumendo le no-
 tizie da memorie
 autografe che si tro-
 vavano nell'Archiv-
 io di casa Verri.

Eravi a Milano
 quei giorni l'impe-
 ratore Giuseppe II;
 come ben si com-
 prende, il ministro
 plenipotenziario
 conte di Wilzeck
 profittò della circo-
 stanza per invitarlo
 ad assistere alla pro-
 va. L'imperatore pe-
 rò non credette,
 narra il Verri, «spet-
 tacolo degno di un
 virtuoso e benefico
 padre del suo po-
 polo, un volo la cui
 temerità può avere
 una fine tragica». Si
 contentò quindi di
 non voler interve-
 nire allo spettacolo,
 senza però impe-
 dirlo. Il sovrano par-
 ti ai 9 di marzo, e
 l'Andreani fece noto
 per mezzo dei giorn-
 ali, che la seconda
 ascensione avrebbe
 avuto luogo il gior-
 no 13 a Moncucco
 verso il mezzogiorno.
 L'aspettazione
 era straordinaria, da
 ogni parte della
 Lombardia erano ac-
 corse a migliaia le



Seconda ascensione Italiana diretta da Paolo Andreani, 13 Marzo 1784.
 Il palazzo a destra, e la villa Andreani a Moncucco.
 (Collezione A. Bertarelli.)

...stesso al Verri, aveva regalato ai Gerli e
 zecchini perchè lasciassero solo l'aeronau-

...di incor-
 i pre-
 giorno
 zo, l'2
 cerca i
 suoi fi-
 pagni
 Gerli
 mendic-
 falso p-
 l'aveva
 handor-
 erano
 Milano
 gendo
 che l'a-
 ne nor-
 più lo-
 conte
 zeck, p-
 fession-
 l'And-
 speranza ch-
 non potess-
 luogo, crede
 d'interpreta-
 siderio dell'
 tore. Il patri-
 bardo però
 troppo la
 gnità, per
 davanti a
 tradimento
 di tentare
 l'ascensione.
 timo momen-
 le manovre
 rie, richies-
 presenza di
 uomini e l'Al-
 offrendo del
 e coll'aiuto
 rosso vino,
 due falegnai
 tano Rossi
 seppe Barza
 avevano co-
 agli ultimi
 salire con lui
 dopo il mezz-
 del 13 marz
 l'aerostato s-
 zava: «spet-
 più grand-
 crasi present-
 sguardo degl-
 meri spettat-
 rare la vast-
 pari ad am-
 lazzo... gall-
 senza ondegg-
 to, era porte-
 scuotere qua-
 cuore!» Così



Sonetti in onore di Paolo Andreani stampati a Milano nel 1784
 sopra foglietti foggiali a pallone.

(Collezione A. Bertarelli.)



ascensione in ogni più minuto particolare, si limitano a dire che la seconda ebbe luogo per ragionevoli motivi a Moncucco, e che essi per

stravaganti combinazioni non vi presero parte. Come mai, dato l'entusiasmo suscitato, l'Andreani si decise a ritentar la prova ufficiale in un paesello, ed i fratelli Gerli così vanitosi, ogni qualvolta si trattava di farsi avanti, non accompagnarono il Mecenate nel grandecimento che lo doveva immortalare? Questo retroscena, che poteva avere una grave portata negli esperimenti che andava facendo il nostro aeronauta, è poco noto, quantunque il Cusani l'abbia narrato nel IV volume della *Storia di Milano*,

desumendo le notizie da memorie autografe che si trovavano nell'Archivio di casa Verri.

Eravi a Milano quei giorni l'imperatore Giuseppe II: come ben si comprende, il ministro plenipotenziario conte di Wilzeck profitto della circostanza per invitarlo ad assistere alla prova. L'imperatore però non credette, narra il Verri, spettacolo degno di un virtuoso e benefico padre del suo popolo, un volo la cui temerità può avere un fine tragico. Si contentò quindi di non voler intervenire allo spettacolo, senza però impedirlo. Il sovrano partì ai 9 di marzo, e l'Andreani fece noto per mezzo dei giornali, che la seconda ascensione avrebbe avuto luogo il giorno 13 a Moncucco verso il mezzogiorno. L'aspettazione era straordinaria, da ogni parte della Lombardia erano accorse a migliaia le

persone per assistere allo spettacolo, accampandosi sulle strade e sui prati nelle vicinanze di Moncucco! Ed i giornali di Milano narrano che in

città non si trovasse neppure un cavallo, essendo stati tutti requisiti per condurre gente sul luogo.

Alla vigilia di incominciare i preparativi, giorno 12 marzo, l'Andreani cerca invano i suoi fidi compagni fratelli Gerli i quali mendicando un falso pretesto, l'avevano abbandonato ed erano venuti a Milano spargendo la voce che l'ascensione non aveva più luogo. Il conte di Wilzeck, per confessione dell'Andreani

stesso al Verri, aveva regalato ai Gerli duecento zecchini perchè lasciassero solo l'aeronauta, nella

speranza che il volo non potesse aver luogo, credendo così d'interpretare il desiderio dell'imperatore. Il patrizio lombardo però sentiva troppo la sua dignità, per recedere davanti a questo tradimento e decise di tentare da solo l'ascensione. All'ultimo momento però le manovre necessarie, richiesero la presenza di altri due uomini e l'Andreani, offrendo del denaro e coll'aiuto di generoso vino, decise i due falegnami Gaetano Rossi e Giuseppe Barzago, che avevano cooperato agli ultimi lavori, a salire con lui. Poco dopo il mezzogiorno del 13 marzo 1784 l'aerostato si innalzava: spettacolo più grande non erasi presentato allo sguardo degli innumeri spettatori. Mirare la vasta mole pari ad ampio palazzo... galleggiare senza ondeggiamento, era portento da scuotere qualunque cuore! Così lasciò



Seconda ascensione italiana diretta da Paolo Andreani, 13 Marzo 1784. Il palazzo a destra, è la villa Andreani a Moncucco.

(Collezione A. Bertarelli.)



Sonetti in onore di Paolo Andreani stampati a Milano nel 1784 sopra foglietti foggiali a pallone.

(Collezione A. Bertarelli.)

scritto uno scienziato, il canonico Castelli, che era stato presente alla prova per incarico ricevuto dall'Accademia delle Scienze di Parigi.

Che avrà pensato quella folla estatica, dopo aver vinto il primo senso di meraviglia prodotto dal miracolo?

Gli spettatori dovevano sentire in quel momento, la piccolezza della loro abituale dimora, ed erano terre ignote e distese di mari, vallate e montagne che sognavano di poter attraversare colla macchina volante.

Era il turismo, che in una forma ancora indecisa, esercitava per la prima volta un fascino collettivo sulla folla. Non si creda che questa mia supposizione sia priva di fondamento, poichè chi non conosce tutta la congerie di opuscoli, di libri, di memorie e di fogli volanti pubblicati dopo l'invenzione dei fratelli Montgolfier, resterebbe meravigliato vedendo che tutti, nella certezza che fosse già conseguita la direzione degli aerostati, si preoccupassero delle conseguenze che dovevano derivare da questo metodo di locomozione.

Si diceva che i porti di mare perderebbero ogni importanza, perchè ogni paesello di montagna poteva aspirare a questo titolo; le lunghe ed interminabili strade battute dalle corriere, sarebbero sopresse e ridate all'agricoltura, l'economia dello Stato rovinata per l'abolizione delle dogane di frontiera, le leggi tattiche sconvolte ed i commerci s'avvierebbero per le libere strade dei cieli! Questi economisti correvano un po' troppo, e nel bollore dell'entusiasmo sembravano dimenticare la voce, dirò quasi fatidica, del padre Lana che già più di 100 anni prima, dopo aver dimostrata la perfezione della nave volante, e combattute

le difficoltà che all'invenzione si potevano opporre, scrive testualmente: «una difficoltà a me sembra maggiore di tutte le altre ed è che Dio non sia mai per permettere che una tale macchina sia per riuscire nella pratica, per impedire molte conseguenze che perturberebbero il governo civile e politico tra gli uomini». Speriamo che Dio, non condivida per sempre la modesta affermazione di questo dotto padre!

Le feste fatte all'Andreani non ebbero limiti, fu portato in trionfo, gli coniarono una me-

daglia col verso di Catullo *Ausus es unus italorum*, ed il giorno dopo, al Teatro alla Scala, il pubblico gli fece un'ovazione, mentre la celebre Morichelli cantava un inno d'occasione.

L'Andreani si ritirò poi alla vita privata, dedicandosi completamente agli studi: morì a Nizza nel 1824, quando forse, davanti alla visione delle sanguinose catastrofi che accompagnarono gli inizi dell'aeronautica, la sua fede era meno sicura.

Aveva visto Pilâtre de Rozier, il primo che nel mondo avesse osato sfidar l'aria, cadere vittima del suo ardimento, nel 1802 l'italiano Olivari perire abbruciato ad Orléans, nell'anno seguente il conte Zambecari morire a Bologna dopo avere arrischiato parecchie volte la vita, nel 1806 Mosment innalzarsi a Lilla per l'ultima volta e poi nel 1819 e

nel 1824 le catastrofi di Mademoiselle Blanchard e di Harrys. — Queste tragiche tappe della locomozione aerea della quale era stato l'Apostolo, non valsero però nè a diminuire gli entusiasmi nè a fiaccare gli ardimenti dei suoi seguaci. Nuove vittime reclamerà la terra, ma l'uomo ha finalmente trionfato dirigendosi nell'aria!

ACHILLE BERTARELLI.



AVVISO.



Stendo pervenuto alla notizia del Reale Governo, che alcuni Palloni aerostatici fatti volare coll'aria rarefatta col fuoco loro caduti in vicinanza dei Magazzini della Polvere esistenti in questo Real Castello, ed in poca distanza della Fabbrica della Polvere in Lambrate, dove sono abbruciatasi con pericolo di cagionare delle funeste conseguenze, Quindi è che per ovviare agli inconvenienti che potrebbero produrre simili Palloni, i quali unicamente servono per divertimento, e che volando senza direzione non lascerebbero di produrre de' funesti effetti se cadessero anche sulle Case, sui Fienili, e sopra altri Luoghi, ne quali si ritrovino materie combustibili, Sua Altezza Reale ha determinato di proibire sotto pena arbitraria al Reale Governo a qualsivisia Persona l'uso de' fumentovati Palloni tanto in questa Città, che nelle altre, ed in qualunque Luogo della Lombardia Austriaca, riservandosi la Real Altezza Sua di accordare il permesso di farne uso a quelle Persone per le quali in volta dovranno domandarlo per fare nuovi esperimenti, con quelle cautele, che si richiedono dalla pubblica sicurezza.

Si deduce a pubblica notizia questa Superiore Determinazione, e s'incaricano i Regj Capitani di Giustizia di questa Città, e di quella di Mantova, ed i Regj Giudicanti delle altre Città, e Terre della Lombardia Austriaca d'inviare per l'esatta osservanza della medesima, e d'informare il Reale Governo se alcuno antisse di contravvenirvi.

Milano 17. Marzo 1784

V. Pecci.

Maggi

Avviso di Governo che proibisce di innalzare gli aerostati, perchè potrebbero «produrre dei funesti effetti se cadessero sulle Case e sui Fienili».

(Collezione A. Bertarelli).

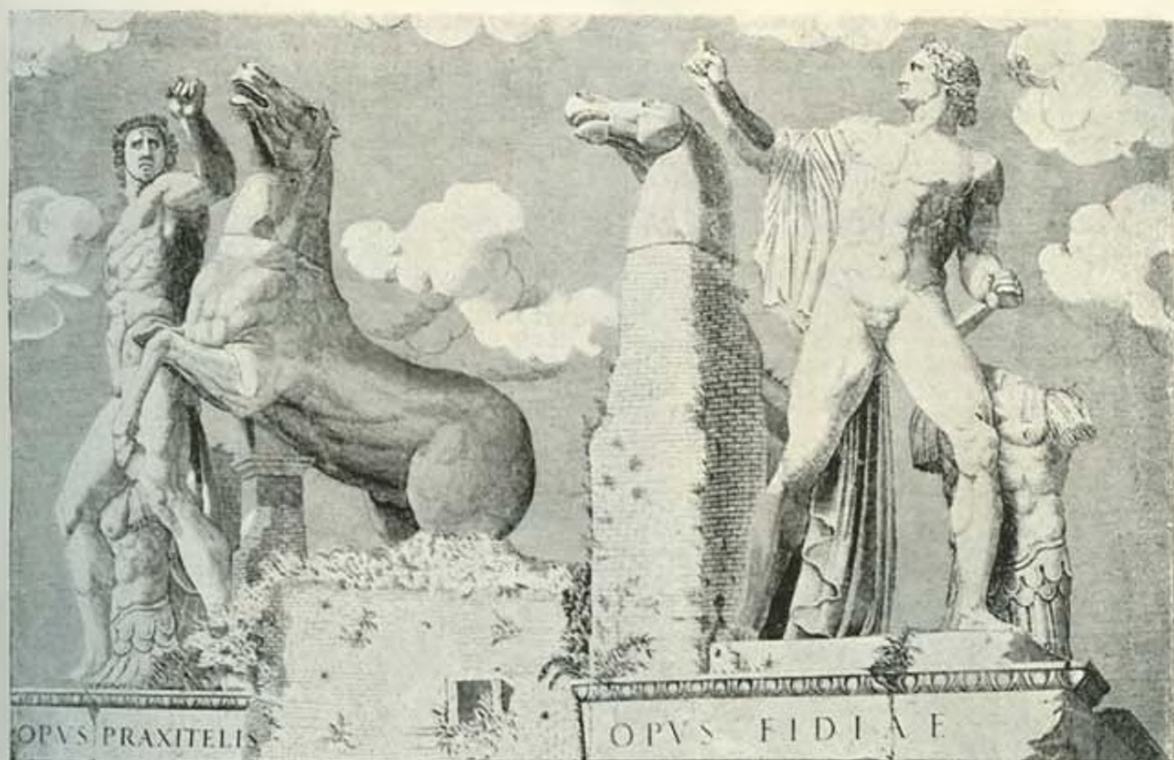
POSSESSORI DI MOTOSCAFI — *iscrivetevi e partecipate alla crociera motonautica*

PIACENZA - VENEZIA 20-22 settembre 1908.

Oltre al compiere impresa turistica e sportiva nuovissima ed emozionante avrete validamente cooperato nel modo più efficiente alla propaganda del Po, il nostro grande, poderoso e bellissimo fiume, ora inoperoso.

Ogni partecipante avrà un forte indennizzo per il trasporto a Piacenza e ritorno del motoscafo; riceverà la dono la grande targa d'argento massiccio, disegno di Luca Beltrami, dono del "Corriere della Sera"...

SOCI DEL TOURING E TURISTI — Iscrivetevi alla gita motonautica Piacenza-Venezia (contemporanea alla Crociera) — Quota L. 25 — Vedere programma a pag. 436 e scheda a pag. xiv.



Colossi attribuiti a Fidia e Prassitele nelle Terme Costantiniane.

== I PROVERBI TOPICI ==

III. — (ROMA).

Fra i proverbi topici che si riferiscono a località italiane, quelli relativi a Roma sono talmente numerosi che il dedicare esclusivamente ad essi uno speciale articolo, non deve sembrare eccessivo. Se si considera che raccogliendo appunto i proverbi e i modi di dire relativi a Roma, conati in ogni tempo, in tutte le lingue e in tutti i dialetti, un erudito, diligentissimo scrittore, ne ha formato un grosso volume in 4° di quasi 400 pagine (1), è presto veduto che, a illustrarli tutti, degli articoli su di essi dovrei compilarne un numero sterminato, ma io mi limiterò soltanto a ricordare quelli che maggiormente possono interessare la generalità dei lettori italiani, vale a dire quelli che tuttora sono vivi e popolari anche tra noi.

Comincerò dal più antico e forse il più diffuso: *Roma caput mundi*, il quale proverbio ebbe origine evidentemente nel tempo della massima grandezza di Roma, quando l'odierna nostra capitale poteva dirsi davvero capitale del mondo intero. Da Diocleziano in poi gli imperatori romani vollero anzi quel motto inciso sulla loro aurea corona col celebre verso:

Roma caput mundi, regit orbis frena rotundi;

verso che poi gli imperatori tedeschi, ritenen-

dosi diretti successori degli imperatori romani, adottarono come loro impresa. Corrado II per primo ne intestò le sue « bolle d'oro »; e quale divisa del « Sacro Romano Impero » durò ancora alcuni secoli, finchè Federico IV, verso la fine del quattrocento, lo sostituì con le ben note sigle, tanto più orgogliose quanto meno appropriate, A. E. I. O. U., con le quali volle significare che ormai spettava all'Austria comandare all'universo mondo! *Austriacae Est Imperari Orbis Universo!*

Ma anche cessato l'imponente fatto dell'antica monarchia universale attuato da Roma, il motto relativo rimaneva con la medesima pertinacia che fa sopravvivere i titoli nobiliari di conti, di marchesi e di duchi, pur essendo da gran tempo scomparse e contee e ducati e marchesati; e perciò troviamo Roma effigiata come *caput mundi* nei vecchi sigilli del suo comune medioevale, e *Roma caput mundi* troviamo scritto sulle monete coniate dal Senato romano dal 1090 al 1303 e poscia in quelle coniate dai papi Martino V, Eugenio IV, Calisto III, succedutisi proprio in quell'epoca al terminare della quale l'Aretino nella sua *Cortegiana* (Atto I, scena I), metteva in bocca a messer Macco precisamente l'opposto: « Roma è coda mundi », ribadendo poco dopo questa espressione al tempo tristissimo del sacco di Roma, quando nel 1527 scriveva al marchese di Mantova: « Roma coda mundi, per grazia de' spagnoli et dei tedeschi ».

(1) Marco Basso, *Roma e il Papa nei proverbi e nei modi di dire*, Roma, E. Loescher e C., 1904.

Anche nei *Mirabilia Urbis Romae*, che furono le prime guide stampate di Roma, fatte ad uso dei pellegrini ai quali descrivevano in particolare modo i luoghi santi della città e le reliquie in essi venerate, il concetto di Roma capitale del mondo tuttora derivante ad essa dal fatto che, sebbene priva dell'antica potenza, era pur sempre la sede del Capo della Chiesa, tale concetto lo troviamo espresso nella frase con cui di solito cominciano quei *Mirabilia*, e cioè: *Roma, civitas sancta, caput mundi*.

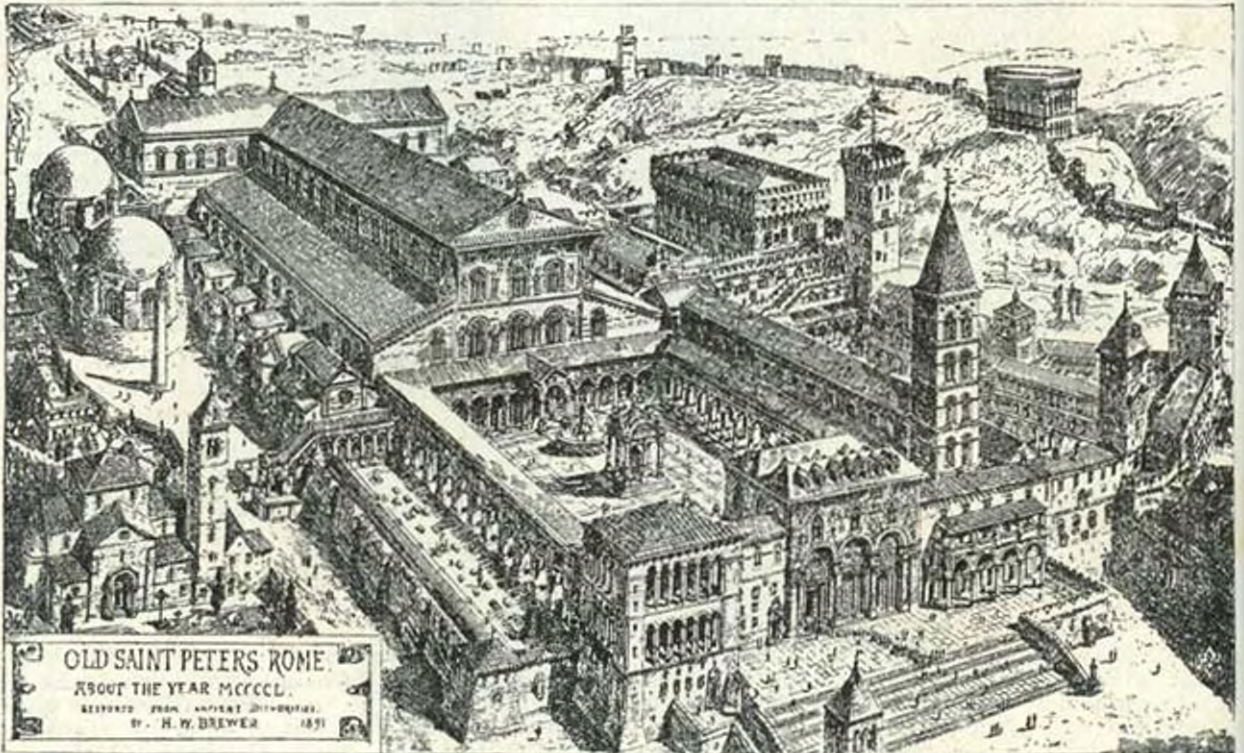
Con la incontrastata preminenza universalmente riconosciuta a Roma, fino a non molti secoli addietro, si capisce pertanto che le altre città si rassegnarono tutte a venire dopo di essa; non mai però terzo o quarto! *Roma caput mundi, Venezia secundi*, dicevano, per esempio, i veneziani; e nell'*Ordo nobilium urbium*

*Dui sunnu li paisi di lo munnu,
Asàru primu e Roma secunno;*

e Pollina, parimenti in Sicilia, contro i cui nativi i vicini di Castelbuono dicono motteggiando:

Puoddina caput mundi, Roma secundi.

Le moltitudini di pellegrini che da ogni parte del mondo traevano a Roma, specialmente negli Anni Santi, per lucrarvi le indulgenze in occasione dei Giubilei, diedero origine anche ai proverbi seguenti che ancora risuonano in tutte le lingue e in tutti i dialetti: « Domandando si va a Roma », o più semplicemente: « Chi lingua ha, a Roma va », proverbi che si spiegano abbastanza da sè, e « Tutte le strade menano a Roma ».



L'antica Basilica di S. Pietro nel secolo XV.

(Dal periodico *The Builder*).

l'Ausonio poneva Milano subito accanto a Roma, perchè se a Roma spettava il primato come città santa, Milano era superiore ad ogni altra città per copia di ricchezza:

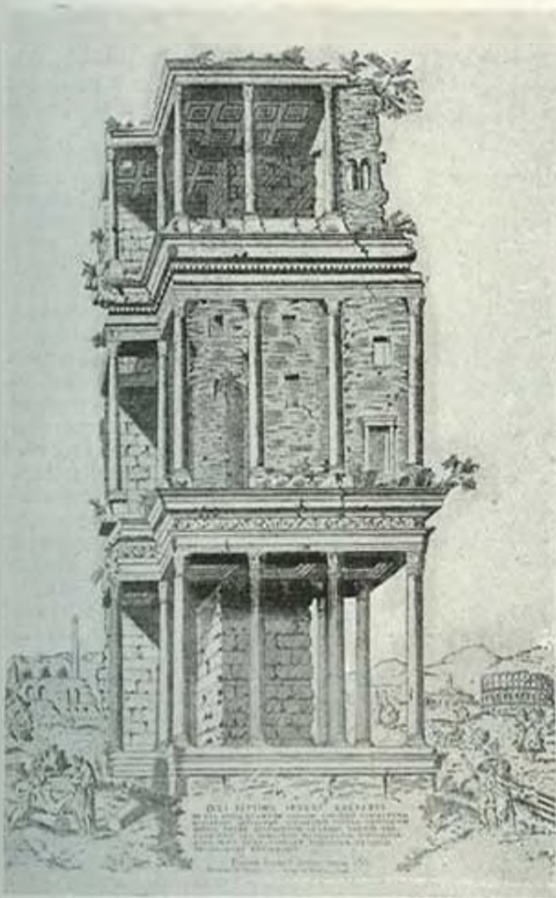
*Prima inter urbes, divum domus, aurea Roma...
Et Mediolani mira omnia, copia rerum
Excellunt...*

Innumerevoli città poi vollero avere il vanto di paragonarsi a Roma con proverbi tipici di varie forme, chiamandosi, per esempio, Firenze: « la seconda Roma »; Treviri « un'altra Roma » *altera Roma*; Lipsia « una piccola Roma » *das kleine Rom*; Colonia « la Roma tedesca » *das deutsche Rom*; e più superbamente di tutte Cracovia della quale dicevano i polacchi: « Se non ci fosse Roma, dovrebbe Cracovia essere Roma!... » ma nessuna negò mai alla città madre il primo posto, ad eccezione di qualche... villaggio, come, ad esempio, Assoro, in provincia di Catania, i cui abitanti sogliono scherzosamente dire nel loro dialetto:

nella cui variante: « Si va a Roma per molte strade » viene popolarmente incluso il concetto che in più modi e coll'accortezza si può raggiungere un fine determinato.

Che dai pellegrinaggi alla città santa sieno derivati i detti proverbi non è a dubitare ove si consideri il numero immenso di devoti che negli scorsi secoli continuamente accorrevano alle tombe degli Apostoli, e per quali venne persino coniato lo speciale nome di « Romei ». Le vecchie cronache parlano di milioni di pellegrini che giungevano a Roma in certe epoche. In quelle di Matteo Villani, là ove è descritto il Giubileo del 1350 leggiamo che « per stima di coloro ch'erano risendenti nella città, al continuo fossero in Roma romei dalle mille migliaia alle dodici centinaia di migliaia » e solamente durante l'estate, a cagione delle occupazioni del raccolto nei campi, ed anche « per lo disordinato caldo » diminuì nel detto anno quell'enorme affluenza; « ma non si che quando v'ebbe meno romei non vi fossero continuamente ogni dì più di dugento migliaia d'uomini ».

forestieri. In una relazione sullo Spedale della SS. Trinità, citata dal Manni (*Istoria degli Anni Santi*, Firenze 1750), vediamo che durante il



Il Settizonio nel secolo XVI.

Giubileo del 1600 solamente in quello Spedale furono ricevuti 344 000 uomini e 25 000 donne; e le descrizioni di quello del 1650 riferiscono altresì le confusioni e le morti cagionate dalle folle enormi che si addensavano, specialmente dinanzi al Vaticano, nei momenti solenni delle benedizioni papali. Facendo pure una larga tara alle esagerazioni dei cronisti, è certo tuttavia che per molti secoli innumerevoli genti seguirono ad andare «dove si va per ogni strada», come canta Aligi nella *Figlia di Iorio*; e se dal Giubileo del 1650 in poi le moltitudini pedestri sono andate sempre diminuendo sino ad essere ormai del tutto scomparse, rimane tuttavia la folla che ora vi giunge più comodamente in ferrovia, come bravamente fece anche la *Signora Cattareina* del Testoni, persuasa dal buon cappellano bolognese a compiere il pio viaggio nell'ultimo recente Giubileo:

*Così lei la si prende un po' di spasso,
E l'acquista una mucchia d'indulgenze
Col settanta per cento di ribasso.*

Ma precisamente come i comodi pellegrinaggi moderni stanno a quelli antichi e allo «esercizio molto» che Dante vide in Roma «passar su per lo ponte», nella stessa guisa il fastoso San Pietro moderno ha sostituito la

bellissima ed assai più suggestiva Basilica che il primo imperatore cristiano, Costantino, aveva eretta dedicandola al principe degli Apostoli.

Di quella antica Basilica può aversi una chiara idea nell'accurata ricostruzione che ne ha fatto il periodico inglese di architettura *The Builder*, nella quale si scorge assai bene il grande quadriportico che la precedeva, detto il *paradiso*, nel cui centro, sotto una edicola di marmo, era la colossale pigna, veduta da Dante, e che trovasi ora in un cortile del Vaticano; e si vede, a sinistra, dinanzi alla rotonda di Santa Petronilla, il grandioso obelisco che fu poi trasportato in mezzo all'attuale piazza di San Pietro, e che sorgeva allora nel luogo stesso ove Caligola lo aveva fatto erigere, portando ancora con fiera sfida ai secoli ed agli eventi il globo dorato di cui quell'imperatore ne aveva ornata l'alta cima, e si distingue infine, di sopra della larga scalinata di accesso, la loggia della Benedizione, comunicante coi Palazzi Apostolici, dinanzi alla quale si prostravano le moltitudini. Per chi ama l'arte e la storia la completa distruzione fatta dai papi del cinquecento dell'antica Basilica di S. Pietro, per la sola soddisfazione di erigerne sullo stesso luogo un'altra più imponente e più superba, rimarrà sempre il massimo tra tutti i vandalismi antichi e recenti perpetrati in Roma, perchè è fuori dubbio che coi 250 milioni delle nostre lire che, secondo i calcoli dell'architetto Carlo Fontana, fino dal 1663 erano già stati spesi nella demolizione della vecchia chiesa e nella costruzione della nuova, si sarebbe potuto restaurare la prima ed erigerla accanto, se volevasi, la seconda, rispettando il mistico tempio sorto nel periodo del massimo e vero fervore cristiano, il tempio ove erano passate per secoli fiamme di umanità dolorante e supplicante, il tempio dove era stato coronato Carlo Magno e della sua incoronazione si conservavano le memorie, il tempio che le prime ingenuità arti del rinascimento avevano ornato con gli affreschi del Giotto e coi bassorilievi di Nino da Pissole, sepolti ora nelle sue catacombe rese quasi inaccessibili, il tempio infine a cui gli antichi mosaici e le severe tombe dei primi papi imprimevano quel carattere di profonda religiosità che il fasto mondano e il barocchismo del cinquecento e del seicento non



Il Campidoglio nel 1562.

hanno davvero conferito al novello massimo tempio della Cristianità. Il guaio peggiore poi, e che nel cuore degli amanti di «Roma eterna»

fa quasi nascere un sentimento d'odio contro la mole enorme della Basilica *parvenue*, si è che alla sua costruzione è in massima parte dovuta la scomparsa dei grandiosi avanzi della Roma imperiale, tra i quali, per ricordarne uno solo, i ruderi del *Settizonio* che sorgevano ancora nel

seicento, imponenti e maestosi nella bellezza architettonica dei sette ordini di portici che Settimo Severo aveva l'uno all'altro fatti sovrapporre in quell'edificio, superando in altezza il Colosseo; aeree loggie formate con magnifiche colonne di marmo le quali Sisto V spietatamente mandò alle fornaci a divenir calce per la mastodontica insaziabile « Fabbrica » non meno del cerbero dantesco divoratrice!

E meno male fossero andate alle fornaci le sole colonne! L'architetto Flaminio Vacca nelle sue *Memorie* ha un catalogo di antiche statue molte delle quali scomparse, e a ciascuna di queste egli appose l'eloquente nota: « E' andata alla calce! » Fortunata quelle di cui le calcare divorarono soltanto qualche frammento cosìchè poterono essere più tardi completamente restaurate, come avvenne dei colossi attribuiti a Fidia e a Prassitele, che dal 1587 in poi campeggiarono in piazza del Quirinale e che nell'anno 1546 nell'antica loro sede delle Terme costantiniane avevano potuto esser rimesse insieme nel modo che una vecchia stampa ci mostra.

« Roma non fu fatta in un giorno » e « Chi Roma non vede, Roma non crede » ecco altri

proverbi di antico conio nei quali possiamo tuttora ravvisare l'impressione profonda che i visitatori della città *caput mundi* riportavano della sua grandezza e della sua magnificenza. Ciò che sappiamo a questo riguardo, e che le numerose ricostruzioni grafiche degli antichi monumenti



Piazza Colonna nel seco' XVII.

di Roma, delle sue terme, dei suoi circhi, dei suoi palagi hanno divulgato, è tanto noto che non vale la pena di ripetere qui. Piuttosto riporterò alcune espressioni caratteristiche che nella loro forma iperbolica, propria dei popoli orientali che le com-

pararono, ci danno un'idea dell'immensa ammirazione che Roma doveva suscitare nei viaggiatori peregrinanti ad essa dai più lontani paesi.

Per gli Armeni essa era addirittura « l'occhio dell'universo » e Giovanni VII Paleologo, uno degli ultimi imperatori bizantini, sebbene invano vi fosse andato a sollecitarvi aiuti contro l'incalzante mussulmano, soleva dire di Roma:

« Non è un pezzo di terra, ma di cielo! » E più iperbolico d'ogni altro il geografo siriano Gubair Mutin, facendone una descrizione degna del paese che creò i fantastici racconti delle *Mille e una notte*, scrisse: « Se non fossero le voci e il chiasso degli abitanti di Roma, si udrebbe il rumore che fa il sole dove sorge e dove tramonta! » Lo scrittore orientale volendo dare un'idea della magnificenza che lo colpì a Roma dovette dunque ricorrere all'im-



Arco detto di Portogallo al Corso (secolo XVII).

maginosa metafora del sole, nello stesso modo che all'alto sole si rivolgeva Orazio, implorando che niuna cosa potesse mai illuminar al mondo, più grande di Roma:

*Alme sol... possis nihil urbe Roma
l'isere matius!*

Ma se Roma non fu fatta in un giorno, neppure fu disfatta in un giorno! Le centinaia di statue equestri in bronzo dorato che sovrastavano i propilei e adornavano i quaranta archi trionfali dell'antica Roma, dovettero rassegnarsi, dopo l'invenzione delle campane, a cambiare forma e a diventare, una ad una, bronzi sonanti, ma dovevano passare altri secoli perchè venisse l'invenzione ancor più infausta dei cannoni a fondere altresì le tegole di bronzo dorato delle antiche basiliche e persino gli artistici ornamenti di bronzo del Pantheon, dal quale quasi mezzo milione di libbre di quel metallo ricavò papa Urbano VIII (Barberini), e gli ne bastò, oltre che pel barocco baldacchino eretto sopra l'altare maggiore in San Pietro, anche per cingere di una corona di cannoni Castel Sant'Angelo. Vandalismo, dice il Nibby, punito dalla celebre pasquinata: *Quod non fecerunt barbari, fecerunt Barberini!* Così, tra campane e cannoni, delle innumerevoli statue equestri che sorgevano nell'antica Roma una sola si salvò, e ancora

rimane eretta all'universale ammirazione, quella del grande imperatore Marco Aurelio; ma si salvò perchè nell'ignoranza del medio evo fu creduta di Costantino, e, quale statua dell'imperatore che protestò il cristianesimo, era stata portata dinanzi al Laterano, ove Costantino ebbe il battesimo, ed ivi venne rispettata e venerata fino al 1538, nel quale anno, già identificata dagli

umanisti del secolo precedente, venne nuovamente rimossa e da Michelangelo fu collocata in Campidoglio. Una curiosa stampa del 1550 ci rappresenta in via di trasformazione, secondo i disegni del Buonarroti, quel Campidoglio medioevale che, nelle *Historiae de variate Fortuna* del Poggius, troviamo ridotto a pubblica latrina: *stercorum ac purgamentorum receptaculum factum*, e lo vediamo risorgere, se non all'antico splendore, almeno a qualche decoro e dignità. In quella stampa già si vede iniziata nel lato sinistro del palazzo senatorio la costruzione della scala michelangiolesca, e nel mezzo della piazza si vede appunto la statua di Marco Aurelio che le incisioni di epoca anteriore ci mostrano invece sulla piazza del Laterano.

L'idea della grandiosità e della bellezza di Roma espressa nei proverbi sopra riportati va unita altresì all'idea della sua eterna durata assai diffusa con altra proverbiale espressione: «Roma, la città eterna!»

Che Roma non potesse perire se non con la fine del mondo o, per meglio dire, che la sorte del mondo fosse legata a quella di Roma, era opinione generale sorta nel più lontano medio evo, e che il venerabile Beda efficacemente aveva espressa ricordandone il più grandioso monumento, il Colosseo, ancora quasi integro ai tempi suoi: «Finchè rimarrà in piedi il Colos-

seo, starà Roma; quando cadrà il Colosseo cadrà Roma, e quando cadrà Roma cadrà il mondo!»

*Quamdiu stabit Colyseus, stabit et Roma:
Quando cadet Colyseus, cadet et Roma:
Quando cadet Roma, cadet et mundus.*

Ammessa però, e di buon grado, la perpetuità di Roma, non si può egualmente riconoscere la sua immutabilità. Roma italiana è talmente cambiata da trent'anni a questa parte che si può dire già divenuta un'altra ben differente città di quella papale. Immaginiamo dunque i cambiamenti da essa subiti nei tre millenni della sua storia: Una stampa del 500 ci mostra in piazza Colonna, centro odierno di Roma, qualche cosa come una solitudine. Tra la colonna Antonina e il Poseidonio, o tempio di Nettuno, dove adesso è la Borsa, non sorgevano ancora i palazzi che nel secolo successivo occuparono quello spazio. Alla sinistra della colonna, ove fu eretto poi il palazzo Chigi, vediamo una specie di granaio o di fienile, ma

nel fondo della piazza, in mezzo a delle rovine, anche nel cinquecento si contemplavano delle casupole assai analoghe a quelle che nello stesso luogo, dopo la demolizione del palazzo Piombino che lì nascondeva, da oramai un quarto di secolo fanno brutta mostra di sé. Non basterebbe da solo questo fatto a rendere omaggio alla vantata eternità di Roma? Poco più in là, sul corso, tra quel punto, ben



Piazza Giudia (secolo XVIII).

noto ai frequentatori della capitale, ove ora è il Caffè Aragno e piazza San Lorenzo in Lucina, un'altra vecchia stampa ci fa rivolvere anche al celebre corso il virgiliano epifonema: *Quantum mutatus ab illo!* Colà, infatti, ancora nel 1662 sorgeva l'Arco eretto, presso l'Arco Pacis di Augusto, all'imperatore Adriano e che popolarmente era detto l'Arco di Portogallo a causa della dimora degli ambasciatori portoghesi nel prossimo palazzo Ottoboni. E esso fu fatto demolire da Alessandro VII perchè meglio potessero svolgersi, da piazza del Popolo a piazza Venezia, le corse dei barberi. Se si pensa infine che poco più di cento anni or sono nel bel mezzo della piazza Giudia, sorgeva, come anche qui ci documenta una stampa del tempo, un altissimo palo alla cui sommità, raccomandata a un altro legno trasversale, era una carrucola che serviva per dare i debiti tratti di corda agli ebrei che per loro disgrazia tardavano a rientrare nel Ghetto, la cui porta che chiudevasi inesorabilmente al tramonto del sole, e che da non molti anni è scomparsa col Ghetto stesso, si vede a destra della detta stampa, dobbiamo convenire che nessuna città ha mai rappresentato come Roma nella sua immanenza perenne la caducità e la mutabilità delle opere dell'uomo, mutabilità ben si può dire a vista poichè sensibile pure nel fuggevole attimo delle umane esistenze. E ben

si può dire che nessuna città come la « città eterna » ha mai altrettanto rappresentato nella sua perenne trasformazione, l'alternò avvicinarsi vorticoso delle sorti umane!

Molti altri proverbi relativi a Roma meriterebbero qualche illustrazione, ma ormai lo spazio mi viene meno e debbo quindi necessariamente restringermi a pochi altri cenni fugaci.

Il ricordo che poco sopra ho fatto del Colosseo non mi permette di dimenticare una curiosa espressione proverbiale di cui molto usarono ed abusarono i vecchi nostri letterati e i nostri nonni come grazioso eufemismo di una parola che la decenza vieta di pronunciare. È noto che nel suo dialetto il popolo romano chiamava l'Anfiteatro Flavio *er Culiseo*, e poiché questo monumento era il migliore avanzo che fosse rimasto ad attestare la bellezza della Roma dei Cesari, il per antonomasia « il Bel di Roma ». Come locuzio-

giuoco di parole il « Bel di Roma » servì alla sua volta per designare con una chiara e zza che finì col diventare molto limpida, una parte del corpo umano a noi che non si vuol nominare, come, ad esempio, fece il Lippi nel *Malmantile*:

*Rizzato Barbariccia da sedere
Si china; e mentre abbassa già la chioma
Alza le groppe, e mostra il Bel di Roma.*

« Roma santa, ma popolo cattivo » è un altro proverbio assai corrente tempi addietro, e che fino dai giorni suoi era confermato da San Bernardo, il quale nel suo trattato *De consideratione ad Eugenium pontif.* definiva i romani: *Gens insueta paci, tumultu adsueta, gens inimicis et intractabilis*. E l'indole squisitamente teppistica del basso volgo romano e de' suoi baroni, indole che tanto contribuì nel medio evo alla decadenza della città, veniva assai bene dipinta nella caratteristica prosa a singhiozzi con cui Tomaso Fortificocca scrisse la sua *Vita di Cola di Rienzo*: « La cittadine di Roma stava in grandissima travaglia. Rettori non avea. Omne il se commettea. Da omne parte si derobbava. Dove era loco de vergini se detorpavano. Non c'era reparo. Le piccole zitelle si fiaccavano e menavano a deshonore. La moglie era tolta a lo marito ne lo proprio lietto. Li lavoratori quando ievano fora a lavorare erano derobbati. Dove? fin su le porte di Roma. Li pellegrini li quali viengono pe' merito de le loro anime alle

santo chiese, non erano defesi, ma erano scannati e derobbati. Li preti stavano per male fare. Omne lascivia, omne male, nulla iustitia, nullo freno. Non c'era più remedio. Omne persona periva. Quello più havea ragione, lo quale più potea co la spada ».

Su per giù lo stesso quadro può applicarsi a molte altre città italiane di quel tempo. Ma le alte classi sociali di Roma, quelle che ora si chiamano le classi dirigenti, e che nella « città santa » si componevano in massima parte di alti prelati e di funzionari pontifici, valevano molto più del volgo brutale e dei baroni prepotenti? Lo dicano questi altri proverbi, alcuni dei quali popolarissimi: « Roma veduta, fede perduta » — « Corte romana non vuol pecore senza lana » — « Roma, Roma non è più come era prima » — « Chi bestia a Roma va, bestia ne torna » — « Non andare a Roma per la penitenza » — « Portare indulgenze a Roma » e parecchi altri sui quali non mi trattengo perchè troppo allungherei il mio articolo.

Terminerò invece dedicando ancora poche parole al notissimo modo di dire proverbiale « Pro-

metter Roma e Toma » con la quale locuzione si vuole significare promettere grandi cose, anche se impossibili a mantenersi, promettere, cioè come dicevano gli antichi, *marie montesque polliceri*.

Sembra, dice il Besso nella sua opera citata, che questo proverbio sia derivato dall'uso invalso specialmente nel secolo xviii presso la Corte Pontificia di « prometter lungo coll'attendere corto », tanto che, a quanto afferma il barone Agostino Torno nelle sue *Prose volgari* (Palermo, 1767), era venuto in uso al suo tempo persino il verbo « romaneggiare » il quale, secondo lui, « oggidì non significa che corbellare altrui con cirimonie ». Ma quale significato ha il vocabolo *Toma*? Il Besso su questo non si trattiene, e né il Fanfani, né alcun altro lessicografo, pure riportandolo nei loro dizionari, sa darcene spiegazione, e solo qualcuno vede in esso una semplice forma onomatopeica creata per amore di assonanza. Così il trovandola usata da innumerevoli autori e tra gli altri dal Lippi, nelle sue *Annolazioni al Malmantile* osserva:

« La voce *Toma* non so che abbia nel nostro idioma significato alcuno, e stimo che sia usata in questo detto per dargli la rima con la parola *Roma*. »

È curiosa invece che filologi cotanto insigni non abbiano osservato che *Roma e Toma* è un motto formato a somiglianza del famosissimo *Urbis et orbis* delle encicliche papali, formato



Il Colosseo.

(V. Fanfani)

ciò evidentemente per parodia, accozzando nella stessa guisa due parole assonanti, delle quali la seconda, *Toma*, non è altro che una corruzione del latino *omnia*. Così, ricordo, m'insegnava tanti anni or sono un modesto professore ch'ebbi in ginnasio, e quindi il modo di dire: «Prometter *Roma e Toma*», che, secondo i lessicografi non ha letteralmente significato alcuno, in coerenza perfetta col senso del proverbio, significa

invece: «Promettere *Roma e tutte le altre più belle cose di questo mondo - Roma et omnia*».

Ma io non sono un filologo, e fatta la modesta osservazioncella più altro non vi appulero. Anzi tralascio persino di annunciare gli altri interessanti argomenti che mi rimangono da trattare in questa mia rassegna dei proverbi tipici italiani, perchè non vorrei si credesse che finisco io pure col promettere... e *Roma et...oma!*

AMERICO SCARLATTI.



Il Convegno del Touring ad Orta.

L'utile ed importante missione che il nostro Istituto si è assunta relativamente agli alberghi di minor lusso nell'intento di offrire a coloro che, senza disporre di eccezionali mezzi finanziari, vogliono percorrere e visitare i più bei luoghi d'Italia, un ricovero comodo, pulito e piacevole — va ogni giorno guadagnando simpatie e proseliti.

Lo dimostra il successo del convegno a scopo di propaganda indetto dal Touring a Bergamo, a Varese ed a Como prima, ed il largo e spontaneo consenso che le nostre idee trovarono presso il numero di gentili ospiti dell'ultimo Convegno riunitosi il 28 luglio u. s. ad Orta.

Dopo il Concorso d'alberghi di tipo medio piccolo terminato con quell'esito felice e fecondo che ognuno conosce, dopo la Mostra dei progetti esposti alla V. P. Reale, nessuna località parve meglio opportuna e adatta di questa graziosa cittadina (preziosamente, insieme ad Omegna, ad uno dei lazzi più pittoreschi e più suggestivamente invitanti al riposo — a tradurre nella pratica del buono e diffusi propositi la teoria dei principi e con l'ispirazione del Touring e che i nostri concorrenti s'erano studiati di interpretare nelle linee dei loro bozzetti).

Adatto ed opportuno per l'amenità pittoresca del verde declivi che scendono alle acque terse del piccolo lago le cui rive sono ingemmate di bianche villette civettine, e che sembrano fatti apposta per accogliere nella dolce serenità del loro ambiente i nitidi ospiti degli edifici ospitali che il T. C. I. vagheggia ed appresta. Ed anche per l'animo e la mente aperta dei loro abitatori che si mostrarono entusiasti della buona causa dei gitanti al quale fecero una festosa e cordialissima dimostrazione.

È per lo meno superfluo dare ora — a sì grande distanza di tempo — la cronaca di quella simpatica riunione; tanto più che ne parlarono diffusamente il giorno dopo tutta la stampa della regione ed i grandi giornali milanesi che vi avevano inviato i loro rappresentanti.

Diremo solo che oltre al Touring Club intervenne anche la presidenza dell'Associazione nazionale italiana per il movimento dei fornai, il presidente del Comitato *Pro Orta* cav. Mazzola e varie notabilità del paese che circondano il lago d'Orta, fra le quali il cav. Fiorentini sindaco d'Algo, il sindaco e l'assessore di Omegna, il cav. Canetta-Rossi Palermo dell'Isola di S. Giulio e numerosi villeggianti.

Del progetto d'albergo recati ad Orta dai rappresentanti del Touring onde rendere tangibilmente di-

mostrativa la loro opera propagandistica, fu fatta una nuova per quanto breve esposizione nella sala comunale di Orta.

I festeggiamenti riuscirono indimenticabili soprattutto per la gara commovente di cortesia cui i gitanti furono fatti segno per parte delle autorità, del cittadino e degli albergatori. I quali ed tennero a dimostrare proprio in quella occasione quanto gli insegnamenti del Touring avessero già fatto strada nel loro animi.

Brindisi e discorsi tutti vibranti di cordialità reciproca furono scambiati fra il Touring ed i suoi ospiti.

Il Convegno si chiuse utilmente con una effluente conferenza che sul tema degli alberghi il nostro consigliere avv. Bartolo Bellotti tenne nell'a-

trio del Palazzo Municipale in presenza d'un numero ed attento uditorio composto in buona parte di albergatori fra cui alcuni svizzeri venuti espressamente per la circostanza.

Il soggetto venne ampiamente e magistralmente sviscerato con grande dovizia di convincenti ragioni pratiche e bellezza di slanci oratori.

Una vecchia leggenda di queste terre — egli concluse — racconta che S. Giulio, traversate le acque del lago, si recasse nell'isola che prese il suo nome, per purgarla miracolosamente dai rettili e dagli sterpi che la rendevano inabitabile. Secondino ora tutti gli uomini di buona volontà l'opera del Touring che si prefigge l'intento di rendere abitabili nel moderno senso della parola le più incantevoli regioni dell'Italia nostra al turismo nazionale e straniero.



Orta. — Piazza del Municipio.

Il Touring sul Po

Prima adunata motonautica e crociera Piacenza-Venezia

La fine ed aristocratica parola dell'ingegnere Piola Daverio illustrava nel numero d'agosto della *Rivista* la storia della creazione del mondo, riprodotta in piccolo alle foci del nostro vecchio Eridano.

Parafrasando il suo: quanti sono gli abitanti della valle Padana che conoscono il Po? si permetta ora all'ultimo venuto — e pessimo ultimo — nella schiera degli amatori della navigazione interna un piccolo sfogo sentimentale:

Quanti dei settantamila soci del Touring (il *Guerrino* dice una cifra un po' più alta, ma credo esageri) manderanno la loro adesione alla *Prima adunata motonautica sul Po*, che vuole essere non solo una geniale prova sportiva, ma un efficace strumento di propaganda in pro del vitale problema della Navigazione Padana?

Quanti di essi parteciperanno alla adunata, alla crociera, alla gita Piacenza-Venezia?

Io ho ed ho sempre avuto una grande opinione dei settantamila che costituiscono una delle parti sane del paese nostro, ma, non so, in questa occasione ho un po' il presentimento che i soci del Touring non sapranno far onore alla loro gloriosa Associazione.

Temo che anche fra le file del Touring non sia ancora entrato tutto intero il convincimento e la persuasione che la questione della navigazione del Po sia una delle più serie e delle più importanti per l'economia nostra.

Essi, od almeno i pochi fra essi che hanno avuto a che fare coi ruderi di navigazione fluviale che abbiamo ereditato dal genio di Leonardo, hanno dei fiumi e dei canali un'opinione un po' bassa.

Sì, è vero, Milano ha un movimento di navigazione di 400.000 tonnellate, ed è qualche cosa come l'ottavo od il nono porto d'Italia, subito dopo Cagliari, Palermo, Catania, ma, santi Numi, si tratta di una navigazione così stentata, così malaticcia, che par rōsa da un lento male cronico, che è assurdo pensare di poterle infondere un po' di vita, che è assurdo pensare di metterla a contatto col meraviglioso meccanismo della moderna economia industriale e commerciale.

Questo si ripeteva anche in Francia prima del 1879, ma non si è più ripetuto dopo che la mente altissima del Freycinet — che gode ora di gloriosa sera all'ombra della cupola dei quaranta — ebbe smosso ogni ostacolo ed imposto al Parlamento quel suo grandioso programma di sistemazione delle vie d'acqua francesi, che è costato ad oggi intorno al miliardo di franchi.

Ora la Francia gode però di un servizio di navigazione interna che con tariffe bassissime tra-

sporta trenta milioni di tonnellate di merce all'anno.

Non si è più ripetuto in Germania dacché una sapiente e costante opera di sistemazione ha ridotto il Reno, l'Elba, l'Oder ed il Danubio a meravigliose vie di traffico, che hanno servizi più rapidi e puntuali delle ferrovie, che trasportano masse di merci di duemila, tremila tonnellate con lievi tariffe — inferiori sempre ad un centesimo, inferiori sovente al mezzo centesimo — da Amburgo a Berlino, a Dresda, a Praga, a Breslavia, da Rotterdam e da Anversa a Mannheim, Strassburgo, Basilea!

Noi — fautori della Navigazione Interna — non veniamo a chiedere, o soci del Touring, l'adesione vostra ad opere ipotetiche, a grandiose concezioni per cui purtroppo di luoghi comuni s'è arricchita la facile eloquenza di molti tecnici da comizio, non vi chiediamo appoggio

per ingenti opere di canalizzazione transalpina o transappenninica; noi siamo più modesti, ma, credetecelo, non meno degni di trovare aiuto entusiastico e generoso.

Noi chiediamo che ognuno di voi porti il suo contributo di fede e di entusiasmo, il suo appoggio morale e materiale alla soluzione di un problema che è eminentemente economico e sociale, che è soprattutto patriottico, italiano: la navigazione del Po.

Credete voi che dal Po non si possa trarre

una via della stessa potenzialità della Senna e dell'Elba? Pensate: sull'Elba si combatte da decine di anni contro ogni difficoltà per ottenere un fondale minimo inferiore al metro, sul Po si potrebbe con pochi anni di seri lavori e con una successiva regolare manutenzione ottenere un fondale di due metri, fino a Cremona, a Piacenza.

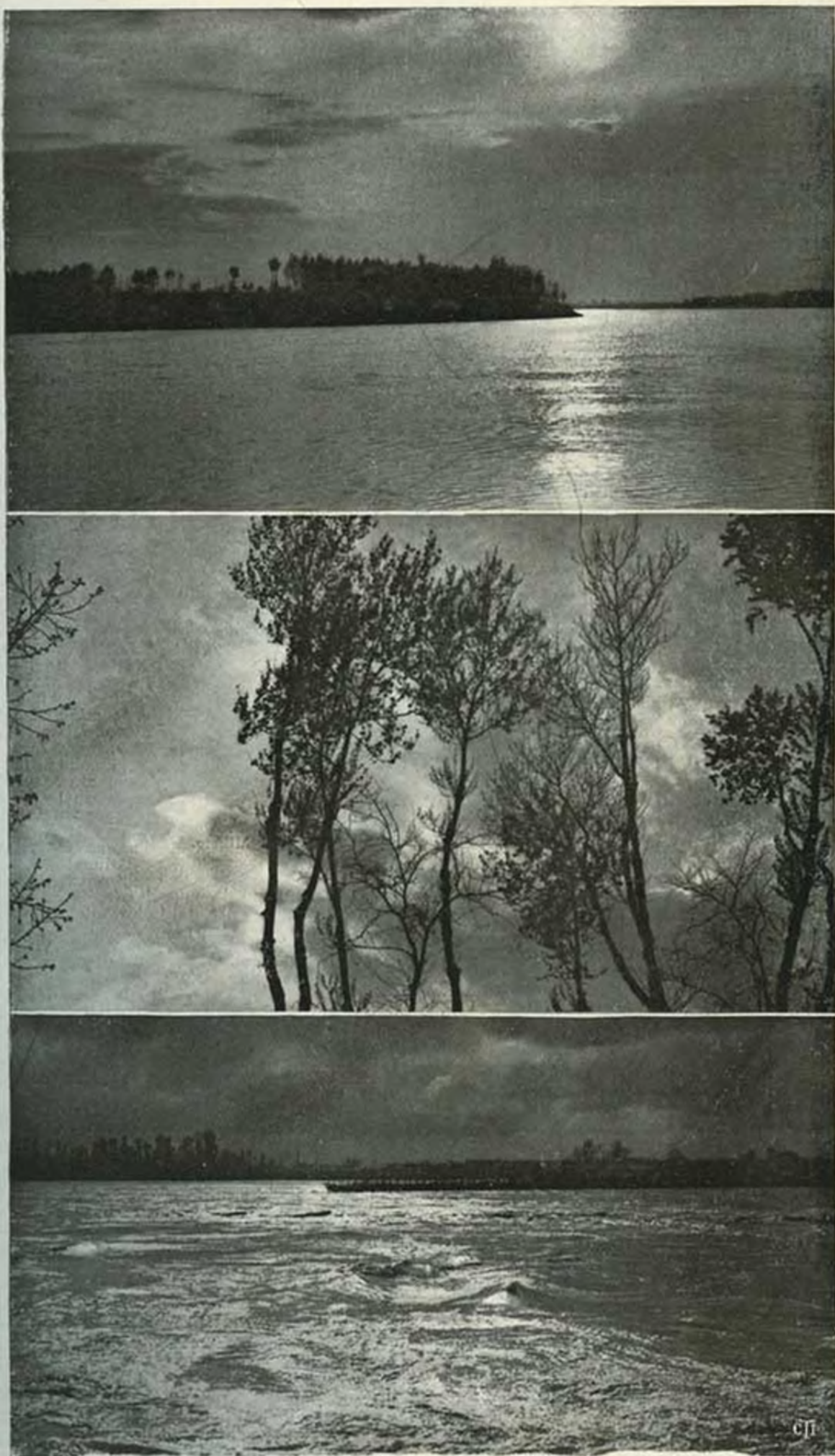
Or non è un vero delitto il nostro di lasciar perduta una così bella via che potrebbe nelle pianure nostre portare tanta attività di industrie, tanta prosperità di commerci?

Poiché se a Dresda, con tale fondale giungono ampie navi da quattrocento tonnellate, a Cremona, a Piacenza, a Milano, capaci chiavande potrebbero giungere con seicento, ottocento tonnellate, e potrebbero le deserte piarde emiliane e lombarde ch'or conoscono solo il flutto fangoso della piena apportatrice di morte, allietarsi un giorno di mille fumanti officine, e di sicuri porti, allietarsi di nuova e più fiorente popolazione.

Pensate di qual prosperità fruirebbero Casale, Pavia e Piacenza, Casalmaggiore, Mantova ed Ostiglia, Revere e Ferrara, Ravenna e Venezia, quando sul Po sistemato potessero navigare le



Casalmaggiore. — Il rimorchiatore "Moschini" sul quale prenderanno posto i gitanti della Piacenza-Venezia.



Veduta del Po presso Piacenza. — La "Boschina", Padana. — Il fiume in piena.

(Foto del secolo sig. Guido C'... di Milano).

materie prime d'Oriente che la navigazione marittima vi apporterebbe per Venezia, e di prodotti del Mezzogiorno nostro che il cabotaggio vi verrebbe a Ravenna, a Magnavacca, e, per Volano, a Ferrara.

Pensate alle produzioni dell'industria lombarda che troverebbero una facile ed economica via nei mercati tutti d'Adriatico ed Ionio.

Pensate agli immensi benefici che una saggia opera di rimboschimento e di rinsaldamento delle pendici appenniniche apporterebbe al regime idraulico del Po ed alle infelici regioni che or ne subiscono i disastrosi capricci.

Dite, il modesto contributo di propaganda che voi porterete all'azione della vostra Commissione nautica, non concorrerà esso forse ad una delle più doverose opere di redenzione del paese nostro?

E l'adesione vostra, parta pure dal più umile e dal più lontano dei consoli, non varrà essa forse a formare quell'imponente plebiscito di volontà per cui noi potremo dire al Governo: « fate, perchè il Touring, che è l'Italia, vuole che cessi la vergogna di un Po distruggitore selvaggio, vuole una via doma alle necessità urgenti dei commerci e delle industrie? »

Come apprenderete dal Programma, la manifestazione di Piacenza comprende tre distinte parti:

1. La riunione in Piacenza colla conferenza dell'on. Romanin Jacur, ed una visita alla Mostra del Po che sarà illustrata, lo speriamo, dall'esimio commendatore Pelleri che ne è promotore geniale.

2. La crociera Piacenza-Venezia, per autoscafi, svolgentesi sotto il patronato del *Corriere della Sera* che ha destinato una artistica targa in argento ai concorrenti.

E' la prima volta che in Italia la moderna lancia autotrice sfida in una gara il percorso Piacenza-Venezia; la crociera assume quindi importanza di avvenimento sportivo nazionale.

3. La grande gita nazionale sullo stesso percorso, svolgentesi contemporaneamente alla crociera.

I gitanti, fra i quali è assicurato l'intervento di moltissime personalità politiche e di rappresentanze di Enti pubblici, saranno imbarcati sul nuovo e bellissimo battello *Alessandro Moschini* noleggiato dalla Società di Navigazione Fluviale, e che offre tutti gli agi ed i comodi necessari ad una navigazione continuata.

Essi sono già numerosi, e d'ogni parte d'Italia; sarebbe quindi opportuno che chi intende prendervi parte mandasse subito la sua adesione mediante la schedina qui unita (vedi pagina XIV).

A queste tre manifestazioni un'altra dovrebbe unirsi, che è come un tributo di omaggio reso al gran fiume nostro; la riunione in Piacenza pel giorno 19 settembre di quante possibili imbarcazioni a vela, a remi od automotrici, venute per acqua dall'Adriatico, dai laghi, dall'Alto Po.

parte alla gita che si svolgerà in paesaggi sconosciuti, ricchi di sorprese pel fotografo artista, per l'amatore degli orizzonti morbidi e misteriosi, dei crepuscoli ampi e lucenti?

Settembre sul Po riserva meravigliosi tramonti, inondati d'oro e di fuoco, sfumature d'azzurro e di roseo che solo conoscono l'ampia landa asiatica e l'infinita prateria d'America.

Quanti verranno a conoscere la nuda piarda ed il boschivo argine, garanzia e difesa dell'infinita campagna fertile ove a migliaia i lavoratori della terra preparano il pane ai centri dell'industria settentrionale?

Quanti verranno a portare a quelle genti, — che il cupo mormorar del fiume fa sobbalzare nel sonno e tender l'orecchio, tremanti per nuova sciagura — il saluto fraterno della patria e la speranza che a loro più benigno e provvido abbia ad essere Eridano?

Mario Beretta.

Trecento, noi rispondiamo allo scettico e pur entusiasta e competente segretario della Commissione di turismo nautico del Touring. Trecento... perchè non possiamo portarne di più; e la lista delle adesioni è presso alla chiusura. Soci ritardatari affrettatevi alla « scoperta del Po » inviate subito al Touring in scheda a pag. XIV.

PROGRAMMA.

Il giorno 19 il Consorzio per la Navigazione Interna nella Valle Padana, riunendosi a Piacenza per la propria Assemblea, indurrà nelle ore pomeridiane una « Riunione Pro Navigazione Interna » anche fra rappresentanti di Enti pubblici e del Parlamento, invitando a parteciparvi gli « Aderenti alla Prima Adunata Motonautica sul Po ».

Oratore sarà l'onorevole comm. ing. Leone Romanin Jacur, il quale acconsenti ad esporre lo stato attuale del problema della Navigazione Interna in Italia.

Adunata generale dei motoscafi concorrenti, delle imbarcazioni da corsa iscritte alla gara di resistenza Piacenza-Cremona, indetta dalla Sezione Lombardo-Emiliana, dal R. R. C. I. e degli altri natanti da carico e da diporto, pervenute per via d'acqua.

Ricevimento del Comune di Piacenza.

29 settembre:

Nella mattinata avrà luogo la visita agli autoscafi concorrenti ed alla Mostra del Po, che sarà illustrata da membri della Commissione di Turismo nautico del Touring.

Ore 11-12. Partenza delle varie categorie di canotti per la regata di resistenza Piacenza-Cremona.

Ore 12.30. Partenza del primo gruppo di motoscafi. Gli altri gruppi di autoscafi partiranno in seguito ed all'ora stabilita dai Commissari del Concorso.

Ore 13. Partenza dei gitanti e colazione sul prosecco. Dalle 15 alle 16. Arrivo a Cremona dei canottieri, dei gitanti e dei concorrenti.

Ricevimento del Comitato locale di Cremona.

Pernottamento a Cremona.

21 settembre:

Ore 7. Partenza da Cremona.

Ore 12. Colazione a bordo.

Ore 17. Arrivo a Pontelagoscuro.

Ricevimenti del Comitato locale di Pontelagoscuro e Ferrara.

Pernottamento a Ferrara.

22 settembre:

Ore 7.30. Partenza da Pontelagoscuro. (per i gitanti).

Ore 10. Arrivo a Cavanella Po.

Ore 10. Partenza dei gitanti da Cavanella Po in vettura fino a Loreo.

Ore 11.30 Partenza da Loreo con treno speciale.



Il rimorchiatore "Padusa",
passa all'altezza di Casalnuovo in viaggio per Milano.

Quanti soci del Touring aderiranno alla manifestazione di Piacenza? Quanti prenderanno

Ore 12.30. Arrivo a Chioggia e colazione.
Ore 14. Riunione generale a Chioggia e ricevimento dei giurati.
Ore 14.30. Partenza per Venezia con piroscafo speciale; gita in mare.
Ore 17. Arrivo a Venezia; ricevimento da parte del Municipio.

Ore 21. Illuminazione straordinaria della piazza S. Marco e fuocate di Bengala nella piazza e nel bacino.

Per il giorno 23 settembre il Comitato di Venezia ed il Municipio hanno organizzato il seguente programma:

Ore 8. Partenza dalla Riva degli Schiavoni del piroscafo offerto dal Comune, visita dei monumenti di Murano, Burano e Forcello e colazione negli orti storici di Murano.

Ore 11. Ritorno a Venezia e sbarco al Lido.

Ore 16. Gymkana motonautica nel bacino di San Nicololetto.

Ore 20. Banchetto sulla riva del mare.

Quota fissa L. 7.

Regolamento della Crociera Motonautica.

Del Concorso.

Art. 1. — La Commissione di Turismo Nautico del T. C. I. allo scopo di far apprezzare la più importante via d'acqua italiana e nell'occasione dell'inaugurazione in Piacenza di un ponte sul Po, organizza un Concorso motonautico ed una gita da Piacenza a Venezia seguendo le vie d'acqua.

Art. 2. — Il Concorso consiste nell'effettuare il percorso Piacenza-Venezia in tre tappe e con velocità volontaria. Esso si svolgerà nei giorni 20, 21 e 22 settembre prossimo.

Nel primo giorno la tappa avrà principio a Piacenza e fino a Cremona (chm. 60 circa).

Nel secondo giorno la partenza sarà data da Cremona e l'arrivo sarà a Pontelagoscuro (chm. 187 circa). La terza tappa sarà da Pontelagoscuro a Venezia (chilometri 100 circa).

Durante questa tappa il percorso Chioggia-Venezia sarà fatto in carovana compatta.

Art. 3. — Nei giorni precedenti al 20 si procederà per gli autosecafi giunti per ferrovia alla loro messa in acqua.

Al mattino per tempo del 20 tutti gli autosecafi iscritti dovranno presentarsi e dare fondo davanti al *chalet* della Società Canottieri Nino Bixio in Piacenza.

Art. 4. — La Commissione assume a proprie spese lo scarico dal carro ferroviario, il trasporto sulla piarda ed il varo degli autosecafi pervenuti a Piacenza per ferrovia.

Per usufruire di tale facilitazione gli autosecafi dovranno trovarsi a Piacenza non oltre il giorno 18 al mattino per tempo. Alle varie operazioni dovrà assistere il proprietario dell'autosecafo od un suo delegato perchè la Commissione non assume nessuna responsabilità di nessun genere od importanza per lo scarico, il trasporto ed il varo delle imbarcazioni.

Art. 5. — Sarà cura della Commissione di dare le più ampie informazioni, consigli e materiale di rotta ai concorrenti, ma la Commissione ne declina fin d'ora e nel modo il più esplicito ogni qualsiasi responsabilità per gli incidenti o danni che i concorrenti dovessero comunque incontrare durante il Concorso o le operazioni precedenti e seguenti.

Art. 6. — La Commissione nominerà nel proprio seno tre commissari del Concorso ai quali sono devoluti ampi poteri e la facoltà di integrare, modificare e diversamente disporre circa quanto è stabilito nel presente regolamento qualora speciali condizioni di organizzazione, sicurezza od altro dovessero rendere necessari i cambiamenti.

Art. 7. — Il Concorso ha principio colla partenza da Piacenza e termina coll'arrivo a Venezia nella località indicata dai commissari.

E' in facoltà dei concorrenti di partecipare a tutte quelle altre prove, festeggiamenti, corse od altro al quali fossero invitati dai Sotto-comitati locali.

Art. 8. — I concorrenti che non ottemperassero a quanto è stabilito dal presente regolamento od alle decisioni dei Commissari del Concorso perderanno ogni diritto a premio od indennità.

Delle Iscrizioni.

Art. 9. — Al Concorso possono partecipare tutte le imbarcazioni automotrici di qualunque potenzialità e qualunque sia il genere o tipo di motore usato per la propulsione purchè l'immersione massima non superi un metro.

Art. 10. — Al Concorso possono iscriversi tutti i proprietari di imbarcazioni con motore di qualsiasi specie. Essi dovranno rimandare alla Commissione la scheda — debitamente riempita e firmata — allegata al presente Regolamento ed aderire alla *Adunata*, come al Programma generale della gita.

Art. 11. — Le persone comunque imbarcate sugli autosecafi concorrenti — ad eccezione di un meccanico o marinaio per ognuna di esse — per usufruire dei vantaggi dell'organizzazione e potere presenziare ai festeggiamenti, dovranno avere aderito all'*Adunata*, giusta il disposto del precedente articolo.

Art. 12. — Le iscrizioni si chiudono il giorno 12 settembre prossimo venturo e vanno indirizzate alla Commissione di Turismo Nautico del Touring Club Italiano s. Milano, via Monte Napoleone, 14.

Del premi e delle indennità.

Art. 13. — Nessuna classifica sarà fatta nè durante le varie tappe nè alla fine del Concorso.

A tutti i proprietari di autosecafi concorrenti ed arrivati regolarmente a Venezia sarà offerto dal giornale *Corriere della Sera* una grande targa in argento massiccio espressamente modellata ed eseguita, su disegno dell'arch. Luca Beltrami.

Art. 14. — A tutti i conduttori ed al meccanico e marinaio imbarcati sugli autosecafi regolarmente giunti a Venezia verrà assegnata una medaglia appositamente conlata.

Art. 15. — Una coppa sarà attribuita alla Società Nautica alla quale apparterrà il maggior numero dei proprietari di autosecafi partecipanti alla crociera, e regolarmente arrivati a Venezia.

Art. 16. — Una coppa sarà attribuita alla Casa costruttrice del maggior numero di autosecafi o motori per detti regolarmente arrivati a Venezia.

Art. 17. — Ad ogni concorrente che avrà effettuato regolarmente la gita arrivando a Venezia, verrà assegnata un'indennità:

di L. 150 se avrà iscritto un autosecafo della lunghezza di m. 7 o minore;

di L. 250 se l'autosecafo iscritto sarà di lunghezza superiore ai m. 7, misura presa fuori tutto ed esclusione del timone a meno che esso non sia propulsore.

Art. 18. — Il Comitato assume a proprio carico e spesa il trasporto degli autosecafi di una lunghezza minore di m. 10 dalla stazione di Piacenza allo scalo ed il varo in Po.

Art. 19. — Al proprietario degli autosecafi non usufruenti di tale vantaggio perchè arrivati per via d'acqua sarà corrisposta un'indennità di L. 50 per ogni autosecafo arrivato regolarmente a Venezia. Tale indennità si sommerà all'altra fissata dall'art. 17.

Art. 20. — I concorrenti e le loro imbarcazioni godranno delle riduzioni ferroviarie concesse agli espositori della Mostra di Piacenza per l'andata propria e dell'autosecafo a Piacenza, nonchè di tutte quelle altre facilitazioni che saranno concesse dalle Ferrovie dello Stato per il ritorno del materiale ai rispettivi posti d'attacco.



Il rimorchiatore "Moschini",
attraversa a Casalnuoggero il Ponte di barche.



Itinerario della crociera motoronautica e della gita da Piacenza al mare, (Schizzo topografico).

Della rotta.

Art. 21. — Al Commissari del Concorso spetta di dare tutte le disposizioni concernenti la rotta e di regolarla.

Alle disposizioni loro i concorrenti dovranno ubbidienza.

Agli stessi spetta di dare le disposizioni per la partenza o gli arrivi ed è in loro facoltà di arrestare i concorrenti più veloci e di segnare speciali ordini di passaggio per certe località.

Al Commissari sarà sempre concesso di regolare la navigazione.

Art. 22. — Nel primo giorno la partenza sarà data dopo che saranno partite le imbarcazioni a remi che concorrono alla Regata di resistenza Piacenza-Cremona della Sez. Lomb. Em. del R. R. C. I. Le partenze nei giorni seguenti avverranno giuste le disposizioni che saranno date dal Commissari del Concorso.

Gli autoscafi hanno l'obbligo di non partire avanti il segnale che sarà loro dato dal Commissario delegato alla partenza.

Art. 23. — Durante la prima giornata gli autoscafi non potranno sorpassare le imbarcazioni a remi concorrenti alla regata di cui all'articolo precedente ed essi non dovranno mai disturbare durante la loro marcia i concorrenti suddetti né portare loro aiuto e neppure soccorso a meno che non ne siano esplicitamente richiesti o che risulti palese il pericolo personale per l'equipaggio o qualche suo componente.

In caso però di prestato aiuto o di assistenza incidente il pilota dell'autoscafo ne farà immediato rapporto al Commissari del Concorso ai quali forniranno tutte le spiegazioni del caso o che saranno richieste.

Per questa tappa sarà in facoltà della Commissione di imbarcare un Commissario a bordo di ogni autoscafo.

Art. 24. — Avanti la partenza sarà comunicato dalla Commissione a ciascun concorrente un orario di marcia che sarà opportuno sia mantenuto per quanto è possibile da essi concorrenti.

Art. 25. — La Commissione si riserva il diritto di dividere i concorrenti in due o più categorie o di indicare per ciascuna di esse una lancia pilota sulla quale sarà imbarcato un pilota pratico locale che dovrà segnare la rotta.

Art. 26. — In mancanza di speciali disposizioni del Commissari i concorrenti che si troveranno in vista l'uno dell'altro nei passi dei ponti di chiatte o di conche dovranno attendersi per far aprire il ponte o la conca una sol volta.

Art. 27. — Gli autoscafi inercendo o sorpassando natanti in carico dovranno limitare la propria velocità per modo di fornire la minore onda possibile.

Art. 28. — Il disposto dell'articolo 26 vale anche per il passaggio in quelle località dove si dovranno spostare dei natanti.

Art. 29. — Durante la terza tappa ed il loro arrivo a Chioggia tutti i concorrenti arrivati avanti le ore 14,30 dovranno arrestarsi.

Art. 30. — La partenza da Chioggia e il tratto da tale città a Venezia sarà fatto in ordine compatto e gli autoscafi dovranno seguire il proscato della Commissione che non potranno per nessuna ragione sorpassare.

Art. 31. — La Commissione distribuirà a ciascun concorrente una dettagliata ed aggiornata carta di navigazione e fornirà ai concorrente chiaro istruzioni scritte avanti la partenza.

Art. 32. — La Commissione ha inoltre ottenuto dal competente R. Genio Civile che siano segnalate le secche e i bassifondi.

Art. 33. — In caso d'investimento è concesso all'equipaggio della lancia che ha subito l'incidente di farsi aiutare da altri concorrenti.

Art. 34. — In caso di pericolo è obbligo dei concorrenti di aiutare i pericolanti ed in facoltà a chi trovasi in pericolo di richiedere l'aiuto degli altri concorrenti che lo dovranno prestare.

Tale norma vale anche per il semplice investimento senza evidente pericolo immediato o futuro per chi ha investito.

Art. 35. — Per quanto non è detto nel presente Regolamento hanno valore le disposizioni del Regolamento internazionale per evitare gli abbordi.

Schizzo dell'arch. Luca Beltrami per la targa di argento mancino da asse-



gnare ad ogni autoscafo concorrente, modellata ed eseguita dallo stab. Johnson.

L'attualità nell'immagine.



Panorama di Costantinopoli.



Una via di Costantinopoli imbandierata dopo la concessione della Costituzione.
(Fot. del Socio Dott. G. Danda).



Capoluogo di Valsavaranche.



Il Re ed il suo seguito si recano alla battuta.



Accampamento reale di caccia a Orvielle.
(Fot. Brocherel).



Un record auto-alpinatico. La salita del Mottarone in automobile, compiuta dal nostro Console di Pallanza signor Francioli, il giorno 28 luglio, in sette ore.



Manovre navali.



Colonne d'acqua sollevate dall'esplosione di ginnotti e di torpedini.



BIBLIOTECA.

Così ai soci, autori di pubblicazioni, specialmente quelle che hanno un carattere affine alla materia nostra — come alle Case editrici facciamo ancora presente che pubblicheremo in questa rubrica un cenno di tutti i libri che verranno indirizzati in omaggio, tanto al Touring che alla Direzione della Rivista Mensile.

Sarà fatta poi la recensione di quei libri di cui riceveremo almeno due copie.

Ciò a fine di dare ai nostri 70.000 Soci ragguaglio ed orientamento circa le fonti della cultura turistica e della cultura generale.

Annibale Maria Barbieri, Gli scopi ed i mezzi della pubblicità. Estratto dalla rivista di studi *Il Munnello*, pag. 12. Borgo S. Donino e Salsomaggiore, Tipografia Ditta Verderi e C.

Ing. Attilio Ranza, tenente del Genio, Fototopografia e Fotogrammetria aerea. Nuovo metodo per rilevamento topografico di estese zone di terreno. (Estratto dalla *Rivista d'Artiglieria e Genio*, volume III-IV). Enrico Voghera, Roma 1907.

Handbuch des Deutschen Touring Club 1908; pagine 149. Verwaltungssitz: München-Geschäftsstelle: Schommerstrasse, 21.

Sweden Edited by the Swedish Touring Club. Con 17 mappe e 7 piani. Seconda edizione riveduta. Guide del Touring Club Svedese VII. London, Thos. Cook e Son, Ludgate Circus e C., 1906.

G. Mantica, Le nuove lampade elettriche ad incandescenza. Note di laboratorio e considerazioni. Volume primo: lampade elettriche a filamento di carbone; lampade elettriche a filamento metallico; pag. 165. Biblioteca dell'Associazione *Uenti Energia Elettrica d'Italia*, via Cernabi, 11. Milano, Tipografia Antonio Cordani, Milano.

Scenska Turist-Föreningens Årskrift för år 1908. Med Tyvårhundraåtthotva Illustrationer och en kartsksam; pag. 438. Stockholm, Wahlström e Widstrand.

Den Norske Turistforenings aarhog for 1908. Med 1 portraet, 86 billeder, 3 korter og 1 tegning; pag. 274. Kristiania Grundahl e Sons Bogtrykkeri 1908.

Manuale della Provincia di Como. Anno LXXI; 1908; pag. 322. Como, Tipografia Ostinelli di Bertolini, Nani e C.

La Scuola professionale per conducenti di automobili. Relazione del cav. Luigi Brigatti, direttore della Scuola istituita dall'Automobile Club di Milano.

Ing. Leopoldo Candiani, Venezia e le sue vie di penetrazione nel continente. VII Congresso degli Ingegneri ferroviari Italiani, Venezia 1908; pagine 26. Roma, Cooperativa editrice fra ingegneri Italiani per pubblicazioni tecnico-scientifico-professionali. Stabilimento tipografico della Società Editrice Laxiale, 1908.

Della nobilissima e dotta relazione esposta dall'ing. Candiani al Congresso degli ingegneri tenutosi quest'anno a Venezia e già comparsa nel N. 11 e 12 dell'*Ingegneria ferroviaria*, l'autore opportunamente ha composto un opuscolo, pubblicazione che meglio s'adatta agli intenti di propaganda del principio della navigazione interna di cui l'ing. Candiani si è fatto strenuo quanto autorevole apostolo.

Bernardo Arnaboldi, Passeggiata nel nord-ovest della Francia, con 385 illustrazioni; pag. 507. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo.

Quando si parla della Francia, generalmente al nostro pensiero si affaccia solo l'immagine di Parigi, la grande e babelica metropoli di cui scrivono e scrissero tante e si numerose generazioni di letterati. Eppure c'è una regione vasta che ancor più della capitale reca il suggello della sionomia e della storia francese. Ed è appunto quella zona che si stende a nord-ovest della Francia e comprende la placida Normandia, grassa di pascoli, ed altera di monumenti gotici, l'aspra e fiera Bretagna sognante ancora, dalle sue spiagge rocciose, memorie di gesta leggendarie, l'Anjou, la Turenna e l'Orleana.

Di questi paesi ci parla l'autore con fine spirito d'osservazione, anima di poeta e rara dottrina. I pregi intrinseci dell'opera si integrano all'altissima eleganza della veste tipografica e delle illustrazioni originali ed interessantissime.

Mario Beretta, La questione finanziaria della navigazione interna. Estratto dal *Monitor Tecnico* N. 12 e 13, anno 1908; pag. 39. Società Editrice Tecnico-scientifica, Milano.

È un contributo valido che l'autore competente studioso, reca alla rifioritura di studi che, in quest'anno soprattutto, sorgono intorno al vitale problema della navigazione fluviale. La questione è trattata dal lato più pratico e più essenziale in riguardo all'attuazione; vogliamo dire dal lato finanziario.

Questo studio merita — poiché il raffronto colle iniziative degli altri Stati è così preciso e convincente — di interessare e scuotere le nostre Autorità politiche.

Alece Cionini, La Sardegna (Note ed impressioni di viaggio); pag. 296. Parma Tipografia Luigi Battel.

Se oggi giorno ancora la Sardegna viene da molti inmeritadamente considerata come una terra avulsa dalla compagine nazionale, remota e, quasi diremmo inesplorata — ciò si deve al fatto che pochi si son curati di visitarla e di descriverla al pubblico nostro. A questa lacuna ha degnamente riparato l'autore, con una esposizione piena ed attraente dei luoghi, degli abitanti e del costume della bella e generosa isola nostra.

L. Capelletti, Da Aiaccio alla Beresina; pag. 196. Piccola Biblioteca di scienze moderne, Fratelli Bocca Editori.

È una nuova opera (in seconda su questo tema dell'autore) che la Ditta editrice Fratelli Bocca mette in circolazione in prosecuzione della sua nobile missione di cultura.

Questo volume viene ad arricchire la copiosa raccolta di studi critici intorno alla prodigiosa storia di quel turista formidabile che fu Napoleone il grande.

E. Ferrante, Ingegnere di riparto dell'Ufficio tecnico provinciale di Vicenza. Studio comparativo sullo stato della manutenzione stradale in quanto interessa le Amministrazioni provinciali. Arti Grafiche Vicentine, Vicenza, 1908.

È un lavoro assai pregevole e di vero interesse per la viabilità. Tratta del problema della manutenzione stradale, nei suoi vari elementi dipendenti da cause naturali, economiche e d'indole tecnica. Espone con chiarezza i metodi tecnici ed amministrativi di manutenzione nelle varie provincie; un quadro grafico comparativo indica come viene trattata la viabilità provinciale in tutto il Regno, colle notizie desunte da una inchiesta fatta presso tutti gli Uffici tecnici provinciali, che hanno risposto, meno poche eccezioni, con cortesia e sollecitudine, al questionario inviato loro dall'autore.

L'opera del Ferrante, diligente e coscienziosa, sarà apprezzata al giusto valore da quanti si occupano della viabilità, e porta un contributo notevole allo studio del problema, al quale oggi si dedicano parecchi distinti funzionari tecnici delle provincie, ciò che deve essere rilevato con compiacenza, specialmente dal T. C. I. che ha dato il primo impulso al novello indirizzo di studi.

Antologia per le Signore. Pubblicazione illustrata diretta da **F. Piccinini**, Direzione e Amm. in Milano, via Solferino, 25.

Il dott. F. Piccinini, noto per i suoi studi di storia della medicina e sulle malattie del lavoro, pubblica, in elegante edizione, col titolo: *Antologia per le Signore*, una bellissima raccolta di scritti su argomenti d'arte, di letteratura, di estetica, di psicologia femminile, ecc.

L'attraente pubblicazione tocca anche argomenti di grande attualità (nella vita italiana) e serve certamente, oltre che per amena ed istruttiva lettura, ad indicare alle signore, all'infuori del gravi e troppo vivi dibattiti ai quali alcune di esse, in questi ultimi tempi, hanno creduto doversi cimentare, dei campi aperti ed elevati per la loro attività intellettuale e pratica.

Il dott. Piccinini, che nella prefazione dice del tutto senza pretese questa pubblicazione, fatta quasi a scopo di svago, ha in realtà compiuto con essa un'opera buona, sia per i mezzi che per lo scopo.

Codice della strada.

Il Codice della strada (ormai questa è quasi una dizione tecnica) è l'insieme delle norme che dovrebbero regolare nell'ambito della legalità e per cortesia reciproca di quanti usano le strade, la circolazione su di esse.

Parecchi Codici delle strade vennero in luce all'estero e il Touring ne sta studiando uno per il nostro paese. Nessuno ebbe finora una sanzione ufficiale sufficientemente larga degli interessati, consociati nelle Federazioni dei Sodalizi. Il Codice completo e ideale dovrebbe tener conto dei diritti e doveri naturali e di quelli sanciti dalle leggi.

Intanto l'avv. ing. Bernardo Garbati, molto competente in materia, ci manda un interessante studio che pubblichiamo volentieri perchè ogni norma che ha fondamento nelle nostre leggi e nei nostri regolamenti ha preciso richiamo ai corrispondenti articoli.

Che se a tali articoli si aggiungessero quelli della legge e regolamento stranieri se ne vedrebbero facilmente le sovrapposizioni e le divergenze, il che darebbe luogo a constatare le consuetudini comuni e a mettere meglio in rilievo le prescrizioni speciali a ciascuna nazione.

Nel Codice qui sotto riportato non si parla di pedoni. Non già che essi siano stati dimenticati — osserva l'avv. Garbati — bensì perchè sanno da noi per lunga consuetudine che debbono tenere la destra, ed anche perchè ad essi basta vedere quali siano i diritti e i doveri degli altri utenti della strada per conoscere e circoscrivere i propri.

CAPO I. Preparativi.

Art. 1. — L'automobilista, oltrechè accertarsi del buon funzionamento del motore e dei due freni prescritti, deve assicurarsi che l'automobile sia munito della licenza di circolazione, della tromba, delle due targhe, dei due fanali anteriori di cui il sinistro a luce verde e del fanale a luce bianca lateralmente alla targa posteriore, del certificato d'idoneità del conducente, e del contrassegno (1).

Il motociclista deve avere analoghe cure, bastando tuttavia per la sua macchina la sola targa posteriore, il solo fanale anteriore e la cornetta anziché la tromba (2).

Il ciclista deve avere in ordine il freno, l'apparecchio avvisatore, il fanale, se di notte o durante la pubblica illuminazione, e il contrassegno (3).

Il carrettiere deve curare che sulla parte sinistra del veicolo sia affissa la targa a fondo bianco e caratteri neri; deve avere le redini e guidare sempre con esse; deve avere un lume acceso in tempo di notte; deve curare che i cerchi delle ruote siano

proporzionali al carico a norma delle disposizioni dei Comuni da attraversare (4).

Le vetture private e di piazza debbono di notte avere almeno un fanale acceso (4).

Per le vetture pubbliche da viaggiatori e i grandi carri da trasporto; per gli automobili provenienti dall'estero, per quelli destinati a servizi militari e per quelli ad uso pubblico sonvi disposizioni speciali (5).

La tromba e la cornetta prescritte rispettivamente per le automobili e i motocicli non possono essere usate dai conduttori degli altri veicoli (8).

CAPO II.

Sulla strada.

Art. 2. — La velocità delle automobili e dei motocicli può di giorno raggiungere il massimo di 12 chilometri all'ora nell'abitato e di 40 chilometri all'ora in aperta campagna. Dev'essere però ridotta a non più di 15 se di notte e moderata secondo le diverse circostanze e secondo le prescrizioni municipali che siano chiaramente indicate nei tratti di via da percorrere (6).

La velocità dei velocipedi deve pure essere moderata negli abitati e secondo le circostanze. Non deve mai togliere ambedue le mani dal manubrio e ambedue i piedi dai pedali; nei casi più difficili deve scendere (7).

Le triplete, ecc., devono essere condotte a mano negli abitati. E' vietato salire in due su un velocipede ad un solo posto, e di applicarvi oggetti troppo sporgenti dai lati (7).

La corsa delle bestie da tiro o da soma non deve mai essere troppo rapida (8).

Art. 3. — Non si possono fare gare di velocità senza autorizzazione dell'Autorità competente (9).

Art. 4. — Qualsiasi veicolo deve costantemente tenere la propria destra e, solo per oltrepassare altri veicoli, deve portarsi a sinistra (10).

Chi vuole oltrepassare deve darne prima avviso coll'apparecchio sonoro, e chi sta davanti deve piegare a destra in modo da lasciare metà della strada libera (10).

Tanto in questo caso, quanto nell'incrocio di due o più veicoli, la velocità di essi deve prudenzialmente essere ridotta anzichè aumentata.

Art. 5. — Nell'attraversare città superiori a 25 000 abitanti, all'entrata delle quali sia stato messo dalle rispettive Autorità comunali i cartelli con la scritta ben visibile: « tenere la sinistra », dovranno i veicoli tenere la sinistra anzichè la destra, e regolarsi di conseguenza nell'incrociarsi e nell'oltrepassarsi (11).

Art. 6. — Nelle curve, nelle svolte e nei crocicchi delle vie, nelle strade strette e nelle discese, in casi di agglomeramenti di persone o di ostacoli o d'in-

(1) Vedi art. 54, 55, 56, 59, 62, 66, Reg. 8-I-1905 n. 24; art. 2 legge 10-XII-1905 n. 582; e art. 3 Reg. 22-IV-1906 n. 138;

(2) Vedi art. 84, 85, 86, Reg. 8-I-1905 n. 24; oltre gli ora citati art. 2 e 3.

(3) Vedi art. 2 Reg. 16-XII-1897; l'art. 44 Reg. 8-I-1905; e i sopra citati art. 2 e 3.

(4) Vedi art. 34, 39, 36 e 32 Reg. 8-I-1905.

(5) Vedi art. 35, 40, 69, 70, 72 e seg. Reg. 8-I-1905.

(6) Vedi art. 67 e 64 Reg. 8-I-1905.

(7) Vedi art. 7, 4 e 12 Reg. 16-XII-1897.

(8) Vedi art. 44 Reg. 8-I-1905.

(9) Vedi art. 68 Reg. 8-I-1905 e art. 8 Reg. 16-XII-1897

(10) Vedi art. 89 Reg. 8-I-1905 e art. 11 Reg. 16-XII-1897

(11) Vedi art. 89 Reg. 8-I-1905 e art. 11 Reg. 16-XII-1897

IL CARBONE LIQUIDO

L'importanza che la benzina è venuta assumendo come combustibile, autorizza a paragonarla al carbone. Ormai essa è legata a tutte le conquiste della velocità: dalle motociclette agli automobili, dai motonautici agli aeroplani, ai dirigibili. Il motore potente e leggero — tanta parte delle attuali conquiste e delle future speranze della meccanica — senza la benzina non sarebbe stato possibile.

Ma appunto perchè molto ricercata, la benzina è oggetto di sofisticazioni e di manipolazioni abilissime. E' di somma necessità per chi ha motori ad essenza, essere garantito sempre ed in ogni caso della qualità.

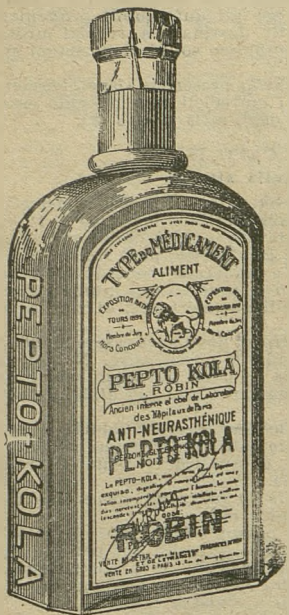
Ho avuto occasione di visitare la sede della Società infiammabili G. Arnoldi e C. di Milano — via Paolo da Cannobbio, 37 — nonchè i suoi depositi via Argellati, 45, ed ho potuto convincermi della vastità dell'importazione che questa

Ditta ha colla Germania, e della serietà dei metodi adottati per garantire ai clienti un prodotto finissimo. La benzina, infatti, prima di essere versata nei recipienti inesplosibili — coi quali viene consegnata a domicilio dei clienti, o può essere spedita a questi per ferrovia — viene purificata col mezzo di un depuratore speciale, brevettato.

Questo trattamento ha un'importanza grandissima. Si aggiunga che la forte quantità di benzina importata consente alla Società infiammabili di mantenere alla benzina il prezzo minimo che il mercato può consentire, specie con coloro che s'impegnano per forti consumi, e per i soci del Touring Club Italiano e per tutti i rivenditori affiliati, sul prezzo corrente accorda uno sconto speciale del 3 per cento. Ed anche questo è assai importante, perchè oltre che per l'automobile, per moltissimi altri usi industriali, la benzina è necessaria come il pane per l'uomo.

Pepto-Kola Robin

(Peptone, Kola, Glicerofosfati)



È uno squisito liquore, il quale oltre all'azione stimolante e nutritiva della Kola e dei Glicerofosfati, ha in sè quella del peptone, che riesce pure efficacissimo come nutriente ed eccitante. Inoltre, per coloro che hanno bisogno di leggere quantità di alcool, esso ne fornisce in piccola dose, quanto è necessario ad eccitare senza nuocere.

Il turista dovrebbe averne sempre nella sua fiaschetta, perchè con la "Pepto-Kola", egli potrà affrontare sicuro lo sforzo muscolare e nervoso dello sport, potrà chiedere al prezioso liquore l'aiuto contro l'incipiente esaurimento, il sostegno per aspettare senza sofferenza il pasto ritardato, l'eccitamento dell'appetito talora attutito dal senso penoso di stanchezza.

Un bicchierino da liquori prima del pasto è un eccellente aperitivo, dopo il pasto sostituisce benissimo il caffè, chè non è facile procurarsi durante un'escursione sportiva.

Glikolaina Robin

(Kola e Glicerofosfati)

La noce di Kola, che è a torto poco nota in Italia, contiene un principio attivo detto rosso di Kola, ricco di teobromina, caffeina, ecc., stimolante potente del sistema nervoso, e dell'energia muscolare.

Nella Glikolaina Robin l'estratto completo di noce di Kola fresca, perchè ritirata direttamente dalle proprie coltivazioni, è associata ai Glicerofosfati, cosicchè all'azione stimolante si unisce quella nutriente, specie per il sistema nervoso, fonte prima di ogni attività.

Per i turisti che, oltre alla forza muscolare hanno tanta necessità del perfetto equilibrio nervoso, la Glikolaina riesce un prezioso sussidio, un reintegrante ottimo delle energie esauritesi nello sforzo nervoso e muscolare. La forma granulare è indicatissima per la ingestione, in dose di uno o due cucchiaini da caffè dopo il pasto. Non contiene alcool, pur essendo un alimento di risparmio.

In vendita presso tutte le buone Farmacie, i principali Droghieri, ed in mancanza, presso la Casa produttrice



MAURICE ROBIN - Filiale per l'Italia: **MILANO**

16, Via Monte Napoleone

Telefono 70-49

gombro, dovranno i conduttori di veicoli qualsiasi rallentare eventualmente fino al passo d'uomo e fino anche a fermarsi, nonchè osservare le soprascritte regole in modo scrupoloso, facendo pure sempre abbondante uso dei segnali acustici.

Negli abitati lo scrupolo dovrà essere ancor maggiore (12).

Art. 12. — All'incontro di uomini o di animali, in specie se questi mostrino segni di paura, si dovrà rallentare occorrendo fino al passo d'uomo e fino a fermarsi, secondochè le circostanze e la prudenza lo richiedano (12).

Art. 13. — Altrettanto dicasi quando si debba o si voglia oltrepassare uomini od animali. Inoltre in questo caso si dovrà sempre dare in precedenza ripetuti segnali acustici (12).

Art. 14. — E' vietato di percorrere, con veicoli, marciapiedi, strade o viali riservati ai pedoni od ai cavalli da sella, e di interrompere file di truppe, squadre di scolari, cortei o processioni (13).

Art. 15. — Nelle fermate sia i veicoli che gli animali devono lasciar libera metà almeno della larghezza stradale. Qualora la strada sia angusta è proibito ogni fermata che non sia resa assolutamente necessaria per riparare sul posto a qualche guasto (14).

Art. 16. — Le mandre di animali di qualunque specie debbono essere guidate da un numero sufficiente di conduttori; non debbono occupare più della metà della larghezza stradale e non debbono arrestarsi sulle strade sia di giorno che di notte (15).

Art. 17. — E' obbligatorio fermarsi a semplice invito degli Agenti di Polizia (16).

(12) Vedi art. 41, 42, 43, 44, 67 e 84, Reg. 8-I-1905; e art. 17 e 11 Reg. 16-XII-1897.

(13) Vedi art. 45 Reg. 8-I-1905; e art. 5, 6 e 9 Reg. 16-XII-1897.

(14) Vedi art. 29 e 39 Reg. 8-I-1905.

(15) Vedi art. 27 Reg. 8-I-1905.

(16) Vedi art. 89 e 89 Reg. 8-I-1905.

CAPO III.

Guasti e Infortuni.

Art. 18. — Avvenendo una disgrazia ad un veicolo qualsiasi è dovere naturale d'ognuno che si trovi a passare per quel luogo di soccorrere le persone che fossero ferite, e di offrire il proprio veicolo per il trasporto al più vicino luogo di cura.

E' pure dovere di solidarietà umana di aiutare (salvo eventuale compenso) chi si trova impossibilitato a proseguire per un guasto al veicolo. L'automobilista e il motociclista dovranno anche all'evenienza cedere una certa quantità di benzina possibilmente sufficiente per arrivare al primo luogo di rifornimento.

CAPO IV.

Contravvenzioni.

Art. 19. — In caso di contestata contravvenzione, il contravventore dovrà immediatamente cercare tra le persone presenti chi possa testimoniare in suo favore; ed all'udienza in cui sarà chiamato davanti al Pretore potrà presentarsi personalmente, coi suoi testi di difesa, oppure potrà farsi rappresentare da persona di sua fiducia munita di procura speciale (17). L'assistenza d'un avvocato non è necessaria.

Art. 20. — In caso di contravvenzione... al volo, converrà sempre, nell'interesse comune, affrontare il giudizio del Pretore, e non pagare in via amministrativa se non quando si sappia di meritare veramente la penalità.

CAPO V.

Articoli aggiunti (per i residenti all'estero).

Art. 21. — Per gli automobili e motocicli provenienti dall'estero debbono esibire agli Uffici doganali i documenti prescritti per la circolazione nel paese d'origine.

Gli Uffici doganali rilasciano un certificato di tale esibizione, il quale dà diritto a circolare nel Regno (18).

(17) Vedi art. 271 Cod. Proc. Pen.

(18) Vedi art. 69 e 84 Reg. 8-I-1905.



VULCANO

Splendido scaldabagno brevettato a pressione d'acqua, con accensione a gas automatica istantanea. Facile funzionamento e applicazione. Massimo rendimento nella temperatura dell'acqua con massima economia nel consumo del gas. Circa 150 litri d'acqua calda a 45 gradi in 15 minuti.

SCONTI speciali ai Soci del T. C. I.
e agli Alberghi, Istituti di cura, ecc.

Domandare catalogo e schiarimenti alla Ditta
F.lli ZANINETTI, MILANO - Viale Volta, 11

AUTOMOBILI

WOLSIIT

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI
VETTURE DA TURISMO
E INDUSTRIALI

Regolarità ♣ Resistenza ♣ Economia

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIIT
Anonima Capitale L. 2 000 000
OFFICINE — **LEGNANO** — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42
GARAGE — S. Cristoforo, 37 **MILANO**

GOLD MEDAL



MILAN. 1906.

CICLISTI!!

È giunto il momento delle vacanze. — Se nelle vostre gite in montagna voi volete mettere la vostra vita in pericolo

NON LEGGETE

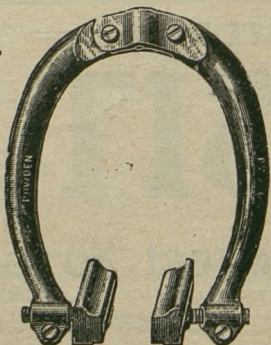
QUESTO AVVISO

Se, invece, voi volete viaggiare tranquilli senza la minima noia e rientrare nelle vostre famiglie sani e salvi, esigete sulla vostra Bicietta il **vero**

FRENO BOWDEN

ed osservate che non vi forniscano una imitazione a buon mercato. Esigete che il nome BOWDEN sia impresso su ogni pezzo del freno.

In vendita
presso tutti
gli
agenti serii



oppure presso il
Comptoir Général
des Freins
de Cycles Ltd.

MILANO - Via G. Sirtori, 16 bis

Art. 22. — Tale certificato è valevole per tre mesi conformemente alla bolletta di temporanea importazione, che viene rilasciata insieme ad esso dagli uffici doganali dietro corrispondente deposito (19).

Il termine di tre mesi può al suo scadere essere prorogato di altri tre mesi, previo pagamento della tassa annuale (19).

Idem per i velocipedi (19).

Art. 23. — Occorre ben notare che l'ora detta tassa annuale vigente in Italia deve essere indecibilmente pagata prima che scada il termine dei tre mesi dal giorno della temporanea importazione (20).

Art. 24. — Il trittico rilasciato dal T. C. I., evita agli automobilisti il deposito presso le dogane, al momento dell'entrata in Italia (21).

Analogamente il permesso di circolazione per i velocipedi e i motocicli dei soci, residenti all'estero, delle Società resesi garanti del ritorno all'estero in tempo debito dei velocipedi e motocicli stessi (21).

(19) Ved. art. 13 e 14 Reg. 22 Aprile n. 138.

(20) Vedi art. 3 comma c) Leg. 10-XII-1905 n. 582; e art. 12, 13 e 14 Reg. 22-IV-1906.

(21) Vedi art. 13 lett. c) e b) e 14 Reg. 22-IV-1906



Automobili a corsa eccessiva Improcedibilità dell'azione penale.

L'azione penale è improcedibile per violazione al Reg. 8 gennaio 1905, sulla circolazione dei veicoli se-moventi, allorché il Prefetto o il Sindaco, a seconda che la contravvenzione fu accertata su strada provinciale o comunale, non ha dato notizia all'interessato,

dell'elevata contravvenzione, entro 8 giorni dalla data del verbale, e non ha lasciato decorrere il termine di giorni 20, prima di trasmettere gli atti all'autorità giudiziaria, durante il quale termine è sempre in pieno diritto dell'imputato di inoltrare domanda per essere ammesso a far oblazione.

Sentenza della Pretura di Trino in data 6 giugno 1908 nella causa penale del P. M. — contro Bertone Carlo di Francesco industriale e geometra, nato a Pontestura — residente a Casale — imputato della contravvenzione prevista dall'art. 67 del Regolamento 8 gennaio 1905 N. 21 per la polizia stradale e punita dall'art. 103, capoverso lettera A di detto Regolamento, perchè il 28 febbraio 1908 attraversò via Torino di Palazzolo Vercellese con un'automobile a velocità maggiore di quella consentita dal regolamento stesso.

Osservasi in fatto che con rapporto 28 febbraio ultimo scorso le guardie campestri di Palazzolo Vercellese riferirono a questa Pretura che in detto giorno una automobile colle indicazioni in prova N. 5 - Bianchi-Milano, correndo a tutta velocità lungo lo stradale provinciale che da Palazzolo porta a Torino aveva travolto ed ucciso un cane di proprietà di certo Raina Giuseppe, il quale aveva manifestato ad essi verbalizzanti l'intenzione di conseguire il risarcimento del danno subito.

Respinto detto rapporto perchè venisse redatto secondo le forme prescritte dal Regolamento di polizia stradale, venne in seguito restituito a questa Pretura insieme ad altro verbale di denuncia, ov'era detto che l'automobile sopracordata aveva nelle suddette circostanze di tempo e di luogo tenuta una velocità maggiore di quella prescritta dall'articolo 67 del Regolamento succitato.

Esperite le opportune indagini, si accertò che chi guidava l'automobile era il geometra Bertone Carlo; da ciò il di lui rinvio al giudizio, sull'istanza del P. M. per rispondere della imputazione sopra riportata.

Eccepi l'imputato la improcedibilità dell'azione penale per inosservanza delle disposizioni contenute nell'art. 100 del Regolamento di polizia stradale, e

BIANCHI

Vettura leggera 14-20 HP. a Cardano

L'ideale delle Vetture per città e viaggi.

MASSIMA ECONOMIA NEL PREZZO,
NEL CONSUMO DELLA BENZINA,
GOMME, RIPARAZIONI, ecc. ♣ ♣ ♣

Domandate dettagli e prezzi alla

Soc. Anon. E BIANCHI - MILANO
Via Paolo Frisi, 72

SETTIMANA DI OSTENDA

1ª GIORNATA - Record del 5 chilometri.

VELOCITÀ.

- 5ª Categoria: 1º Fischer su «*Vivinus*»
pneumatici DUNLOP
- 3ª Categoria: 1º Hautvast su «*Bayard-Clement*»
pneumatici DUNLOP
- 2ª Categoria: 1º Ville su «*Métallurgique*»
pneumatici DUNLOP

TURISTI.

- 3ª Categoria: 1º Wery su «*Nagant*»
pneumatici DUNLOP
- 4ª Categoria: 1º Gehenniaux su «*Berliet*»
pneumatici DUNLOP
- 5ª Categoria: 1º Wery su «*Nagant*»
pneumatici DUNLOP

2ª GIORNATA - Circuito del Litorale per Turisti (6 giri, km. 400)

Vetture a 4 cilindri.

- 2ª Categoria: 1º Boulard su «*Germain*»
pneumatici DUNLOP
- 3ª Categoria: 1º P. d'Aoust su «*Fondu*»
pneumatici DUNLOP
- 4ª Categoria: 1º Gehenniaux su «*Berliet*»
pneumatici DUNLOP

Vetture a 6 cilindri.

- 2ª Categoria: 1º Barone Von Zuylen su
«*Berliet Saventhem*» pneum. DUNLOP

3ª GIORNATA - Record del chilom. lanciato.

VELOCITÀ.

- 5ª Categoria: 1º Fischer su «*Vivinus*»
pneumatici DUNLOP
- 3ª Categoria: 1º Hautvast su «*Bayard-Clement*»
pneumatici DUNLOP
- 2ª Categoria: 1º Ville su «*Métallurgique*»
pneumatici DUNLOP

TURISTI.

- 2ª Categoria: 1º Boulard su «*Germain*»
pneumatici DUNLOP
- 3ª Categoria: 1º Wery su «*Nagant*»
pneumatici DUNLOP
- 5ª Categoria: 1º Wery su «*Nagant*»
pneumatici DUNLOP

Prova del miglio da fermo.

VELOCITÀ.

- 5ª Categoria: 1º Fischer su «*Vivinus*»
pneumatici DUNLOP
- 3ª Categoria: 1º Hautvast su «*Bayard-Clement*»
pneumatici DUNLOP
- 2ª Categoria: 1º Ville su «*Métallurgique*»
pneumatici DUNLOP

TURISTI.

- 2ª Categoria: 1º Boulard su «*Germain*»
pneumatici DUNLOP
- 3ª Categoria: 1º Wery su «*Nagant*»
pneumatici DUNLOP
- 4ª Categoria: 1º Gehenniaux su «*Berliet*»
pneumatici DUNLOP
- 5ª Categoria: 1º Wery su «*Nagant*»
pneumatici DUNLOP

Coppa del Duca d'Orleans.

- 1º Gehenniaux su «*Berliet*»
pneumatici DUNLOP

Meeting di Boulogne.

VELOCITÀ - 3 chilometri da fermo.

- 1º Hautvast su «*Bayard-Clement*»
pneumatici DUNLOP

VELOCITÀ - 1 miglio da fermo in salita.

- 1º Hautvast su «*Bayard-Clement*»
pneumatici DUNLOP

TURISTI.

- 5ª Categoria: 1º Wery su «*Nagant*»
pneumatici DUNLOP

Gran Premio di Boulogne.

- 1º Wery su «*Nagant*»
pneumatici DUNLOP

Tutti su
PNEUMATICI

DUNLOP

I MIGLIORI

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, 1ª - MILANO
Succursale: TORINO - Via Bertola, 9

nel merito sostenne di non aver mai ecceduto la velocità consentita.

Osservasi in diritto che, prescindendo dal considerare se i verbalizzanti ottemperarono o no all'obbligo loro di intimare al conduttore dell'automobile di fermarsi e se accertarono in suo confronto il fatto contravvenzionale, egli è certo che fu violata la norma obbligatoria, di cui tratta l'art. 100 del Regolamento in esame. In vero ivi è detto che l'agente che ha redatto il verbale di contravvenzione deve trasmettere in via gerarchica entro tre giorni, al Prefetto della Provincia in cui la contravvenzione fu elevata, se trattasi di strade nazionali o provinciali, o al sindaco, se trattasi di strade comunali. Il Prefetto o il Sindaco nel termine di otto giorni dal verbale deve dare notizia all'interessato della contravvenzione elevatagli, dichiarandogli che potrà essere ammesso a fare oblazione, e solo nel caso in cui questa non venga fatta o venga rifiutata gli atti vengono trasmessi all'Autorità giudiziaria per il giudizio.

Chiara, esplicita ed imperativa è pertanto la disposizione del Regolamento di polizia che si vuole violata dal Bertone, epperò questi non può essere passabile di azione penale se prima non siasi ottemperato alle prescrizioni contenute nel ricordato articolo 100, che danno al contravventore la possibilità e il diritto di non essere tradotto come imputato dinanzi all'Autorità giudiziaria e di veder risolta in via amministrativa la violazione di legge che gli si addebita.

Ciò premesso, dev'essere senz'altro dichiarare improcedibile l'azione penale. P. Q. M. — V. l'art. 343 C. P. Penale — dichiara:

Non farsi luogo a procedere in confronto di Bertone Carlo in ordine alla contravvenzione ascrittagli per essere improcedibile l'azione penale.

Torino, 6 giugno 1908.



La Direzione del Touring nelle sue ultime sedute ha preso fra l'altro le seguenti deliberazioni:

CONSOLATO DI CAGLIARI. — Si prende atto e si manda a ringraziare il Capo Console dott. Casotti della partecipazione ai ricevimenti che egli e tutti i consoli dell'isola hanno voluto dare nell'occasione della gita dell'Audax in Sardegna, a testimoniare delle tradizioni di cordiale ospitalità del Touring Club Italiano.

PUBBLICAZIONE DEL CONCORSO PROGETTI D'ALBERGO. — Si approva di fare una pubblica-

zione a titolo di propaganda da distribuire in omaggio ai deputati, ai senatori, alle autorità ed a quanti possono avere interesse a sostenere validamente le iniziative del Touring.

CONSEGNA MEDAGLIE CONCORSO ALBERGHI. — Si delibera di offrire in omaggio una medaglia d'argento ai membri della Giuria del Concorso progetti d'Alberghi accompagnando i ringraziamenti della Direzione per l'opera prestata nell'organizzazione del Concorso.

ESPOSIZIONE DELLA STRADA PARIGI. — Si delibera di inscrivere il Touring Club Italiano all'Esposizione della strada che si terrà a Parigi dall'11 al 18 ottobre p. v. esponendo tutto quello che riguarda pubblicazioni, guide, carte, monografie, con speciale rispetto alle pubblicazioni che hanno soprattutto carattere tecnico, (*Manuale stradino, Regolamento sullo sforzo di trazione, ecc.*) ed una mostra completa di tutte le nostre segnalazioni stradali.

Si delibera di affidare al capo console di Parigi, Berteaux, le pratiche per l'organizzazione di detta mostra.

OMAGGIO DEL GRAN PREMIO. — Viene presentata la Targa del Gran Premio dell'Esposizione di Milano 1906, omaggio personale del Direttore generale alla Direzione del Touring.

La Direzione prende in consegna la Targa con vivi ringraziamenti al Direttore generale e delibera di presentarla al Consiglio alla prima riunione.

CONVEGNO GENERALE DI TRENTO. — Si delibera che a rappresentare la Direzione intervenga il Direttore generale Comm. Johnson, il Capo Console generale Comm. Candiani e il Consigliere segretario Cav. Uff. Zaffaroni.

COMUNICAZIONI RELATIVE ALLA NAVE «REGINA MARGHERITA». — Si prende atto con vivo compiacimento dei telegrammi e delle comunicazioni relative alla consegna della Targa del Touring alla Nave *Regina Margherita*, Socia Vitalizia, consegna effettuata dal Consolato di Napoli.

TARGA, CONVEGNO, ADUNATA DI PIACENZA. — Si prende atto delle comunicazioni del segretario, cav. Zaffaroni, relative agli accordi presi coll'on. Raineri, con la provincia e con la città di Piacenza per il collocamento della targa del Touring destinata al ponte di Piacenza. La targa verrà posta su basamento apposto da costruirsi a cura di quegli Enti locali in uno dei piazzalotti esistenti all'ingresso del viadotto che conduce al ponte dalla parte della sponda piacentina. Si delibera di assumere per conto degli Enti stessi e d'incarico loro, l'esecuzione del basamento, in modo che l'opera venga collocata in tempo per l'inaugurazione da farsi durante il Convegno turistico.

Si prende atto delle disposizioni prese per assicurare l'Adunata V. C. A. in Piacenza e si approva

Voigtländer & Sohn, A. - S.

— BRUNSWICK (Germania)

.. MANIFATTURA D'OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE ..

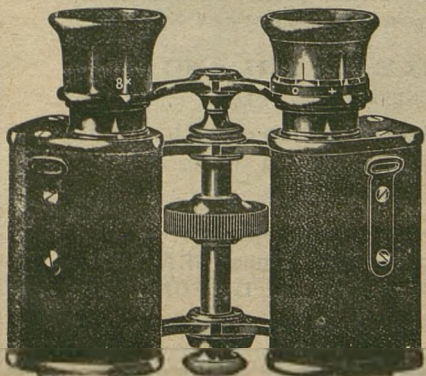
Succursali a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi, Londra, Mosca, Pietroburgo, New-York.

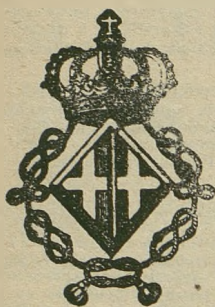
Binocoli Prismatici

per Viaggio, Sport, Caccia, Teatro, e Militari. In uso permanente nell'armata e marina germanica e all'estero.

In vendita presso tutti i negozianti di ottica

DOMANDARE PREZZO CORRENTE N. 280





FONOTIPIA

MILANO - Via Dante N. 4

FORNITORI DI S.M.
LA REGINA MADRE

Dischi "FONOTIPIA,,

a doppia faccia

con accompagnamento A GRANDE ORCHESTRA
CELEBRITÀ MONDIALI

Dischi "ODEON,,

a doppia faccia con accompagnamento d'ORCHESTRA

(BANDE CELEBRI DI TUTTO IL MONDO).

Disco piccolo da cm. 19 L. 3,50



Disco grande da cm. 27 L. 7,

Dischi "JUMBO,,

a doppia faccia.

Varietà, Canzonette napoletane, Ballabili, ecc.

IL MIGLIOR DISCO A BUON MERCATO

Disco-concerto da 25 centimetri L.

4,50

Della nuova serie di DISCHI FONOTIPIA A DOPPIA FACCIA che la Società Italiana di Fonotopia sta pubblicando, si raccomandano i seguenti

TENORE GIOVANNI ZENATELLO

Disco doppio del diametro di cm. 30

L. 20

74031 - La Gioconda (Ponchielli) Romanza di Enzo - *Cielo e mar.*

74045 - Un ballo in maschera (Verdi) Terzetto *Della città all'ocaso* - con EUGENIA BURZIO ed ELISA PETRI.

TENORE GIUSEPPE ANSELMI

Disco doppio del diametro di cm. 27

L. 15

62284 - 'O sole mio! (Di Capua) Canzone napoletana - *Che bella cosa 'na jurnata 'e sole*

62285 - Scètate! (Costa) Serenata napoletana *Si duorme o si nun duorme, o bella mia.*

CORPO DI MUSICA MUNICIPALE DI MILANO

Diretto dal Maestro Cav. PIO NEVI.

Disco doppio del diametro di cm. 27 L. 7,50

62252 - Paris-Printemps (Waldteufel) Polka.

62253 - Retraite enfantine (Waldteufel) Polka.

Disco doppio del diametro di cm. 30 L. 12,50

74051 - Mignon (Thomas) Sinfonia - Parte prima

74052 - Mignon » » » seconda

Chiedere Cataloghi e cartoline illustrate (Serie A) che si spediscono GRATIS dai principali negozianti del genere e dalla SOCIETÀ ITALIANA DI FONOTIPIA

MILANO - Via Dante, 4 - MILANO

per conto della Direzione la richiesta del rinvio di questa al 19 e 20 settembre per assicurare l'intervento del Battaglione bersaglieri ciclisti di Bologna. Nel medesimo tempo considerato che sia il Convegno generale, sia l'Adunata, sia la motonautica, sono tutte manifestazioni del Touring che avrebbero luogo in diverse date obbligando parecchi dei soci del Touring che interverrebbero volontari a tutte le manifestazioni a rinunciare a parte di esse, si stabilisce che il Convegno generale del Touring abbia luogo in Piacenza per il 20 settembre.

CONSOLATO

Consoli.

S. Pellegrino	Ermano Bonapace.
Sanremo	Marcello Ameglio.
Sassoferrato	Salvatore Rossi.
Sotto il Monte	Riccardo Terzi.
Sustinate	Glauco Moreschi.
Tivoli	Ignazio Bonacci.
Torre Annunziata	Avv. Carlo Rossi Filangieri.
Torricella del Pizzo	Dott. Angelo Ottolini.
Trento	Ing. Tommaso Stolcis.
Tromello	Giovanni Masinari.
Vallombrosa	Raimondo Braghetta.
Vicenza (Cons. Mil)	Ten. Guido Barutta.
Vi Ietta Barrea	D'Andrea Vincenzo.
Vittorito	Ettore Bellei.
Voghera	Ing. Gustavo Credazzi.
Volta Mantovana	Avv. Polluce Boselli.

Medici.

Bergamo	Dott. Marco Berizzi.
Bolsena	Dott. Arias Enrico Paolo.
Carmignano	dott. Lodovico Fedeli.
Castione de la Presolana	Dott. Angelo Longo.

Castrezzato	Dott. Lamberto Copetta.
Claut	Dott. Tullio Trevisan.
Correzzo	Dott. Francesco Pellegri.
Courmayeur	Dott. nob. Piero Pachic.
Empoli	Dott. Giovanni Pandolfi.
Furtei	Dott. Antiocho Fraù.
Genova	Dott. Adolfo Orsini.
Gerace Superiore	Dott. Gesumino Finognari.
Grotteria	Dott. Francesco Malgeri.
Lagonegro	Dott. Giuseppe Aldinio.
La Maddalena	Dott. Quirino Neroni.
Manciano	Dott. Tommaso Fratini.
Maslianico	Dott. Enrico Fusoni.
Mirano	Dott. Luigi Perale.
Mogadiscio	Dott. Amleto Nacciarone.
Moncalieri	Dott. Camillo Gaidano.
Monsummano	Dott. Arturo Marescotti.
Naso	Dott. Achille Pavone.
Noceto	Dott. Giovanni Lunardi.
Nogara	Dott. Camillo Raimondi.
Olgiate Olona	Dott. Nino Giorgetti.
Osnago	Dott. Giuseppe Pontevia.
Paderno d'Adda	Dott. Riccardo Gilardi.
Parre	Dott. Onorato Monguzzi.
Racconigi	Dott. Giuseppe Costamagna.
S. Pellegrino	Dott. Tommaso Manfredini.
Sanremo	Dott. Costanzo Scarella.
Solarolo	Dott. Decio Felici.

Legali.

Biella	Avv. Michele Bocca.
Borgo a Mozzano	Avv. Luigi Brancoli.
Melegnano	Avv. Giuseppe Caste'li.
Messina	Avv. Ottavio Spagnolio.
Napoli	Avv. Guido Ferraro.
Noale	Avv. Carlo Prandstraller.
Palmanova	Avv. Guglielmo Bearzi.
Palmi	Avv. Pasquale Saffioti.
Perugia	Avv. Enrico Leone Rosati.
Rimini	Avv. Giuseppe Costantino De Cicolla.
Verona	Avv. Plinio Malesani.



SORVEGLIANTI DEL MUNICIPIO
DI MILANO TUTTI CON BICICLETTE

“GRITZNER,,

E. FLAIG - MILANO

SOCIETÀ ANONIMA

CAPITALE

L. 2.500.000



—TORINO—

ROMA-MILANO

FIRENZE-GENOVA

NAPOLI-PADOVA



FIAT-ALBERTI-STORERO

AGENTI
GENERALI
AUTOMOBILI

FIAT

VETTURE

DA
CITTÀ
TURISMO
CORSA

OMNIBUS

MAGAZZINI DI
RIFORMIMENTO

Assortimento vetture complete con
carrozzeria, pronte per la vendita

CHARS-A-BANCS
CARRI TRASPORTI

ACCESSORI DIVERSI
(VESTIARIO, ECC.)

OFFICINE DI RIPARAZIONE
PER QUALSIASI TIPO DI MACCHINA

TIPI 1908

10-14 HP. a cardano	28-40 HP. a catena
15-20 HP. a cardano	40-50 HP. a catena
20-30 HP. a cardano	60 HP. a catena
18-24 HP. a catena	75 HP. a catena
	TIPO TAUNUS

INIZIO PRATICHE
PER SERVIZI PUBBLICI

GARAGE APERTO LA NOTTE E
GRATIS AI TURISTI DI PASSAGGIO

GOMME, LUBRIFICANTI, BENZINA, ECC.

Automobilisti!

adooperando la

Benzina Nazionale Marca "Italia,"

avrete: rendimento massimo;

regolarità perfetta di funzionamento;

economia somma di consumo.

Società Petroli d'Italia - Via Andegari, 12 - Milano

Elenco dei Candidati

a Soci del T. & I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Luglio 1908

SOCI VITALIZI. (*)

AGORDO, Legrenzi Domenico — ALBINO, Ruggeri Lodovico — ALESSANDRIA, Amministrazione Provinciale — BIELLA, Bona Giuseppe — BRESCIA, Anderloni Carlo — CANTU', Bernasconi rag. Luigi — CARRARA, Binelli cav. Filippo — CASTELLANZA, Pomini ing. Ottorino — CERANO INTELVI, Paganì Gabriele — CHIAVARI, Monte Verde Antonio, — CISANO SUL NEVA, Gernoto Antonio — FERRARA, Gullinati Aminta — GENOVA, Migone Luigi; Piccini Gerolamo — GIRGENTI, Ciaccio Ettore — GUAYAQUIL, Ayla Munoz Manuel; Molinari Giovanni — LECCO, Cermenati Rinaldo — MILANO, Camera di Commercio; De Vecchi rag. Giuseppe — MOG-TZEN, Ghilbaudo Angelo; Ramella Adolfo — NEW YORK, Wehnacht Edward — NICOSIA, Salomone Giuseppe — REGGIO CALABRIA, Deputazione Provinciale — ROCCHETTA TANARO, Incisa della Rocchetta march. Enrico — ROMA, Bandini Carlo duca di Mondragone; Cianetti ten. Ettore; De Castro cav. Osvaldo; Di Gallesse duca Luigi; Gentili Vittorio; Guarnieri cav. Edoardo; Ministero Lavori Pubblici; Ministero Poste e Telegrafi; Tortima Pietro — ROVERETO, Lenner Francesco — SETTIGNANO, Gabriele D'Annunzio — TORINO, Barberis Enrico; Deputazione Provinciale — UDINE, Deputazione Provinciale — VERONA, Municipio.

SOCI ANNUALI. (**)

ALESSANDRIA. — Abrile rag. Michele, Giusti cap. Luigi. *Tortona.* — Schiavi Pier Domenico. *Pescina.* — D'Amore bar. Anselmo. *Casalmonteferrato.* — Barni Cesare, De Bernardi Virginio. *Valfenera.* — Bocassino Antonino. *Rivisonoli.* — Angeloni dott. Francesco. *Castelnuovo S.* — Corone Vittorio, La Sala avv. Giuseppe. *ANCONA.* — Allegrezza Ivo, Carracci Francesco. *Roccaraso.* — Di Sciullo Angelo M. *Frugarolo.* — Massobrio Bruno. *Iesi.* — Muller ing. Adolfo. *Vigliano.* — La Torre Alterio. *Gavi.* — Carpaneto Tito. *Sassoterrato.* — Valentini Domenico. *AREZZO.* — Pellegrini prof. Amedeo. *Parodi L.* — Como geom. Ernesto. *Senigallia.* — Micheli prof. Gioacchino, Municipio. *Bibbiena.* — Montinari Giuseppe, Scoti-Franceschi nob. cav. Antonio. *Ponzone.* — Gratarola Gabriele. *AQUILA.* — Fagnano Alto. — Galeota Enrico. *Pozzolo Formigaro.* — Carnevale D.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9:* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6, se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato, entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la tessera di riconoscimento.

Tipi
1908-9

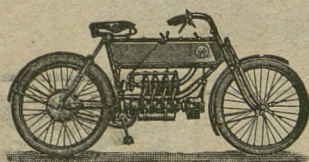
Motociclisti attenti !!

Tipi
1908-9

Non dimenticate che una macchina per essere completa deve chiamarsi MOTOCICLETTA, se deve fare sempre un servizio senza il minimo inconveniente. — Non dimenticate che di tutte le Motociclette quella che tiene ancora oggi il maggior numero dei records:

di VENDITA MONDIALE, di ROBUSTEZZA, di SCORREVOLEZZA, di ECONOMIA
NEL CONSUMO E NELLA MANUTENZIONE, è incontestabilmente la

F



N

F. N. Motocicletta monocilindrica L. 850

F. N. Motocicletta quattro cilindri L. 1125

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE — HERSTAL - LIÈGE

Succurgale per l'Italia:

A. FUSI & Co. - MILANO

DIREZIONE: Piazza Castello, 16

GARAGE: Via L. Mascheroni, 43

Cataloghi illustrati a richiesta, indicando il numero di tessera di Socio del Touring.

REFERENZE A DISPOSIZIONE

IN QUALUNQUE PARTE D'ITALIA

Corsa Ciclistica **Vienna - Berlino** - 27-28 Giugno - Km. 598

primo arrivato

ed altri 7 premiati tutti con
Pneumatici

"EXCELSIOR,,

Corsa di resistenza

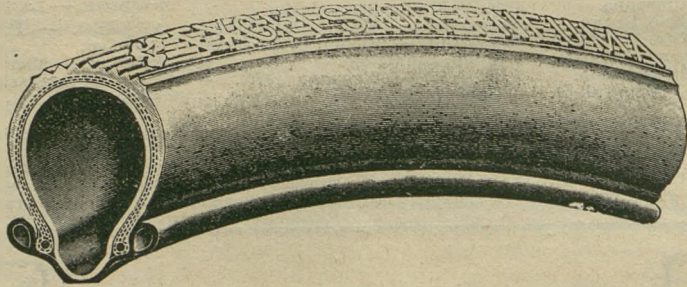
Basilea-Cleve

7-8 Giugno - Km. 620

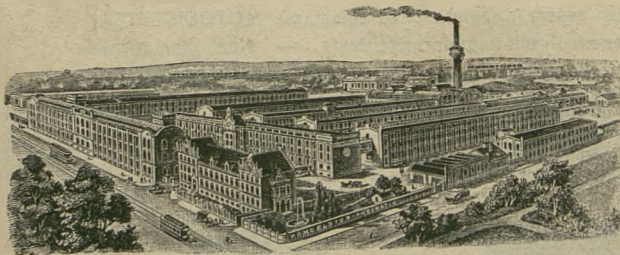
dei primi 9 arrivati

6 con Pneumatici

"EXCELSIOR,,



Hannoversche Gummi-Kamm Compagnie A.G. "EXCELSIOR,, Hannover - Limmer



RAPPRESENTANTI PER L'ITALIA:

Schweizer & C.

Milano

Via Kramer, N. 4

LASTRE **JOUGLA**
E CARTE

SONO LE MIGLIORI

PARIS - Rue de Rivoli, 45 - PARIS



Prem. Fabb. Nazion. di Decalcomanie
PER USO INDUSTRIALE
Specialità in Marche per
VELOCIPEDI
G. Didone - Milano
Via Gaudenzio Ferrari N. 1

GOMME PIENE

PER OMNIBUS E CAMIONS

POLACK

ADOTTATE DALLE PRINCIPALI FABBRICHE E PIU' IMPORTANTI IMPRESE DI TRASPORTO

AGENTI PER L'ITALIA
CON DEPOSITO:

BONZI & MARCHI - MILANO

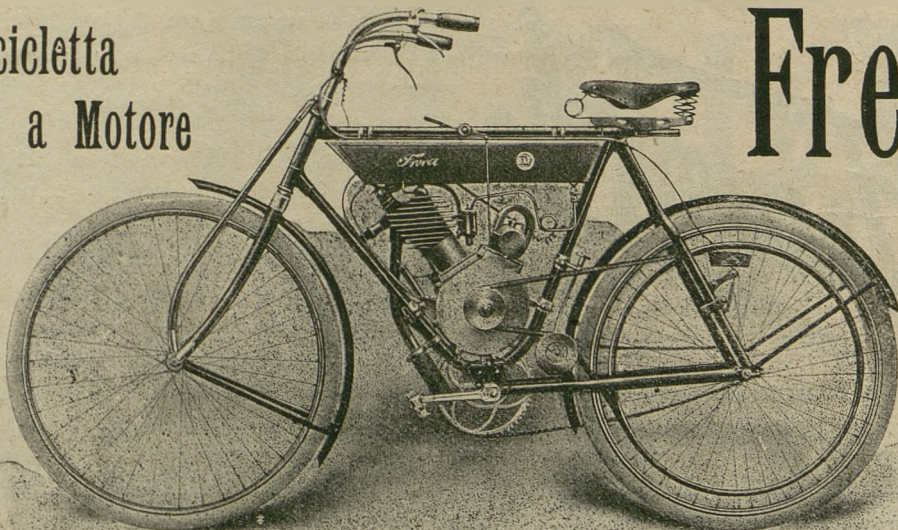
VIA S. NICOLAIO, 1

Duddova. — Ghelli Giuseppe, GRASSI MARIANI FABBRI ISA.
Poppi. — Municipio.
ASCOLI PICENO. — Anastasi Silvino, Chesi Giovanni, Mochi Adeodato, Olori Guido.
A VELLINO. — *Frigento.* — Flammia prof. Francesco.
Gesuado. — Forgione Giovanni.
S. Angelo Lomb. — Miceli dott. Giuseppe.
BARI. — *Giovinazzo.* — Illuzzi Diomede.
Gravina. — Squadroni Filippo.
Monopoli. — Centonze ing. Angelo.
Svinazzola. — Corsi dott. Carlo.
BELLUNO. — *Bribano.* — Buz-zatti Giuseppe.
Fonzaso. — De Pantz Antonio.
Langarone. — Fiorin Lelio.
V'elos. — Antigo Eman.
Vas. — Zucchetto Carlo.
BENEVENTO. — Gastaldi prof. Maggiorino, Gravino prof. Donato.
Airola. — Dalmazzone Carlo.
Vitulano. — Cusano Vincenzo.
BERGAMO. — Crippa Giuseppe, Danielezyk Enrico, Hasler W., Honcgger Paolo, Magni Antonio, Magni Giosuè, Medolago Albani conte Norberto, Pizzigoni avv. Attilio, Roncali rag. Emilio, Rota Giovanni, Società Esercenti e Commerciali, Volpi Senecini Armando.
Albino. — Pezzoli Fernando.
Aerara. — Bascheni Pietro.
Filago. — Pandini Pietro.
Lovere. — Rigamonti Valdes. Rosa dott. Paolo, Trussardi Volpi Giovanni.

Piazza Brembana. — Calegari Ferdinando, Goglio Eugenio.
Ponte di Nossà. — Piantanida Martino.
Ponte S. Pietro. — Bigotti rag. Felice, Bonacina Cesare, Karrer Augusto, Kundert Fritz, Maggioni Vittorio, Mellara Giuseppe, Pedrali Angelo, Toniolo Antonio, Tosetti Amilcare.
Premolo. — Re Getulio.
Pumenengo. — Plebani Adamo.
Rovetta. — Marinoni Nazzareno.
S. Gervasio d'Adda. — Albergati Massimiliano.
Scano al Brembo. — Pezzotta Egidio.
Schilpario. — Maj avv. Marino.
Treviglio. — Fabris Gerolamo A.
BOLOGNA. — Agostinelli rag. Pompeo, Anzà cap. dott. Salvatore, Barraco Salvatore, Bernini prof. Arciero, Fiorelli Francesco, Frisoni Giuseppe, Giocondi Roberto, Gubernati Alberto, Gullotti ten. Giuseppe, Martelli Nereo, Muzzi Giuseppe, Pellagri dott. Guido, Santinelli dott. Ambrogio, Zanotti Giuseppe.
Ca de' Fabbri. — Gaiani Cesare.
Imola. — Parenti Armando.
Sala. — D'Alauro Giovanni.
S. Gabriele. — Lugli Vincenzo.
BRESCIA. — Gallia geom. Giuseppe, Lucini Alberto, Zadei Guido.
Berlingo. — Manfredi dott. Giocundo.
Bornato. — Belardi Giuseppe.
Castenedolo. — Bolzoli Battista, Bondaschi Silvio, Losio Pietro, Taglietti Giuseppe.

Cedegolo. — Castronuovo Anselmo, Cavalli geom. Alessandro, Magnocavallo Guglielmo, Rizzi Guido.
Desenzano. — Tagliabue Carlo.
Edolo. — Ameni Francesco.
Gargnano. — Terzi Angelo.
Marone. — Butturini don Giovanni.
Nuvolento. — Costa Giuseppe.
Pisogne. — Corna Pellegrini Camille.
Rivoltella. — Maffi dott. Imerio.
Rovato. — Bonome'lli Giuseppe.
CAGLIARI. — *Iglesias.* — Loche G. Mario.
Lanusei. — Galleppini Tommaso.
Macomer. — Cacace Giove, Liuzzi prof. Carlo, Scarpa Giuseppe L.
CAMPOBASSO. — *Frosolone.* — Rossilli dott. Andrea.
Trivento. — D'Alisera Nicola, Frattacci don Benedetto, Pavone Nicolino, Scarano ing. Agostino, Scarano Francesco.
CASERTA. — *Casagiove.* — Centore Andrea.
Roccamonfina. — Palumba Antonio C.
S. Maria a Vico. — Saccavino Luigi.
Sora. — Padre Francesco Passionista.
Teano. — Belli bar. Eduardo.
CATANIA. — Monzani ing. Achille.
Nicosia. — Bruno prof. rag. Salvatore, Leone avv. Corrado, Orefice dott. Filippo, Orefice avv. Nicola, Picone Francesco, Ruseo Mancusio Giacomo, Salerno ing. Graziano, Salomone Francesco, Salomone Giuseppe.
Regalbuto. — Ogliarolo Angelo.

Bicicletta
a Motore



Frera

BICICLETTA FRERA CON MOTORE ZEDEL 2 HP.
 Peso Kg. 40 circa ————— Supera tutte le salite.

SOCIETA' ANONIMA FRERA - MILANO - Officine Meccaniche in TRADATE (Como)

Filliali: Torino - Firenze - Padova - Bologna - Parma - Mantova

INDIRIZZARE TUTTA LA CORRISPONDENZA A TRADATE

BRITANNIA
non conosce bicicletta migliore della.

SWIFT

Per circa 50 anni questa marca è stata ed è sempre avanti a tutte per costruzione modelli e finiture.

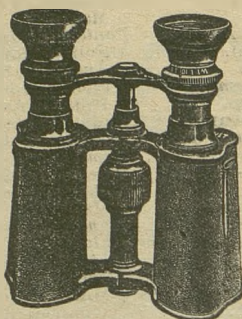
Qualità superiore

AGENTI

MILANO	F.lli Brigatti - 33, Corso Venezia.
TORINO	Giuseppe Giorda - Piazza Paleocapa.
BOLOGNA	Antonio Pezzoli - 4, Via Barberia.
GENOVA	G. Malvisi - 173 r., Via Carlo Alberto.
ROMA	Avv. Cav. G. Coridori - 5, Via del Tritone.
BERGAMO	Giacomo Begnini - 3, Borgo Palazzo.
BIELLA	Valentino Maroino - 6, Via Umberto.
FERRARA	F.lli Zanotti - 63-75, C. Porta Reno.
LECCO	Umberto Moretto - 2, Piazza Mazzini.
LUCCA	Giuseppe Sonnenfeld - 18, Corso Garibaldi.
MANTOVA	Enrico Bernoni - Portici Broletto.
MODENA	Filippo Gattei - Portico del Collejo.
NOVARA	Ottavio Pedretti - 19, C. Carlo Alberto.
PADOVA	Curzio Apergi - 12, Via del Santo.
PARMA	Fiorenzo Scipioni - 10, Via Leon d'Oro.
PISA	A. Montecchi - Via Tavoliera.
RAVENNA	Romano Montanari - 16, Via Cavour.
UDINE	Teodoro De-Luca.
VERONA	G. Pederzoli - 8, Piazza Dante.
VISTOIA	Augusto Margelli - 1242, V. Madonna.

THE SWIFT CYCLE Co. Ltd. - Coventry - England
Rapp. Generale per l'Italia: L. MAGNANI - PARMA

BINOCCOLI Stéreo-Prismatici



"HUET,"

Adoperati ufficialmente
In Francia
dal Ministro della Guerra
e della Marina.

MODELLI SPECIALI
per L'ESERCITO, la MARINA
il TURISMO, lo SPORT, ecc.

FORTE POTENZA — GRANDE LUMINOSITÀ
CAMPO VISUALE ESTESISSIMO
PICCOLO VOLUME

*Dal punto di vista dell'ottica come della costruzione
i Binocoli "HUET," sono considerati i più perfetti*

In vendita presso tutti i negozianti di articoli d'ottica
o presso il fabbricante

HUET & Cie. - 114, Rue du Temple - PARIS
CHIEDERE CATALOGO

I Cicli

Triumph

sono
di fama
mondiale.

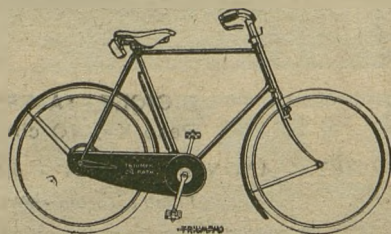
Prima di acquistare una bicicletta non mancate di esaminare i Cicli "Triumph", presso qualcuno dei nostri Agenti qui sotto notati e se vi fosse incomodo di recarvi presso di essi, chiedete per lettera un catalogo illustrato di questi cicli, di fama mondiale, certamente vi interesserà.

La "Triumph", il miglior prodotto dell'industria inglese, è fabbricata per la comodità del ciclista e racchiude in sé molte specialità; è di facile riparazione, perfetto controllo e comfort ideale. Queste specialità, brevettate nella "Triumph", non si possono riscontrare in qualsiasi altra bicicletta. — Il Catalogo si può anche avere, gratis e franco da

Triumph Cycle Co. Ltd. - Coventry (England)

Cataloghi franco a richiesta presso i seguenti rappresentanti:

MILANO - A. Beretta, Corso P. Romana, 65. — BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipen., 55 — COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco. — CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11 — FERRARA - A. Morisi - Piazza Commercio, 26 — FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12. — GENOVA - G. Mentasti, Via Edera, 5 rosso. — MANTOVA - Enrico Bernoni, Portici Broletto, 32-34. — PADOVA - G. Apergi, Via del Santo, 8. — PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vittorio Emanuele — PERUGIA - Soc. An. Auto Garage. — PESCARA - D'Aurelio Melfino. — RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto. — ROMA - G. Solazzi, Via Quattro Fontane, 124. — TORINO - F. Opesini, Via Golto, 7.



- CATANZARO. — *Monteleone C.* — Abbondati Guglielmo, Amici degli Elci Filippo, Giannetti Girolamo.
- CHIETI. — Intendenza di Finanza.
- COMO. — Conti Giovanni, Gobbi Oreste, Grigioni Luigi.
- Arcisate B.* — Marinoni Ercole.
- Bellano.* — Polli Salvatore.
- Cernobbio.* — Tomasina Angelo.
- Gazzada.* — Bianchi Carlo.
- Lecco.* — Meregalli Alessandro. Palma Ernesto.
- Luino* — Ondoli Cesare.
- Mariano C.* — Pozzi Adolfo.
- Maslianico.* — Fragassi G. B., Giuomini Pietro.
- Menaggio.* — Fantini Cesare.
- Paderno d'Adda* — Zonca ing. Francesco.
- Ramponio.* — Colombini rag. Umberto.
- Rezzonico.* — Bianchi Garibaldi.
- Tremezzo.* — Fraquelli Francesco.
- Varese.* — Davanzo Leonardo, Nicora Luigi.
- COSENZA. — *S. Demetrio C.* — Barrese prof. Vincenzo.
- S. Donato Ninea.* — Pambianco Francesco.
- CREMONA. — Bonacossi dott. Cesare.
- Crema.* — Carniti Pierino.
- Ofanengo.* — Sabbia Attilio.
- Soncino.* — Bignotti Egidio.
- Spinadesco.* — Zambelli dott. Giovanni.
- CUNEO. — Caviglia avv. Ernesto.
- Aba.* — Ferrero Giovanni.
- Brà.* — Dacomo Secondo Spirito, Ferrari G. B.
- Busca.* — Gallo Domenico.
- Castelletto Stura.* — Garavagno Giovanni.
- Cherasco.* — Giancardo Bartolomeo, Segre Giulio.
- Demonte.* — Motta Luigi.
- Dogliani.* — Corino dott. Benedetto.
- Mondovì B.* — Aragno Felice.
- Monzola di Villafalletto.* — Barberis G. B.
- Murazzano.* — Murari Luigi.
- Neive.* — Giacosa Carlo.
- Polonghera.* — Boratto prof. Teobaldo.
- Racconigi.* — Negro teol. Antonio, Ostrero Vittorio.
- Roaschia.* — Sigaudò Emilio.
- Saluzzo.* — Bellino Giorgio G., Bocca Mario.
- S. Damiano Macra.* — Allemandi don Giuseppe.
- S. Michele.* — Piovano Carlo.
- Tarantasia.* — Margaria Giovanni.
- FERRARA. — Attolini Alberto, Baldi avv. Giovanni, Pellacani dott. Angelo, Tamoggia rag. Livio, Zamorani Guglielmo.
- Mesola.* — Montevecchi Augusto.
- FIRENZE. — Bandini Antonio, Bastogi dott. Gualtiero, Bernetti conte Saverio, Cencetti Giuseppe, Cipelletti Matteo, Fierli Mario C., Giannini prof. Alfredo, Giardina Vincenzo, Leoni Leone, O' Connell Giulio, O' Connell Vittorio, Palmieri Gabriele, Pescatori Armando, Piazzesi Pietro, Spalletti conte Franco, Todeschini Vittorio.
- Bagno.* — Buonomini dott. Guido.
- Bardalona.* — Tognelli Aristeo.
- Galeata.* — Mambello Nicola, Zauli Antonio.
- Monte Catvoli.* — Tabet dott. Carlo.
- Pistoia.* — Angiolini Renato, Arrighi nob. avv. Edgardo, Baldi Laurino, Bellini rag. Vittorio, Boccaccini Alberto, Breschi Giovanni, Chiti Natale, Ciappi Ballilla, De Mori ing. Aristide, Falconi Benvenuto, Flori Giuseppe, Giannini Orazio, Grassini Raffaello, Isabella Arturo, Leporatti Argeri, Martignoli Arrigo, Masetti Alfredo, Menici Ferdinando, Paolini Ferdinando, Poggi Banchieri Cesare, Tonini dott. Antonio, Ulivi dott. Fabiano.
- Pontassieve.* — Ginanneschi avv. Camillo.
- Quarrata.* — Giuntini Francesco.
- Rocca S. Casciano.* — Baglioni dott. Arturo.
- S. Marcello.* — Nucci Serafino.
- S. Miniato.* — Conti Leopoldo, Rossi Mario, Società Sportiva «Voluntas».
- Scarperia.* — Carraresi dott. Pietro.
- Vallombrosa.* — Coccia Giuseppe, Marrucci Adamo.
- Villa Celle.* — Matteini comm. Giuseppe.
- FOGGIA. — Barile ing. Maggiorino, Bellipanni ing. Roberto.
- Rodi.* — De Nunzio avv. Giovanni.
- FORLÌ. — Piccinini Cesare, Ricchizzi Armando.
- Bagno di Romagna.* — Trovanelli dott. Arturo.
- Cesena.* — Chiamamonti conte Carlo.
- GENOVA. — Antola Ange'o, Astengo Stefano, Baner Paolo, Becchi Giacomo, Bollano Luca, Borgatti Luigi, Canepa Americo, Carro Giuseppe, Cattaneo An-



ATALA

Velocipedi di Primo Grado

Fabbrica Velocipedi GATTI & PELLINI - MILANO - Viale Porta Nuova, 2

CENTAUR CYCLE Co. LTD. - COVENTRY

CASA FONDATA NEL 1876

CENTAUR

VELOCIPEDI DI PRIMO ORDINE

Agenti per l'Italia
con Deposito:

BONZI & MARCHI MILANO
Via S. Nicolao, 1

**COSTRUZIONI-
RIPARAZIONI
GARANTITE**

CARLO SOFFIENTINI
MILANO
VIA CHIARAVALLE-4
TELEFONO 89-46

MERCE SEMPRE PRONTA
VISITARE IL MAGAZZINO
CHIEDERE LISTINO GRATIS

T.C.I. Garage prima categoria

AUTO-GARAGE MILAN

VED. I. OTTOLINI

12, Via Vivaio - MILANO - Telef. 17-39

APERTO TUTTA NOTTE

Officina per qualunque riparazione

FORNITURE COMPLETE

Panoneau de l'A.C. de France

GÖRICKE

BICICLETTE MODELLO 1908

Le più eleganti

Le più robuste

Le più economiche

Chiedere il nuovo catalogo alla Ditta

ENRICO ALTERAUGE

MILANO - Via Nino Bixio, 17 - MILANO

Telefono 41-32

Sovraccoperture "Humbert,, l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in cinque minuti su coperture nuove o del tutto fuori uso.

Coperture "Eureka,, di gomma, cuoio e chiodi. — Usate sulle vetture di S. M. il Re.

Coperture "U. De Bonmartini,, di gomma, tela e amianto.

Réchapages — Camere d'aria. Specialità assoluta.

Vulcanizzatore istantaneo "Annuska,, (L. 25 franco a domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi a:

U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, N. 5

Telefono 99-44 — Telegrammi: BONMARTINI - MILANO

(Corso Buenos Ayres)

SCAT

SOCIETÀ CEIRANO

AUTOMOBILI TORINO

VETTURE DI LUSO E DA TURISMO

TIPI 14 - 16 E 22 HP. — QUATTRO CILINDRI — TRASMISSIONE CARDANO

ROBUSTE - SILENZIOSISSIME - MINIMO CONSUMO

- tonio, Conti Ercole, Copello dott. G. B., De Albertis Edoardo, Falcitano Francesco, Fioranti Luigi, Franchelli Nicola, Gambaro avv. G. B. Rocco, Gavotti marchese ing. Giulio, Grassi geom. Natale, **MATTASSI ROMILDA M.**, Mattazzi Emilio, Melesi Attilio, Migone ing. Giovanni M., Mignone Marcello, Palmieri Enrico, Passadore G. B., Perini Vittorio, Piaggio Erasmo, Polano Giulio, Polleri avv. Aurelio, Questa Aurelio, Rebatto Giovanni, Romei Antonio, Schenone Emilio, Schenoni Gaetano, Tallero ing. Giuseppe, Trabucco rag. Erasmo, Valesi Giuseppe, Vancini Augusto, Zienago don Stefano.
- Alassio.** — Pesce Giovanni.
Chiarari. — Covicchioni Timoleone, Segale Emilio.
Cornigliano L. — Dainelli Arturo, Rolla Costantino.
Giovi di Mignanego. — Gallino Giuseppe V.
Muriardo. — Casoli Alberico.
Quinto al Mare. — Busallino don Lorenzo.
Rivarolo Ligure. — Rossi Antonio.
Sampierdarena. — Accornero Carlo.
S. Giuseppe di Cairo. — Cerrina Bartolomeo, Tessitore Giovanni.
Sarona. — Becco avv. Giuseppe, Cravero Pietro, Sasso G. B., Serra dott. G. B.
Sestri Ponente. — Clerici dott. Vincenzo.
- GROSSETO.** — Antonelli ing. Giuseppe.
L. ECCE. — **Brindisi.** — Bianchetti ten. Giuseppe, Mirabella Fische la dott. Giuseppe.
- Ceglie Messapica.** — Chirulli Paolo, Manganella Michelangelo, Pesce Edoardo.
Veroli. — Madaro Oronzo.
Presicce. — Stivala Egidio.
Tricase. — Piccetto dott. Michele.
- LIVORNO.** — Bertoletti Arduino, Curci Giuseppe, Moroni Emilio, Nuti Giulio, Prinotth Giovanni, Rosselli Arrigo.
LUCCA. — Ambrogio Massimiliano, Darini dott. Dino, Pelloni Ortensio, Rabassini Paulino.
Bagni di Montec. — Bonaccorsi Ezio, Ceccherini Mario, Giannini Giovanni, Martinelli ing. Ubaldo.
Camaiore. — Papini Vincenzo.
Capizzano. — Tomei Arturo.
Pescia. — Sport Club.
Pietrasanta. — Molinari David.
Ponte di Sasso. — Chiericoni Alberto.
S. Concordio. — Sini Gino.
Viareggio. — Ardito Vincenzo, Bagnoli Giuseppe.
- MACERATA.** — Leonardi don Umberto, Zdekanev prof. Lodovico.
Recanati. — Dalla Casapiccola G. B., Pichinelli dott. Ulisse.
- MANTOVA.** — **Marcaria.** — Tagliavini dott. Luigi.
Pegognaga. — Nizzoli dott. cav. Achille.
Redondesco. — Zanella Amilcare.
- MASSA CARRARA.** — **Gassano.** — Pignatelli Gaetano.
- MESSINA.** — Fleres ing. Enrico, Rumore ing. Vittorio.
Cefalù. — Club dei Cacciatori.
- MILANO.** — Aceti ing. Lodovico, Airaghi Luigi, Antivalle Giorgio, Azari ing. Mario, Balsamo ing. Natale, Bellinzona Giuseppe, Benadi ing. Eleno, Benetti Edoardo, Bertel Angelo, Bertolazzi Amadeo, Bianchetti rag. Piero, Bianconcini Romeo, Bigatti Guglielmo, Boari avv. Secondo, Boggio Carlo, Bonfiglio Luigi, Bonfiglio dott. Salvatore, Bonizzato Gaetano, Bontempi Francesco, Borrioli Luigi, Bossi ing. Attilio, Botta Carlo, Brunetti Franco, Bugo Leo, Caldarola Renzo, Camisasca Antonio, Castoldi Antenore, Cattani Luigi, Cavani ing. Domenico, Cavezzali Giovanni, Cecconi Eugenio, Ceriotti Carlo, Cigognini Arnaldo, Cozzi Mario, De Finetti Giuseppe, De Micheroux Alfonso, **DESERAS ANNA**, Domeniconi Paolo, Dorflinger Carlo, Dorin Giuseppe, Erba Giuseppe, Erba Roberto, Erbetta Biagio, Erbetta Giacomo, Fasoì dott. Gaetano, Federizzi nob. Leopoldo, Ferrario Alfredo, **FERRARIO BARBETTA AUGUSTA**, FINZI FANNY, Franceschelli Domenico, Franchi Porro, Fugazza Antonio, Fumia Ferdinando, Gaffarelli Pietro, Gambaro Lorenzo, Gandini Attilio, Gargiulo Saverio, Goldoni Angelo, Grignani Pietro Seneca, Gualteri raz. Aurelio, Jacazio Giovanni, Kuoblanch Otto, Locati Giuseppe, Malinverni Aristide, Manetta Marcello, Mantovani Giuseppe, Mariani Antonio, Martinelli Clemerte, Martinelli Guido, Martinescu Virgilio, Martini Giulio, Maurelli Mario, Messina Salvatore, Mignone Ottorino, Minonzo Carlo, Morze ti

Per Alpinisti e Touristi

la più igienica, rinfrescante e deliziosa bibita è

'ARANCIATA MARTINAZZI

della Società Anonima Vino-Vermouth di Torino
E. MARTINAZZI & C.

Rinomata Fabbrica di Vermouth, Liquori e Sciroppi

TORINO ✦ Corso Vinzaglio N. 9 ✦ **TORINO**

«... È uno sciroppo fatto proprio con arancie fresche, e di questa polpa deliziosa, rinfrescante, sente tutto il sapore nello, pieno. Magnifica bibita che ha incontrato dovunque un successo meritato.»

Prof. A. Marescalchi.

Giornale Vinicolo, N. 25 - 1908 - Pag. 398

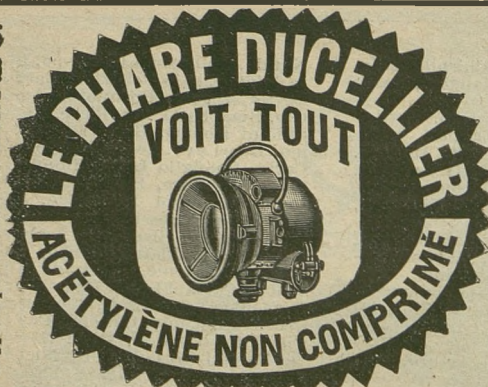
CHIEDERLA DAPPERTUTTO

Esigere sempre sulle bottiglie e boccette
Nome e Marca "**Martinazzi**,"

NB. — Mescolare con acqua pura,
mai con seltz o gazosa.

Fiaschette speciali comode per viaggiatori.

Rappres. per l'Italia: G. BINI & C.



MILANO - Piazza Montorte

OFFICINE E CANTIERI NAPOLETANI

G. & T. T. PATTISON

(Granili) NAPOLI (Granili)

**COSTRUZIONE DI CANOTTI AUTOMOBILI A BENZINA
E PETROLIO di qualunque forza e per qualsiasi uso**

GARAGE PER AUTOMOBILI

Scali di alaggio per canotti automobili

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

**AUTOCRÈME
PASTA MIRACOLOSA
PER PULIRE LE MANI**

TERSIVA

Vendesi nei migliori negozi di accessori

Produttori:

OFFICINA CHIMICA PICCININI, SANT'ILARIO D'ENZA

La Luminosa

Regina delle lastre fotografiche!

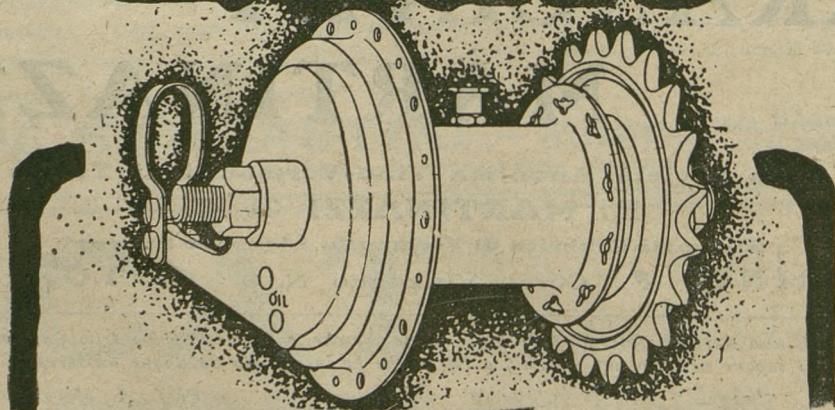
SERRAVALLE SCRIVIA

**PNEUMATICI
MICHELIN**

**I MIGLIORI PER
AUTOMOBILI
MOTOCICLI
BICICLETTE**

**AGENZIA
ITALIANA
MILANO
VIA FORO
N. 14**

Eadie



**IL MOZZO "EADIE-COASTER," È SENZA ECCEZIONE
IL MIGLIOR MOZZO A FRENO CONTROPEDALE E RUOTA LIBERA**

IN VENDITA PRESSO TUTTI I PRINCIPALI NEGOZIANTI

Federico, Negri Giuseppe, Paganini Mario, Panza ing. Adolfo, Pasetti prof. Arnoldo, Passerini Antonio, Patrini Vincenzo, Pedraglio Piero, Pellosi avv. Umberto, Pipia cav. avv. Umberto, Ponzani nob. Emanuele, Pozzi Battista, Radaelli Aldo, Radaelli Antonio, Reboa Bruno, Restelli Don Angelo, Richetti Manlio, Richter Curt, Ronzoni Arturo, Ruggeri dott. Luigi, Sampietro rag. Guido, Santamaria Oreste, Sartori Felice, Scaglia A. e C., Scanagatta nob. Giuseppe, Scarami Antonio, Sibilla Gino, Silva Clemente, Società Football Club « Libertas », Soma Giuseppe, Somaini Giovanni, Somaini Giulio, Somaini Giuseppe, Somaini Guido, Sorboli Geremia, Spezia Guglielmo, Spotti rag. Giuseppe, Spreafico ing. Michele, Siess Ottone, Tavaglia Giacomo, Tellier Ugo, Toninetti Albino, Tozzi Tullio Travelli Amilcare, Tremolada rag. Anacleto, Tremolada Luigi, Vegliani Andry, Venturini pr. Luigi, Veragut Oskar, Viganò Alberto, Vismara Gioachino, Weiss Ernesto, Weiss Gustavo, Zappa Giacomo, ZUCCA ANNA.

Abbiategrosso. — Caruti Enrico.
Bareggio. — Girotti Francesco.
Bernareggio. — Ponzoni Enrico.
 Frau Sanna Ferruccio, Stradivari Annibale.
Bertonico. — Vida Enrico.
Biassono. — Società Ciclistica « Jolanda ».
Busto Arsizio. — Marinoni Giuseppe.

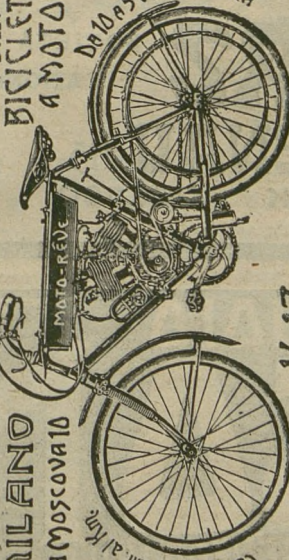
Casalpusterlengo. — Franzoni Giov.
Cassano Magnago. — Marone Giov.
Castiglione d'Adda. — Ceresa Enrico, Palazzi Annibale.
Codogno. — Leoni Giuseppe, Zucchelli Enrico.
Corsico. — Verda ing. Giulio.
Ferno. — Bertoni Guido, Rigamonti Dante.
Gallarate. — Clerici Fortunato, Sommariva don Pietro, Thaler Eduard, Vezzani Fulgenzio.
Gorgonzola. — Mattave'li Giovanni.
Inzago. — Rey Marcello.
Lazzate. — Benazzi dott. Pietro.
Legnano. — Colombo Giuseppe, Franchini Ultimo.
Livraga. — Locatelli Carlo, Soffentini Leopoldo.
Monza. — Bettinetti ing. Aldo, Garlati Giovanni, Lamperti Luigi, Malegori Martino, Mantica Mario, Pessina Carletto.
Paderno Dugnano. — Cazzaniga Pietro.
Pioltello. — Faini Mario.
Rho. — Citterio Gerolamo.
Robecco sul Naviglio. — Partel Arnaldo.
S. Colombano al Lambro. — Gnuognoli Gaetano.
S. Pietro Seveso. — Tremolada Mauro.
Seregno. — Giussani Carlo, Molteni sac. prof. Giuseppe, Vismara Angelo.
Sesto Calende. — Pellizzari Primo.
Sesto S. Giovanni. — Monti Giovanni.
Vimercate. — Galimberti Luigi.

MODENA. — Società Ciclistica « La Ghirlandina ».

S. Felice sul Panaro. — Puviani Luigi.
 NAPOLI. — Arnò Gaetano, Azzì Vittorio, Barreca cav. Vincenzo, Borgonovo Angelo, Braccini Guido, Bruno cav. uff. avv. Alberto, Catemario di Quadri Enrico, Cerone Arcangelo, D'Amico Giovanni, De Chiara Mario, De Curtis Augusto, De Gregorio Edmondo, De Gregorio Eduardo, De Guidobassi avv. Francesco, De Nitto dott. Adolfo, D'Urso dott. Alfredo, Forgiuele cav. Pasquale, Giura Alfredo, Leanza Umberto, Marvasi Silvio, Mastelloni avv. Raimondo, Mayrhofer Saverio, Pinardi Cesare, Quercia dott. Angelo, Santoro Gaetano, Sipari dott. Michele, TAGLIACOZZO ADELE, Ventimiglia Vincenzo.
Portici. — Gobbi Luigi.
S. Giovanni a Teduccio. — Soria Giuseppe.
 NOVARA. — Nozzoli Riccardo, Pellizzari Lorenzo.
Agrano. — Colombo Ambrogio.
Andorno. — Sella A.
Armeno. — Zaretti Giovanni.
Baveno. — Diverio Giuseppe.
Biella. — Marioni Francesco, Molo Luigi, Mongardi Andreano.
Borgomanero. — Gnammi Pietro.
Borgosesia. — Bonelli Battista, Conti geom. Pacifico, Fasola Emilio, Garone Luigi, Lora dott. Enrico, Milanaccio Stefano, Preamarcia Attilio, Zaninetti Giacomo, Zenone Mario.
Cameri. — Ragni Antonio.
Campiglia Cervo. — Magnani Ernesto.

MILANO
 VIA MOSCOVAIA
 2 Cent. al Km.

MOTO-RÉVÉ
 LA PIÙ PRATICA
 E PIÙ LEGGERA
 DELLE
 BICICLETTE
 A MOTORE



Da 10 a 50 Km. all'ORA

MOTORE 2HP. PESO Kg. 13,5 = 2 CILINDRI-MAGNETE
 SERZA RIVALI IN SALITA

IMPORTANTE
 per i Soci del T. C. I.

Volete lo splendido

Freno Carloni
 "Duplex,,
 1908
 Gratis?

Domandate chiarimenti al

"Freno Carloni,,

S. Vincenzno, 4 - Milano

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

SOCIETA ANONIMA

Capitale L. 105.000.000 interamente versato

Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 18.947.119, 37

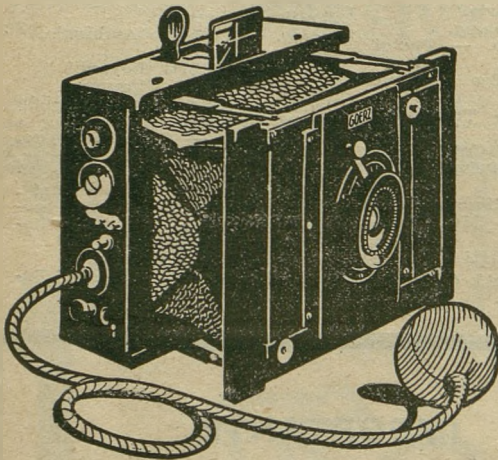
*Sede Centrale: MILANO - Alessandria - Bari - Bergamo - Biella - Bologna - Brescia
Busto Arsizio - Cagliari - Carrara - Catania - Como - Ferrara - Firenze - Genova
Livorno - Lucca - Messina - Napoli - Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pisa
Roma - Saluzzo - Savona - Torino - Udine - Venezia - Verona - Vicenza.*

Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne.

BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano.

CAMERA PIEGHEVOLE

GOERZ-ANGO



con doppio Anastigmatico Goerz

2 Grands Prix

MILANO 1906

Leggiera, Solida, Tascabile ed Elegante. - Nuovo modello. - Apparecchio universale per dilettanti e professionisti con otturatore regolabile all'esterno funzionante a m.no od a pera per pose ed istantanee (fino a 1/1000 di secondo) con tele-obiettivo per fotografie a distanza. - Cataloghi Gratis.

STABILIMENTO
OTTICO

C. P. GOERZ

SOCIETA PER
AZIONI

BERLIN - FRIEDENAU 115

LONDON PARIS NEW-YORK CHICAGO

PNEU - CUOIO

SAMSON

ANTIDERAPANT IMPERFORABILE

SOCIETA' ITALIANA PNEUMATICI CUOIO "SAMSON", MILANO

A stylized illustration of a tire, showing the tread pattern and the sidewall. The tire is positioned centrally, overlapping the large 'SAMSON' text.

Candelo. — Unione Ciclistica.
Cossogno. — Sbarra Alfonso.
Crevaldossola. — Zanoli Achille.
Darola. — Ronco Ernesto.
Gozzano. — Gilardi Pietro.
Intra. — Corda Virginio, Manfredi dott. Luigi, Vincenzi Carlo.
Lessona. — Zignone Firmino.
Morca. — Perolini Michele.
Piane Sesia. — Martinoglio Arturo.
Piedimulera. — Zamponi Pietro.
Ponderano. — Sasso Candido.
Verelli. — Carta Giuseppe.
Vicolungo. — CavallazziGaudenzio.
PADOVA. — Colmignoli Oliviero, Marigo prof. Aristide, Martelli rag. Aser, Papafava conte Alberto.
Arlesega. — Stonato Giov. Maria.
Caloneghe. — Rettore Giuseppe.
PALERMO. — Campisi prof. Andrea, Capristo Salvatore, Palazzotto Emanuele, Vannucci Gustavo.
Bagheria. — Castiglia Salvatore.
PARMA. — Bocchi Ennio, Capella dott. Luigi, Chiavelli Italo, Coatz Mensi dott. Ugo, Marchi Lorenzo, Vallaro ten. Giuseppe.
Colorno. — Scipioni Arialdo.
Medesano. — Boccacci Lino, Bona Italo.
Monchio. — Bacchieri Francesco, Belletti Adelchi, Galloni Dario, Mansanti Giovanni, Ricci Eugenio, Rinaldi Ettore, Rinaldi geom. Lino.
Piere di Cusignano. Ampollini don Giacomo.
Salsomaggiore. — Colombo Osvaldo, Jost Francesco.
PAVIA. — Adalio Alessandro. Barazzoni dott. Carlo, De Paoli Al-

fredo, Montagna rag. Ettore, Sironi Carlo, Villa prof. Guido.
Corteolona. — Brugnattelli Claudio, Spada ing. Giacomo.
Amortara. — Sandri avv. Mario.
Stradella. — Gandolfi Giulio.
PERUGIA. — Frenguelli Tommaso, Guerra Coppioli Torquato, Speranzini Benvenuto.
Acquasparta. — Mimmi Luigi.
Amelia. — Passerini Ugo.
Deruta. — Pascoli Salvatore.
Orvieto. — Orfei dott. Alfonso.
Orvieto. — Todini Filippo.
Passignano. — Minelli Oreste.
Rieti. — Tommasi avv. Virgilio.
PESARO. — Malinverno dott. Renato.
Fano. — Benni Giov. Enrico.
PIACENZA. — Bordi Giulio C., Bruni Guido, Cingolani ten. Mariano, Gioffredi Agenore, Grandi ten. Felice, Nasalli-Rocca Alfonso.
S. Imento di Rottofreno. — Rossi Ernesto.
PISA. — Carnicelli Carlo.
Campiglia M. — Bertelli Alberto.
Terricciola. — Martelli Pier Nello.
PORTO MAURIZIO. — Carpi dott. Cele. te, Picconi avv. Alessandro.
Bordighera. — Castelli Giovanni, Natta Luigi.
Camporosso. — Gibelli Michele.
Sanremo. — Appenzeller Rodolfo, Dalesio Augusto, Delponte Matteo Carlo, Gaudenzi Nicola, Izambard Maurice, Lardera Paolo, Paole la Vittorio, Viale Giovanni, Viale Vittorio, Vigo Gerolamo.
POTENZA. — Cecchi Ferdinando.
Acerenza. — Montemurro Carlo.

Matera. — Grimaldi prof. Ettore.
Ripacandida. — Lioy cav. avv. Antonio.
RAVENNA. — Galan Umberto.
Casola Vals. — Rinaldi-Ceroni don Egidio.
Castel Bolognese. — Bagnaresi Battista, Borghi Luigi.
Faenza. — Rattazzi nob. Alessandro.
Lugo. — Lattuga don Massimo
REGGIO EMILIA. — Collegio Ingegneri e Periti, Iori Adelmo.
Casalgrande. — Benassi don Giuseppe.
Castelnovomonti. — Bardellini dott. Salvatore, Largaedi Nicolò, Scavia rag. Ezio.
Correggio E. — Sinigaglia ing. cav. Isaia.
Guastalla. — Corradini Corradino.
Reggiolo. — Rovina Ezio.
Rio Saliceto. — Cigarini Giuseppe.
S. Maurizio. — Motti dott. Giulio.
S. Valentino. — Sabbatini dott. Taddeo.
ROMA. — Agrestini rag. Enrico, Bariatsky principe Vittorio, Bartoli ing. Bartolomeo, Bernardi cav. dott. Luigi, Bernaroli ten. Massimo, Calapai Raoul Giov., Casella avv. Emilio, Cerrulli Irelli dott. Gastone, Chigi Francesco, Comito ten. Edoardo, D'Angelo Massimo fu Giov., D'Angelo Massimo, De Biase ten. Luigi, De Gruncisen Wladimiro, Fazio ing. Achille, Giordani dott. Luigi, Parazzoli Antonio, Pierdicchi Alfredo, Queroli Paolo, Rove la G. B., Saraceni Alessandro, Scappucci cap. Cesare, Signorini cap. Tito, Tamburini Francesco, Te-

VACUUM OIL COMPANY

S. A. I.

GENOVA

Piazza De Ferrari, 40

**OLI E GRASSI LUBRIFICANTI
 PER VETTURE E CANOTTI
 AUTOMOBILI - MOTOCICLETTE**

Marche approvate dal Touring Club Italiano



VACUUM MOBIL OILS
 AUTO VÉLOCITÉ MOBIL OILS
 VACUUM MARINE MOTOR OIL
 VACUUM MOTOR GREASE
 VACUUM GRAPHITE GREASE

AGENZIE E DEPOSITI

MILANO - Via Meravigli, 8
 TORINO - Corso Oporto, 2.
 ROMA - Via Nazionale, 172.
 VENEZIA - S. Fosca, 227B.
 NAPOLI - Corso Umberto I., 326.
 SANPIEDARENA - Via Vitt. Em., 32.
 FIRENZE - Via Drivolo, 43

BOLOGNA - Via Rizzoli, 16.
 BRESCIA - Via Torre d'Ercole, 76.
 INTRA - Corso L. Cobianchi, 6.
 BIELLA - Piazza del Duomo, 8.
 CAGLIARI - Via S. Eulalia, 17.
 PALERMO - Via Maletto, 3.
 CATANIA - Piazza dei Martiri.
 MESSINA - pr. G. Orlandi e Figli.

« Il peso, ecco il nemico. »

« Il 5⁰/₁₀ di peso in più porta il
 14⁰/₁₀ di aumento di spesa. »

Bibendum

Consultate il Catalogo 1908
 delle automobili leggere

“LANCIA”

che sono realmente
 le più economiche!

Lancia & C. - Torino

Via Ormea, 89-91

SOCIETÀ PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI

G. MARAZZA - MILANO

S. Cristoforo - Telefono N. 1

Anonima - Capitale L. 1 000 000 - interamente versato

INCISIONE E CROMOLITOGRAFIA
SUI METALLI

CARTELLI E ARTICOLI PER RÉCLAME
VASSOI - SCATOLE - PLACCHE da LETTO

FARI E FANALI PER AUTOMOBILI
MARCA "SOLE",

GENERATORI e ACCESSORI per VEICOLI

BIELLA & C.

SOCIETÀ FORNITURE ELETTRICHE PER AUTOMOBILI

MILANO
Via Monforte, 19 - Telefono 95-90

Bobine d'induzione, Dispositivi, Candele, Voltmetri, Amperometri, Dinamo, Motori, Interruttori, Reostati, Commutatori Volanti, Manopole, Contachilometri, Memento Odotachymé tres O.S., Pile a secco Hellesen, Accumulatori Dinlo, Carburatori Longuemare, Carburatori F.N., Fio gomma. Guarnizioni speciali, Accessori per automobili, Pile Grenet. A parecchi elettro-medicali. Campanelli e accessori elettrici. Giuocattoli scientifici. - Riparazioni e rimagnetizzazione di ogni sistema di magneto. - Carica e riparazioni d'accumulatori. - Cataloghi a richiesta.

Rappresentanti Esclusivi per l'Italia
della Casa LOUIS GIANOLI di PARIGI



La mancanza di appetito, la cattiva digestione ed i bruciori di stomaco, sono disturbi che rendono le persone malinconiche ed inquiete.



La Tintura acquosa di Assenzio Mantovani di VENEZIA

fabbricata fino dal 1658,
guarisce mirabilmente tali disturbi.

— QUASI TRE SECOLI DI SUCCESSO —

GIROLAMO MANTOVANI - VENEZIA - Farmacia al Redentore

RAPPRESENTANZA ITALIANA

DE DION-BOUTON

FIRENZE

Società Anonima Garages E. NAGLIATI

Modelli 1908

Chassis 8 HP. - Monocilindro L. 6 500
12-16 > - 4 Cilindri . > 9 500

Chassis 18-24 HP. - 4 Cilindri . L. 13 000
> 30-40 > - 4 > . > 17 000

Al Soci del T. C. I. viene spedito Gratis e franco l'elegante Catalogo 1908.

STANDARD

AUTOMOBILI
TIPO UNICO

14 HP.

PER CITTÀ
E TURISMO

TORINO

RAPPRESENTANZA E DEPOSITO: SOCIETÀ ANONIMA FRERA - MILANO

sti Gino. Trabalza rag. Vittorio, Visone Giuseppe, Zanotti Marcellino.

Bagnorea. — Desantis G. B. **Civitavecchia.** — Marri Mario, Parrini Bellettieri Angelo, Sprega Ugo.

Nemi. — Rospigliosi principe Giam; battista.

Anano. — Camilli Giuseppe. **Soriano al Cimino.** — Cesarmi Eugenio.

Tivoli. — Baccetti Vico. **Velletri.** — Roscio Augusto.

Zagarolo. — Verginelli Corrado. **ROVIGO.** — Cappello ing. Sinasio.

Boztrighe. — Rossi Arturo. **Canaro.** — Magon rag. Giovanni.

SALERNO. — Caggiano. — Attard Placido, Di Giangiacomo Antonio.

Fratte. — Schlaepfer Ferdinando. **Vietri sul Mare.** — Pellegrino cav. Pietro.

SASSARI. — Aruffo dott. Pasquale, Coppola dott. prof. Salvatore, Guardone ing. Odoardo.

Orani. — Municipio, Pertusio Giuseppe, Ravera Federico.

SIENA. — Altana dott. Giuseppe. **Chianciano.** — Ercolani Paolo.

Monteroni d'Arbia. — Pasquini Giuseppe.

SONDRIO. — Botterini de Pelosi Pietro, Scapini dott. Ugo.

Grosotto. — Valmadre don Mario. **Villa di Chiavenna.** — Papini Giovanni.

TERAMO. — Ciaranca dott. Nicola.

Castellamare A. — Capobianchi Benedetto, Rapagnetta Francesco.

Montorio al Vomano. — Ciambotti geom. Filippo.

Penne. — Trabassi don Stefano. **S. Egidio alla Vibrata.** — De Simplicii don Luigi, Rapagnetta Raul, Rubini Olindo.

TORINO. — Agenzia Gener. Italiana, Alessio Francesco, Assale Giovanni, Balduino Eugenio,

BALDUINO PIERINA, Baralis Amedeo, **BARATTIERI DI S. PIETRO** contessa ALESSANDRA, Bertolino Michelangelo,

Bonanni Cesare, Bonando Carlo, Brachetto Alberto, Brayda F. e C., Bressani Alfeo, Bresso Antonio, Buzzi Ettore, Cabibi Giulio, Calleri Gamondi avv. Paolo, Cambiano Giovanni, Campassi Domenico, Capuano Luigi, Carrara Gino, Cavalli Felice, Curti Luigi, De Angeli dott. Alessandro, Dellarole Mario, Di Ferre Luigi, Feligio Emilio, Fiori Luigi, Fornerio Fernando, Franchino Emilio, Gavelli Manlio, Gozzano dott. Francesco, Gribaudo Carlo, Laurenti Vittorio, Martini Giovanni, Menardi Enrico, Mesturino Carlo F., Mizia Ernesto, Moretto Carlo, Morino Guglielmo, Moscati ten. Ettore, Parca ing. Luigi, Piglione ing. Cesare, Pinelli avv. Ferdinando, Poma Luigi, Pon Giorgio, Prandi Ugo, Prevosto Attilio, Quadrone dott. Carlo, **RADICATI DI BROZOLO** contessa ELENA, Ramella Secondo, Reisoli Gustavo, Robiolo Annibale, Rossi Gino, Rosso Cristoforo, Rovigatti Emilio, Sartori Luigi, Setti cap. Jetro, Solei Giacomo, Timo

Pietro, Vianino Antonio, Vighiardi avv. Diodato.

Carignano. — Siniscalco Angelo. **Carmagnola.** — CERUTTI EMMA. **Chivasso.** — Digioris Andrea.

Fenestrelle. — Sparano Gaetano. **Gassino.** — Chiardi Mario.

Giaveno. — Barrera Giovanni. **Maglione.** — Corgnati avv. Francesco.

Narendole. — Comandone Gioachino.

Orbassano. — Segre Walter. **Pavarolo.** — Bosco Giovanni.

Pesara Arg. — Hoehn ing. Ernesto. **Pont S. Martin.** — Morelli Antonio.

Rivalta. — Clivio dott. Ernesto. **Rivoli.** — Castiglia nob. ing. Benedetto M.

S. Benigno Can. — Varetti Luigi P. **Villardora.** — Calliero Maggiore.

TREVISO. — Ballerini Mario, Ballerini Ugo, Bianchini conte Piero, Camera di Commercio, Marchetti Ezio.

Montebelluna. — Desti Baratta nob. Giacomo.

Pero. — Padella Carlo.

S. Stefano di Valdobbiadene. — Miotto Bortolo.

S. Zenone degli Ezzelini. — Stefani dott. Lorenzo.

UDINE. — Allatere rag. Antonio, Bardusco rag. Marco, Berthod dott. prof. Flavio, Collo rag. Michele, Cucchini Eugenio, Della Torre Cesare, De Toma Leonardo, Meucci Luigi, Montezzo avv. Giulio, Pantarotto Luigi, Sutto Vittorino.

Enemonzo. — Rosso Giovanni.

Lestanz. — Peschiutta Giacomo.

Nimis. Gigli ten. Gino.

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
DI OBIETTIVI

COOKE

per lavori in GALLERIA ed all' AERTO

PROCESS LENS obiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)

1 PARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:

LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO



FOCUSING KODAK LENS
Series III. f/e.8

10% SCONTO

Ai soci del Touring Club Italiano
acquistando le celebri Biciclette

RALEIGH

Chiedere catalogo
accennando al numero di tessera

Agenzia Generale per l'Italia: **MILANO - Corso Garibaldi, 102**



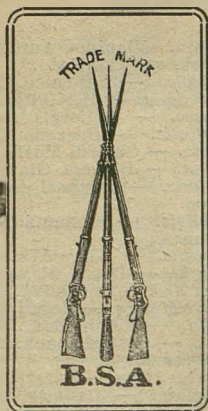
NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS"

CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA



È LA PAROLA **AQUILAS**
FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

Le lampade "AQUILAS", a gas acetilene, brevettate, sono le migliori che esistono. Se ne fabbricano 100 modelli diversi per tutti gli usi. Un milione di pezzi già venduti. Ogni lampada "AQUILAS", porta impressa la marca soprastante e la parola "AQUILAS". Guardarsi dalle pericolose imitazioni.



La Ruota Libera

B. S. A. Marca I.

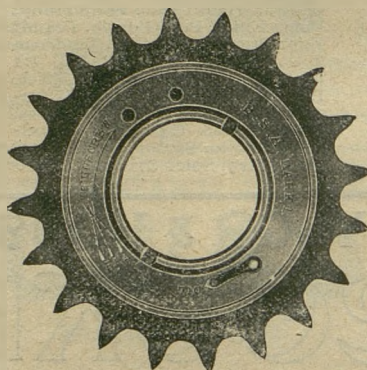
NON ACQUISTATE
MERCE DI SECONDA
QUALITÀ.

TALE ACQUISTO
DANNEGGERÀ I VO-
STRI INTERESSI.

LA RUOTA LIBERA
B. S. A. (Marca I.) È
UN PRODOTTO DI
PRIMISSIMA QUALITÀ
E DI PREZZO MODE-
RATO.

è conveniente nel
prezzo ed è di asso-
luta concorrenza per
il funzionamento.

È una vera combinazione di
semplicità e di perfetto funzio-
namento.



Viene fornita nelle grandezze se-
guenti: 8, 9, 10 denti \times 3/16 e 8 \times 9
denti \times 1/4 Humber (1"); 16, 18, 20
denti \times 3/16" e 1,8" Osmond (1/2").

Questa ruota lib ra è fab-
bricata con materiale sceltissimo
e lavorato con la massima accu-
ratezza e ogni ruota libera vi-
ne esaminata scrupolosamente e
provata, come tutti i prod. ti
B. S. A.

Con tali procedimenti è otte-
nuta la superiorità assoluta nella
precisione e nel funzionamento
oltre all'eleganza e all'unifor-
mità dei singoli pezzi, così da
soddisfare tutti i nostri clie. ti.

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. LTD.
BIRMINGHAM

Rappresentanti Generali per l'Italia:

Soc. An. FRERA - Tradate - Milano

I negozianti che
acquistano le

Ruote Libere

B. S. A.

Marca I.

sono sicuri di aumen-
tare la loro vendita,
il loro profitto e la
loro reputazione.

Osoppo. — Olivo Giacomo.
Palmanova. — Van Axel G. B.
Pordenone. — Conti Sante, Parmeggiani rag. Umberto, Pizzinato Giovanni, Santin geom. Enrico, Terrazzani rag. Tullio.
S. Daniele Friuli. — Prandoni Carlo.
Sternizza. — Ruttar Giovanni.
Timau. — Bulfon don G. B., Unter Giovanni.
Torre Pordenone. — Haefley Giacomo.
VENEZIA. — Agostini Arturo. Antoniazzi Angelo, Bertotto Aquilino, Corner Giuseppe F., Crescini Pietro, Favero Carlo, Frisotti Attilio, Mazzeza Domenico, RIZZIOLI OLGA, Sambo Giuseppe, Segre Gino, Saika Edoardo.
Chioggia. — Valtolina Cristiano.
Grisolera. — Viganì Oreste.
Mestre. — Trevisani Giuseppe.
Mira. — Florian Vittorio, Lanza cav. avv. Arturo, Pisani prof. Lino, Serena Euclide.
S. Bruson di Dolo. — Marchiori Luigi.
Scorzè. — Fratlin Antonaugusto.
VERONA. — Busca rag. Carlo, Intendenza di Finanza, Laloli Gino, Locatelli Giovanni, Maggioni avv. Bruno, Mosconi cav. ing. Giovanni.
Verona. — Ferrari avv. Benvenuto.
Caldiero. — Benoni dott. Francesco.
Casaleone. — Carraroli dott. prof. Arturo.
Colognola. — Gonzato Luigi.
Isolarizza. — Bellinato G. B.
Legnago. — Milani Attilio.

Malcesine. — Gelmini Luigi.
Minerbe. — Vivaldi Dante.
Parona. — Ariani Luigi.
S. Pietro di Legnago. — Maggioni Giuseppe.
VICENZA. — Dani rag. Giovanni. *Bassano.* — Antinori Armando.
Carpanè. — Guerrieri Paleotti nob. ing. Giovanni.
Gallio. — Bonadello dott. Natale.
Poiana Magg. — Brojanigo avv. Federico.
Rosà. — Sandri Giacomo.
Schio. — Galizzi Sante.
Tavernelle. — Celsan Sebastiano.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Checchi Michele.

E S T E R O .
E U R O P A .

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Iaklich Luigi, Migliorini Mario, Nordio Federico, Nordio Riccardo, Stumpe Fritz.
Gorizia. — Molesini Vittorio, Palmer Francesco.
Pirano. — Contento dott. Ugo.
Romans. — Sibilat avv. Lucien.
TRENTINO. — *Ala.* — Girardi Giuseppe.
Lavis. — Largaiolli Mario.
Pergine. — Club Ciclistico Perginese, Delama Pietro.
Riva. — Zecchini Francesco.
Rovereto. — Tomazzoni Valerio, Tonno Armando.
Trento. — Proclemer Salvatore.
PROVINCIE DIVERSE. — *Bolzano.* — De Prez Giorgio, Valentini Giuseppe, Zanotelli Giuseppe.

Fiume. — Allazetta Antonio, Tourkovic Milan.
Hall. — Schlacht Maurizio.
Veldes. — Zuliani Massimo.

Francia.

Fontenay-aux-Roses. — Pedraza Isidore.
Nizza. — Di Saluzzo conte Lodovico.
Parigi. — Gabbrielli Gastone, Lecourt avv. Alfred.

Monaco Principato.

Damiani Ubaldo.

Germania.

Berlino. — Osins Ludvic.
Mannheim. — LANZ IULIA.
Mittweida. — Società «Club Italia».
Weisenbach. — Rossi Remigio.

Inghilterra.

Boston. — Scott Arnold.
Londra. — Davis Alex Henry, avv. Winthrop Benjamin Robert.

Russia.

S. Petersbourg. — Grumberg Constantin.

Spagna.

Monte Mayor. — Ciacci B.

Svizzera.

CANTON DI LUCERNA. — *Lucerna.* — Baiocchi Luigi.

Kirens. — Massa Egisto.

CANTON TICINO. — *Bellinzona.*

— Pini E., Prada cap. Guido.
Biasca. — Colombo Francesco, Columbery Alberto, Rossetti Giovanni, Tosi Edoardo.

Lugano. — Belia Mentasti Rinaldo, Lainati Luigi.

Pasquiero. — Bernasconi Giuseppe.

S. PELLEGRINO

Ferrovia Elettrica
 BERGAMO - S. PELLEGRINO

Stazione Balnearia e Climatica di primo ordine.
 (Metri 425 sul mare).

Concorso di oltre 50000 forestieri all'anno.

Nuovo stabilimento balneare con 100 camere di lusso, di prima e seconda classe; sale per doccie, inalazioni, massaggi, bagni a vapore, idroelettrici, all'acido carbonico, di luce, sale di elettroterapia, ecc.; gabinetti per la ricerca scientifica, per raggi X, per la radiografia di calcoli renali, ecc.

Servizio medico permanente. — Saloni per la bibita, vasto parco, viali, portici per passeggio, grande Casino, Teatro, Concerti.

L'acqua minerale alcalina di San Pellegrino è insuperabile per combattere:

la iatesi urica, gotta, renella, calcoli renali, vescicali, epatici; i catarrhi vescicali, gastrici intestinali, gli ingorghi ed ingrandimenti epatici, consecutivi a disturbi digestivi, processi infiammatori, malaria ed alcoolismo; la predisposizione ereditaria alle forme uriche; il diabete, la poliscarcia; le alterazioni renali e le albuminurie uricemiche; le alterazioni della pelle di natura uricemica. — E' ottima per tavola.

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO

FARI - FANALI GENERATORI

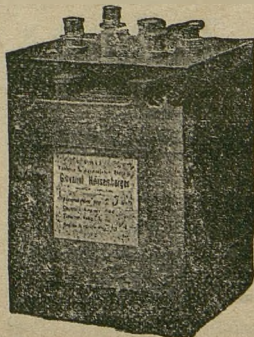
Brevettati TROUBETZKOY

SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.

Chiedere Cataloghi.

GIOV. HENSEMBERGER

MONZA - MILANO



ACCUMULATORI

Opuscolo

istruzioni gratis

a richiesta.

VELOXINE
 LA MIGLIORE BENZINA PER AUTOMOBILI
 Rappresentanza e Direzione per l'Italia e l'Estero:
 I. CACCIA & FIGLIO, Via Borgonuovo, 15 - Milano

SCHIEPPATI & C.
 MILANO - Via L. Papi, 18 - MILANO
 CARROZZERIA PER AUTOMOBILI

Impresa di Navigazione sul LAGO MAGGIORE

Premiata con Diploma d'Onore all'Esposizione Internazionale di Milano 1906

Presso l'Ann. in Milano, via Pentaccio, 13, e presso la Direzione in Arona si hanno gratis gli orari dei piroscafi sul Lago Maggiore e tutte le informazioni riguardanti i viaggi ed i trasporti. — *Biglietti di andata e ritorno.* Questi biglietti hanno la validità di due giorni, salvo la maggiore validità concessa a quelli emessi alla vigilia dei giorni festivi.

Biglietto di libera percorrenza - *valido 3 giorni.* — Questo biglietto trovasi in vendita sui piroscafi e Agenzie dell'Impresa e dà diritto di percorrere il lago in ogni direzione e con qualsiasi corsa ordinaria durante i tre giorni di validità. Il viaggio può essere intrapreso e interrotto in qualsiasi stazione, e terminato in stazione diversa da quella di partenza. — Prezzo del biglietto L. 9,50 in prima classe e L. 5,50 in seconda classe, più cent. 5 di bollo.

Biglietti a serie per viaggi fra due stazioni. Presso l'Ann. smidicata si può acquistare biglietti di:

Serie **A** per N. 20 viaggi col ribasso del 25% sul prezzo di tariffa
 » **B** » » 30 » » » 30% » » »
 » **C** » » 50 » » » 35% » » »

Questi biglietti sono validi 1 anno dal giorno d'emissione e servono anche per viaggi in direzione inversa da quella indicata, cioè non hanno l'inpegno di tanti viaggi di andata e altrettanti di ritorno. Essi sono validi per la famiglia dell'intestato, che potrà viaggiare col libretto senza obbligo dell'accompagnamento del titolare. Per 2 ragazzi dai 3 ai 7 a. serve un solo scontrino.

Viaggi in comitive. — L'Impresa accorda ai soci di qualsiasi specie, corpi musicali, società, istituti, collegi, ecc., alle comitive la riduzione del 50% sul prezzo della tariffa ordinaria calcolata per ogni percorso, purché viaggianti sui piroscafi in corsa ordinaria e in comitive di almeno 15 persone. Le richieste devono farsi alla Direzione in Arona od all'Ann. in Milano.

Biglietto d'abbonamento per 15 giorni feriali. Questo biglietto non richiede fotografia, è strettamente personale e deve essere firmato dal titolare; dà diritto di viaggiare liberamente sui piroscafi in corsa ordinaria per 15 giorni, esclusi i festivi, a scelta del titolare entro un anno dal mese di emissione. Si acquista presso l'Ann. dell'Impresa in Milano, presso l'Agenzia della Navigazione in Arona, o anche a bordo dei piroscafi ai prezzi di L. 15,60 in prima classe e L. 10,60 in seconda classe. bollo compreso.

LIQUORE STREGA



Tonico Digestivo

GAREGGIA COLLA CHARTREUSE

Specialità della Ditta G. ALBERTI-BENEVENTO

Fornitrice della Casa di S. M. il Re d'Italia e di S. M. la Regina Madre
 GUARDARSI DALLE INNUMEREVOLI CONTRAFFAZIONI.

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE MILANO 1906 - FUORI CONCORSO - MEMBRO DELLA GIURIA

Cantieri Baglietto Sede in GENOVA

Società Italiana Automobili Marittimi

CONSTRUZIONE DI BARCHE E YACHTS A VELA
 CANOTTI A YACHTS AUTOMOBILI
 LANCIE DA SALVATAGGIO E FLUVIALI
 TRASPORTI E RIMORCHI

**Motori speciali per imbarcazioni
 delle migliori Case Europee
 ed Americane**

CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA

G. LEONI & C. MILANO
 Via S. Giov. Laterano, 6
 Telefono 64-67.

FORNITURE COMPLETE DI ACCESSORI, GOMME
 E MATERIALE PER COSTRUZIONE DI BICICLETTE

Pneumatici Leoni - Pirelli - Dunlop - Continental - Corona - Vainqueur

Serie Star - Durkopp - B. S. A. - Göricke
 Lygie - Simplon - Peugeot, ecc.

Chiedere Catalogo riservato ai soli fabbricanti
 o negozianti dell'articolo.

Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

Stabilimento ed Amministrazione:

MILANO - Via Tomm. Grossi, 10 - MILANO

INCISIONI - SMALTI - MINIATURE

Minuterie per Orefici

Ritratti in Miniatura su qualunque oggetto

TARGHE PER BICICLETTE - DISTINTIVI

Medaglie per Gare ciclistiche, Tiri, Esposizioni
 Coppe con fregi smaltati.

AUTOMOBILI

DIATTO-A. CLEMENT

ISOTTA FRASCHINI

Agenzia Generale:

Soc. An. FABBRE & GAGLIARDI

(Capitale L. 2.500.000)

Milano - Torino - Roma - Genova - Verona - Mestre

— CHIEDETE CATALOGHI E PREVENTIVI —

AFRICA.
Egitto.

Alessandria. — Vannucci Paolo, Vulpiani Vincenzo.

AMERICA SETTENTRIONALE.
Stati Uniti.

New York. — Bigongiari Dino, Haviland Paul B., Previtali dott. Giuseppe.

S. Francisco Cal. — Monaco F. B.

AMERICA MERIDIONALE.
Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Benamor René, Bertagni Dante, Cometta Fidel J., Etcheagaray Juan, Milanese Giuseppe, Peregrina Francesco, Valls Eusebio, Zotto Dante C.

Chile.

Valparaiso. — Castellini Cinzio, Magliano Oreste, Piras Lorenzo, Solari Gerolamo.

Guayas.

Guayaquil. — Rebutti Antonio.

Peru'.

Cerro Pasco. — Brigneti Vincenzo, Carozzo Emanuele, Cutolo Cesare, Languasco Carlo, Leardi Ernesto, Raggio Edoardo, Tasso Francesco, Valle Attilio, Viani Anacleto.

Lima. — Invernizzi Edoardo.

Uruguay.

Montevideo. — Amoroso Alessandro.

Posizione dei Soci al 15 Agosto 1908.

Soci annuali al 15 luglio 1908	N. 64 071
Dimissionari, irrisperibili, morosi	» 171
	N. 63 900
Soci nuovi iscritti dal 15 luglio al 15 agosto 1908	» 957
	Totale Soci annuali N. 64 857
Soci vitalizi al 31 dicembre 1907	N. 1 686
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 agosto 1908	» 285
	N. 1 971
	Totale Soci N. 66 828

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Globbi. - Capriolo & Massimino - Milano.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto garage. F.lli Bochaty, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL MEUBLE FENICE - Confort moderno - Affiliato al T. C. I. Dott. G. Taddei, prop.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbi, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albergo Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE, 1° ordine.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et Co.

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele G. N. Bianchi.

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE. Presso S. az. Centrale

NAPOLI — HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Place Medici - Position central - Prix moderées - Confort moderne - Chauffage central - Item & Cappuccio mêmes propriétaires de l'Hotel e Chalet SUISSE POMPEI.

NAPOLI — PARKER'S HOTEL (al Corso Vittorio Eman.)

NERVI - CAPOLUNGO — SCHICKERT'S PARC-HOTEL - Casa di primo ordine.

PORTOFINO — Stazione Ferroviaria di S. Margherita GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza - Auto-Garage, Deposito di Benzina, Camera oscura, Hotel di tutto primo ordine, Gran Parco, Giardino e Foresta, Entrata libera nel Parco di 60 000 mq. di superficie. Il solo Hotel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con medaglia d'oro e diploma d'onore a Vienna alla Kursale Ausstellung nel 1903 - Medaglia d'argento al II Congresso Internazionale Psicoterapico a Roma 1907 - Indirizzo telegrafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.

RAPALLO presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.

RAPALLO — KURSAAL CASINO.

REGOLEDO (Lago di Como) fra Varenna e Bellano - 500 metri sul mare. Stabilimento idroterapico e climatico. — GRAND HOTEL FUNICOLARE. Stazione estiva - Posta - Telegrafo - Telefono.

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

TORBOLE sul lago di Garda - GRAND HOTEL TORBOLE Nuova casa di Primo ordine - Splendida posizione sul lago - Pensione compreso stanza da 8 corone in più.

PRIMA ADUNATA MOTONAUTICA SUL PO
20 - 22 Settembre

Staccare la Scheda di adesione ed incollarla sul tagliando d'una cartolina-vaglia e inviarla al Touring - Milano.

1 sottoscritt. dichiara di iscriversi:

I. alla prima Adunata motonautica sul Po a Piacenza, e versa L. 5 -

II. alla Gita Nazionale Nautica Piacenza-Venezia, col programma di massima a tergo indicato, e versa » 20 -

La gita è limitata ai primi 300 iscritti, ed è riservata a coloro che hanno aderito all'Adunata, come all'art. 1.

III. alle prestazioni complementari di vitto ed alloggio a Cremona e Ferrara, e versa » 15 -

Firma leggibile _____

Domicilio _____

Via _____

CONVEGNO GENERALE DEL T. C. I. a PIACENZA
20 Settembre 1908

Staccare la Scheda di adesione e incollarla sul tagliando d'una cartolina-vaglia ed inviarla al Comitato del Convegno Generale del Touring a Piacenza.

1 sottoscritt. dichiara _____ di iscriversi al Convegno Generale del T. C. I.

Invia _____ per:

N. _____ quote Convegno (L. 3) L. _____

» _____ Colazione (L. 2) » _____

» _____ Banchetto (L. 5) » _____

» _____ Alloggio: _____

1 notte (L. 1) » _____

3 notti (L. 1,50) » _____

in totale L. _____

dichiarandosi edotto del regolamento del Convegno.

Firma leggibile _____

Domicilio _____

Via _____

Utensili Reishauer





FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

MILANO

31 - Via A. Manzoni - 31
con vasti magazzini adiacenti

Macchine Utensili ed Accessori

per la Meccanica di costruzione e di precisione, per Fonderia, per Elettrochimica, Gasista, Idraulica, Fabbro, Lattoniere, Carpenterie, Falegnami, Segheria in legno ecc., ecc.




Seghe da metallo e Flettatrici brevettati Wagner — Mole Sterling




Macchina americana

Ventilatori aspiratori — Apparecchi di sollevamento
Macchine per scatole da conserve e da lamiera in genere.

I clichés della presente
Rivista sono eseguiti dalla



UNIONE

ZINGOGRAFI

già Stabilimenti

M. MANGIAROTTI & C. e ING. G. TELLERA

7 Medaglie d'Oro e 2 Grand Prix
— Esposizione di Milano 1906 —

1 Grand Prix e 1 Medaglia d'Oro
— Esposizione di Parigi 1907 —

MILANO - Via Spontini, N. 5

Telefoni 21-81 e 71-08

MIELE DEL MONTE ROSA

Prodotto della flora più elevata d'Europa, raccolto col mezzo dell'apicoltura nomade dei fiori che spuntano sulle pendici meridionali del Monte Rosa. — Questo miele purissimo e naturale, eminentemente igienico, è raccomandato da celebrità mediche estere e nazionali. Riportò i primi premi in tutte le Esposizioni europee in cui fu presentato. Premiato dal Ministero d'Agricoltura Industria e Commercio, Brevettato da S. M. Umberto I.

Prezzo: di un vaso di vetro o di una scatola di latta del peso di un chilogramma **L. 3** —
di un vasetto di vetro del peso di mezzo chilogramma di miele liquido o solido » **1,50**

Si spedisce franco a domicilio a pagamento anticipato o contro assegno un pacco postale contenente:

	3 vasi	3 vasi e 1 vaset.	4 scatole	7 vasetti	2 vasi o 2 scatole	4 vasetti	Latta kg. 4 1/2
Per l'Italia e Colonie	L. 9 —	10,50	11,50	12 —	8 —	7 —	10,60
Per la Francia, Austria-Ungheria e Svizzera	» 9,50	11 —	12 —	12,50	7 —	8 —	11 —
Per la Germania, Belgio, Spagna, Egitto e Grecia	» 10 —	11,50	12,50	13 —	0,50	8,50	11,50
Per l'Inghilterra, Portogallo, Olanda e Danimarca	» 10,50	12 —	13 —	14 —	8 —	9 —	12 —

Rivolgere le domande all'indirizzo **BERTOLI GIACOMO** - Apicoltore, VARALLO (Valsesia) -

N.B. - Le spedizioni in assegno importano una maggiore spesa di cent. 35 per una somma sino a L. 10, e di cent. 45 oltre la L. 10, cosicchè il modo più economico per fare il pagamento in un coll'ordinazione è col mezzo delle Cartoline vaglia postali.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5.000.000 versato L. 2.000.000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1907 L. 13.472.271,93

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI VENEZIA

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. J. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

D. R. G. LANGBEIN & C. O MILANO - Via Brera, 14

Proprio Stabilimento a LIPSIA - SELLERHAUSEN (Germania)

Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la

Doratura, Argentatura, Olfonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura

MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ECC.

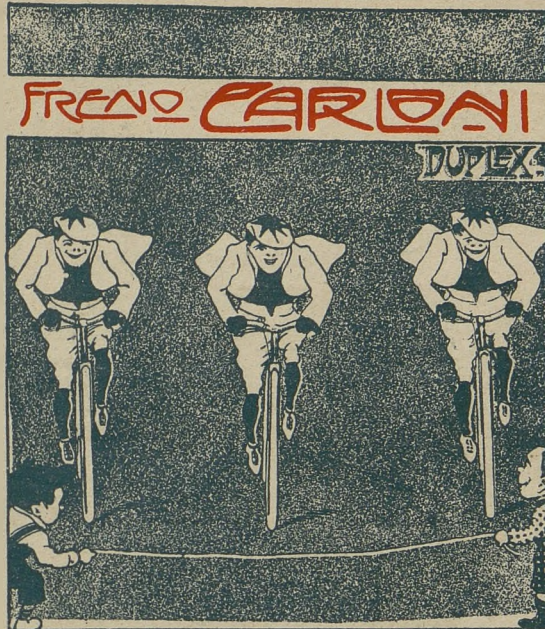
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccaimento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

ULTIME CREAZIONI
FOTOGRAFICHE!

1908
09

Domandate il
Catalogo Generale N 37
con cartolina doppia.

Ditta M. GANZINI
MILANO
Via Solferino, 25

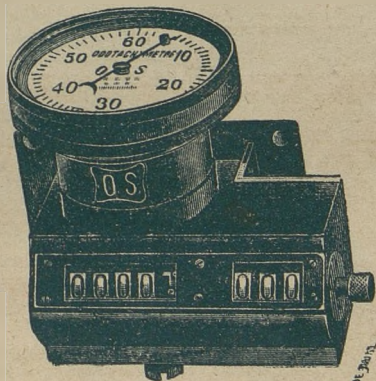


Innanzi al vostro ostacolo,
Piccoli mascalzoni,
Noi ci fermiam di botto
Mercè il **Freno Carloni**.

FRENO CARLONI
Via S. Vicenzino, 4
MILANO

ODOTACHYMÈTRE

O. S.



Contatore chilometrico e indicatore di velocità.

PRIMO PREMIO DELL'AUTOMOBILE
CLUB DI FRANCIA

In vendita presso i principali Garages e Negozianti
d'accessori

Deposito: BIELLA & C. - MILANO - 19, Via Monforte - Telefono 95-90

E. SEIGNOL et Cie - 24, Rue Laugier - PARIS

RIVISTA

MENSILE

TOURING CLUB ITALIANO

L'avvento dell' Umbria.

Dunque l'Umbria va diventando di moda.

Per lo meno da qualche tempo, soprattutto dopo la memorabile esposizione d'Arte antica, è segno di una certa distinzione e di discernimento turistico tutto moderno il dire: L'Umbria? Gran paese di bellezze italiane; e chi lo avrebbe pensato? Già noi italiani non apprezziamo le cose nostre...

Chi lo avrebbe pensato? Veramente il capitolo che riguarda l'Umbria nelle *Passeggiate per l'Italia* del Gregorovius porta la data del 1861, e non sono affatto nuovi gli scritti di Stendhal e di Bourget così pieni di toccanti gridi dell'anima strappati dal paesaggio e dalle memorie artistiche. E molti altri si sono provati su questa corda difficile. Da Tullio Dandolo, ampolloso e vuoto, a Renato Schneider che nell'Umbria cercò l'*Anima della città e dei paesaggi*, dalle opere numerose ispirate dallo spirito di San Francesco — storie, racconti, leggende, studi — alle descrizioni di vario pregio di Gubbio, Terni, Foligno, Todi, Spoleto, Bevagna, Rieti si sono avuti diversissimi prodotti dell'ingegno tutti intonati ad una grande e giustificata ammirazione. Questa ha preso poi gli aspetti più moderni, come nella descrizione di Perugia di Gallenga Stuart, uno dei volumi della bellissima collezione dell'*Italia Artistica* dell'Istituto di Arti Grafiche di Bergamo, per arrivare fino al modesto e commerciale ma lodevole *Guide de Pérouse et quinze excursions dans les environs*, del professore Angelo Lupat-

tello, fatto per un albergo, il Palace Hôtel di Perugia.

Una fioritura di studi profondi come di lavori letterari puramente descrittivi illustra l'Umbria quasi in ogni sua parte. I musei di Perugia, le opere sparse dai fecondi pittori della scuola umbra nelle chiese solitarie delle cittadine e dei villaggi più reconditi, gli avanzi delle costruzioni ciclopiche ed etrusche, gli ipogei coi loro tesori di urne, di armature, di vasi, di gioielli, le fortezze ed i castelli medioevali, la grande

cascata di Terni, il Trasimeno, le ricchezze quasi ignorate di conventi e chiese in paramenti sacri ed oggetti del culto, le raccolte artistiche private, le storie, le leggende, le escursioni, hanno spinto una pleiade di poeti e di studiosi a dissodare in questi ultimi anni il terreno ingrato dell'ignoranza di troppi e dell'indifferenza quasi generale.

E così l'Umbria, come dissi, va a poco a poco diventando di moda.

Lo è ancora troppo spesso a parole. Ma già il principio di un movimento che sta per diventare assai più largo si delinea con sicurezza, naturalmente, sono gli stranieri che ci insegnano la via. A me accadde qualche anno fa di trovarmi solo italiano a pranzo al Subasio di Assisi, fra 26 stranieri. A quella tavola — a mezza via tra Nocera e Sangemini — si sturava dell'Apollinaris!

Per adesso i turisti nostri, ancora timidi, degnano in generale di visita soltanto Perugia e non sempre Assisi. Ma presto non sarà più così,



CITERNA — Il camino di Casa Prosperi.

perchè la propaganda maggiore, il lievito più efficace viene dagli stessi visitatori di ieri e di oggi, sempre più numerosi. Le Ferrovie dello Stato aiutano coi loro diretti nella buona stazione; i visitatori spargono la buona novella degli splendori umbri sotto forma di racconti pieni di sincera meraviglia; le Ferrovie stesse presentano la miniera e ne iniziano seriamente la coltivazione anche colle pubblicazioni turistiche, di cui i nostri soci ebbero il primo e felicissimo saggio.

Perugia da parecchi anni si è andata trasformando ed abbellendo senza danno delle sue antichità e dei suoi ricordi, gelosamente custoditi

per irradiare nella mirabile regione che la circonda.

La bicicletta e l'automobile vanno ormai in esplorazione un po' dappertutto, e sarà a queste due macchine, collegate col servizio ferroviario oggi migliore che per il passato nella regione, che si dovrà una diffusione più rapida del viaggio turistico nell'Umbria. La persuasione che una visita a questa regione è un sacrosanto dovere per gli italiani, si è andata maturando e si traduce già in atto in misura apprezzabile.

Non c'è maggior divertimento per me (forse mi diverto perchè ne rido) del fare tra sorpreso e soddisfatto di quegli amici numerosi che vengono a



ORVIETO. — Cappella Signorelli

dalla cittadinanza che ne apprezza la poesia ed il valore. Gli accessi della graziosa capitale umbra hanno voluto strade magistrali, ma queste si svolsero sulla collina senza toccare i monumenti. Sulla spianata, ove fu smantellata a furia di popolo nel 1848 la sinistra fortezza di Paolo III Farnese e del suo crudele nipote Pier Luigi, sorge ora il bel Palazzo Provinciale col prepotente grifo umbro di rame sull'attico. Un tram elettrico sale modernamente le rampe dalla stazione ferroviaria fino a quella stupenda piazza ove la fontana monumentale di Fra Benvignate, il Palazzo dei Priori, il Palazzo del Podestà, il Seminario, l'Episcopio e la Cattedrale raccolgono in meravigliosi simboli architettonici tutta la storia comunale perugina.

L'acqua potabile incondottata è ottima, gli alberghi moderni e buonissimi. Il soggiorno è gradevole e saluberrimo. Perugia è dunque il fulcro a cui si appoggeranno gli escursionisti

raccontarmi l'impressione profonda del loro giro dell'Umbria, come se si trattasse della scoperta dell'America. Pochi di loro conoscevano prima Perugia ed Assisi. Tutti naturalmente erano passati dalla stazione di Orvieto come da quella di Terni, ma guardandosi bene dallo scendere dal treno. Quasi nessuno aveva pensato di profittare delle fermate che accordano i biglietti differenziali, per spingersi almeno, fra un'ora e l'altra, alla Cascata. E c'è il tram elettrico per questo! E nel 1902 si è perfino, (ciò che non è comune e non si potrebbe fare in Svizzera perchè là non hanno cascate artificiali) celebrato il XXII Centenario della sua esistenza! (1). Nes-

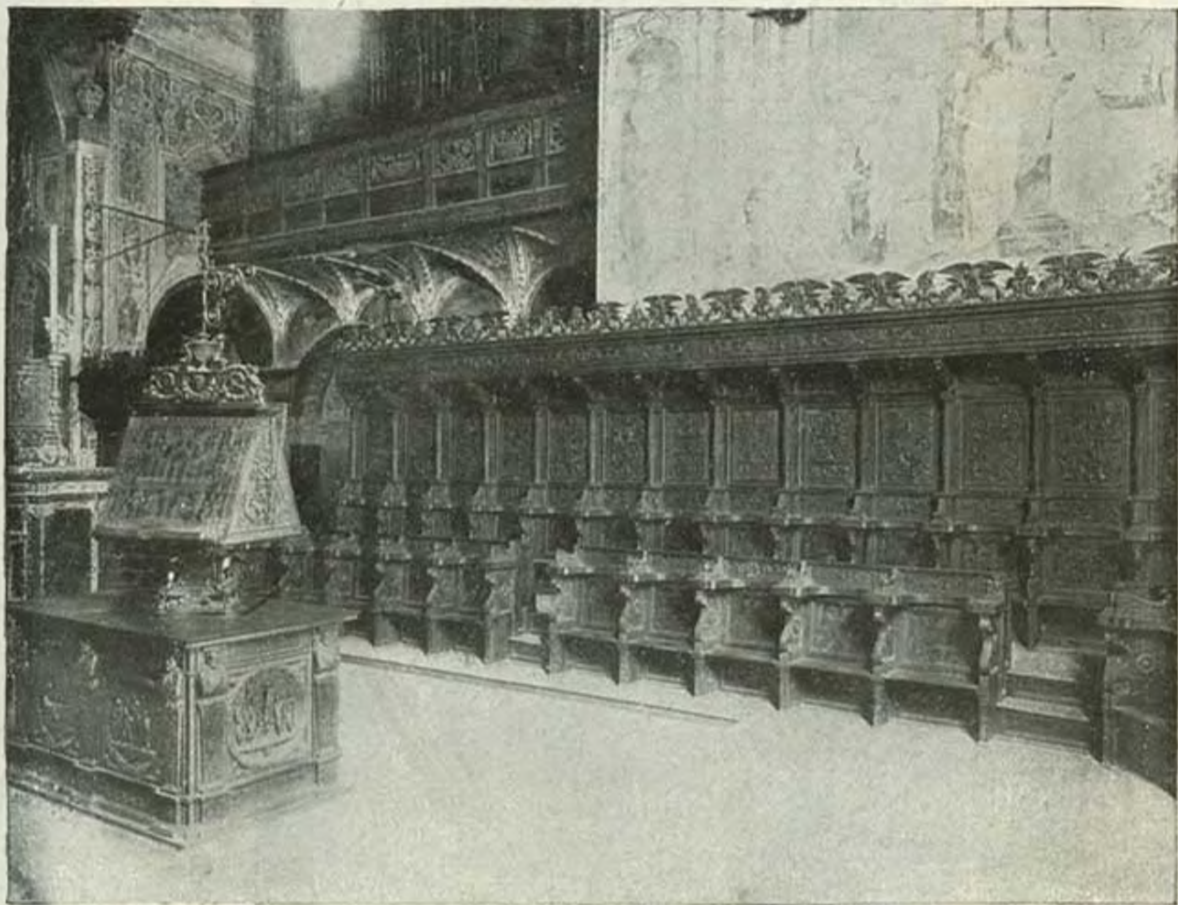
(1) E sarà l'ultimo. Fra poco la Cascata delle Marmore non ci sarà che alla domenica e la considereremo come un beneficio della legge sul riposo festivo.

Oggi un entusiasta, per quanto recentista, non oserrebbe certo, dopo la sottrazione di acque fatta per

suno poi si era curato di salire lungo i suoi fianchi spumeggianti al Belvedere, nè tanto meno conosceva quell'idilliaco laghetto di Piediluco, che pure già Sisto IV nel 1476 prediligeva come luogo di villeggiatura e che l'Armeni ha descritto in modo particolare.

Avevano bensì sentito parlare dell'eco famosa (di cui il prof. Antonio Mancinelli ha persino scritto una guida) che ripete chiaramente un endecasillabo, ma senza sapere che l'eco non è che un piccolo dettaglio in un ambiente magnifico, ben degno di visita, un buono ma lieve

porta in fronte e dell'altro dentro per cui si è reso immortale Luca Signorelli, il padre artistico di Michelangelo, avevano sì udito qualche cosa, ma visto niente; come nulla delle mura etrusche, del San Giovenale e di tanto altro di Orvieto. Eppure c'è una comoda funicolare per salire lassù dalla ferrovia e, ciò che non guasta, vari alberghi di cui uno buonissimo e così onesto nei prezzi, che è peccato non fermarvisi. (Nulla dirò del prelibato e capitoso vino d'Orvieto, di una bella tinta aurata trasparente, ottimo tanto secco che abboccato!)



PERUGIA. — Coro di San Pietro.

tocco di pennello in un gran quadro complicato e d'inestimabile valore.

Del Pozzo di S. Patrizio avevano bensì visto le finestrelle guardando fuori dal vagone, ma senza però preoccuparsi di salire alla sua bocca per discendere e risalire le sue due spirali intrecciate.

Del Duomo di Orvieto, il più bel monumento gotico dell'Umbria, del poema policromo che

gli stabilimenti ternani alla Caserta, scriverne quella descrizione che, nel 1845, ne fece un ammiratore con questo titolo pomposo anziché no:

Guida storica e descrizione topografica poetica e prosaica, ideale e veridica del completo monumento di natura della grande cascata delle acque veline e dell'ameno, ridente e salubre clima della pianura e della borgata Le Marmore, frazione dell'antico Castello di Papiigno, circondario e mandamento di Terni, città industriale in ogni arte e mestiere e per grandiosi stabilimenti antichi e moderni.

E tutti questi bravi miei amici nulla sapevano, si può dire, di Narni, intravvisto dai finestrini del diretto di Roma, del Ponte Medioevale su cui passa la Flaminia, del Ponte di Augusto, del Castello e dei campanili delle sue chiese, della bellissima Cattedrale, del San Francesco, del Palazzo del Podestà, e del suo panorama. Scrisse, ma inutilmente, per questi impenitenti ritardatari, cinquant'anni fa il Gregorovius: «Le imponenti rovine, i flutti vorticosi della Nera, un vicino convento, la città colla sua solenne architettura, tutto contribuisce a dare a questo paesaggio un carattere d'incomparabile bellezza!» Ma ora i nuovi argonauti rimpiangono il ritardo ed eccitano i tiepidi, ed io mi rallegro di questa respiscenza, perchè desidero non la morte dei peccatori, ma la loro conversione.

E c'è dell'altro nella meravigliosa ed inesaurevole Umbria.

L'antica Todi sembrò sempre troppo mal collocata rispetto alla ferrovia! Ma ora i reduci cominciano a raccontare che la traversata da Orvieto a Foligno sulla via Tuderte è tanto interessante e varia che vale la pena di avventurarvisi. L'arco di Porta Libera, le torri della terza cerchia delle mura, il Foro romano, meritano bene di recarvisi. Le vetuste mura in parte etrusche, i vecchi palazzi scuri, gli edifici ricamati coi trafori gotici, le chiuse moli dei conventi, il Duomo, trattengono a lungo l'osservatore. E il panorama che dall'alto colle si estende a gran distanza è tale richiamo da innamorare.

Di Spello, del suo Sant' Andrea e della sua Santa Maria Maggiore coi Pinturicchio e gli Spagnae i Beccafumi, della pittoresca via delle Torri di Properzio, del suo Teatro romano, nulla affatto sapevano, nè di Foligno nè del chiostro di Sassovivo, nè di quella meravigliosa *Rinchiara dell'Umbria*, com'è chiamato Montefalco, per la bella vista insuperabile che si ha dalla sua altura.

E chi, di questi che ora sono divenuti apostoli, si arrestava fosse pure per poche ore a Spoleto? La storica Rocca del cardinale Albornoz, il grandioso Ponte delle Torri col vallone che esso domina, e che congiunge l'eminenza della Rocca colle falde del Monte Luco, boscoso belvedere ove una escursione è di incomparabile diletto, il grande Teatro romano, gli androni curvi dell' Anfiteatro, l' arco di Druso e le chiese, le piazze costituiscono meta di graditissima visita.

Perfino gli amenissimi ma appartati dintorni del Trasimeno, col castello medioevale di Magione, con Monte del Lago, col castello di Zocco e con la punta di Castiglione, colle tre isole: la Maggiore col castello Guglielmi, la Minore e la Polvese, sono ora resi comodamente accessibili dai numerosi approdi del vapore.

Queste e cento altre bellezze dell'Umbria è dovere conoscere e da parte sua il Touring ha contribuito a dare una spinta, che non sarà inef-

ficace, ponendo sott'occhio ai soci quella *Guida delle Ferrovie dello Stato* testè distribuita, redatta con tanto garbo e così ricca di illustrazioni da convincere e trascinare.

Ben dice Michele Oro, l'autore modesto e valente della Guida, in una succosa pagina di proemio: « L'intera regione Umbra, oltre al racchiudere in Assisi, Perugia, Orvieto, Gubbio, Todi, Spello, opere d'arte di pregio non comune, oltre i suoi monumenti e le sue memorie storiche che a Perugia, Amelia, Spoleto, Cesi, Bevagna, Otricoli attestano lo splendore di tre civiltà, oltre le sue possenti industrie che hanno fatto di Terni, Spoleto, Narni, Foligno, Rieti dei centri operosi di grande importanza nel commercio italiano, offre al turista un interesse superiore all'ordinario perchè l'Umbria nella sua fisionomia e nel suo nome ha un'impronta tutta propria, nella storia, nell'arte e nei suoi paesaggi silenziosi e ridenti.

« Gli sconfinati panorami di Assisi, di Perugia, di Montefalco, di Todi, di Narni, le vallate orride e pittoresche della Nera, del Tescino e del Corno, la cascata maestosa delle Marmore, le rive deliziosamente vaghe del Trasimeno, le sponde ridenti e poetiche del lago di Piediluco, le vette dell'Appennino Umbro, i lussureggianti boschi del Monte Luco, le vetuste sorgenti di Nocera, di Sangemini e di San Giustino, le classiche

fonti del Clitunno, formano un insieme di particolari bellezze, piene di incanto, di luce, di verde, di acque cristalline ove, come canta il Carducci:

*...il sol nel radiante azzurro immenso
fin degli Abruzzi al biancheggiar lontano
folgora, e con desio d'amor più intenso
ride a' monti dell'Umbria e al verde piano.*

E questo, che è quasi il programma della Guida che ora stan leggendo i soci del Touring, è svolto nelle artistiche pagine con una serie di illustrazioni e con parole tali che raccordero un



PERUGIA. — Reliquario dell'anello della Vergine.

vero plebiscito di lode per le Ferrovie dello Stato e per il Touring, e che frutterà certo un vivo pellegrinaggio di turisti.

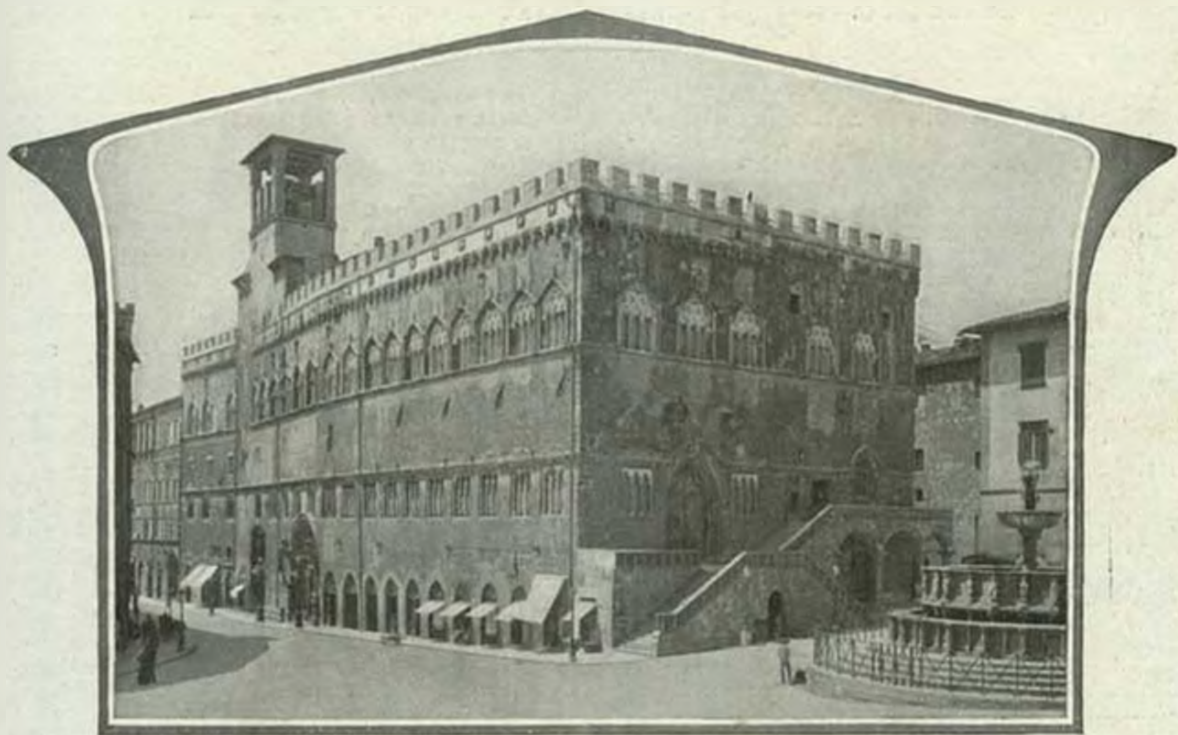
La genialità del modo con cui l'Umbria nostra fu presentata ai lettori, otterrà l'intento desiderato di muoverne una quantità e avviarli in quel meraviglioso paese. L'invito irresistibile vincerà tutte le loro riluttanze. Essi devono, dai più lontani punti d'Italia, andare a Perugia e fare una settimana d'Umbria, come si fanno gli otto giorni di Parigi, o di Londra, o di Roma, o di Napoli. Ciò che non usarono che gli antesignani e gli adepti deve ora popolarizzarsi. La Guida distribuita ha troppe gemme per non abbagliare. Per poco che uno sappia gustare la poesia di un panorama, di un monumento, di un rudero, di un'opera d'arte troverà colà una massa così ricca di osservazioni da non poter avere riscontro in nessun'altra regione, salvo forse in certe parti del Lazio e della Toscana.

La vecchia basilica è un tempio appartato e raccolto, pieno di penombre e di silenzio. Le ricchezze della sua architettura fiorita, quasi scompaiono, nascoste da una tappezzeria preziosa di tele classiche, di affreschi ammirabili.

Quello è forse il più meraviglioso museo di arte religiosa nell'Umbria.

Mi aggiravo col vecchio custode nelle tre navate, passando da una contemplazione all'altra. Dappertutto dei Pinturicchio e dei Vasari, dei Parmigiano e dei Caravaggio, dei Sassoferrato e dei Perugino. Un Gesù Bambino attribuito a Raffaello spicca in un angolo scuro, come se le carni dell'Infante fossero luminose e trasparenti.

Poi, nella sagrestia solitaria, vi sono corali ed evangelari d'inestimabile valore, pagine miniate con quella paziente finezza claustrale, che ammiriamo tanto più quanto ce ne sentiamo lontani nella nostra moderna irrequietudine.



PERUGIA. — Palazzo dei Priori.

Dopo un giro un po' dettagliato nell'Umbria il turista non può non sentirsi profondamente trasformato ed entusiasmato, non può non ammirare sotto un colore nuovo le bellezze di quella fortunata regione, soprattutto se questo turista proviene da paesi dove la vita industriale e commerciale sembra, nella sua agitazione, attutire i sentimenti più fini ed elevati, soprattutto se la visita all'Umbria è fatta non nel rumore e nella distrazione delle grosse comitive, ma nel raccoglimento di pochi amici o della famiglia.

Ben ricordo in questo momento ciò che in altra occasione ebbi a raccontare dopo una visita di un pomeriggio d'estate alla Basilica di S. Pietro dei Cassinensi in Perugia, e mi piace riportarlo qui, perché i sentimenti che in me si destarono allora sono come la sintesi di quelli che, secondo il carattere, le preferenze e i gusti di ciascuno, nascono in tutti coloro che dedicano qualche giorno a questa stupenda fra le regioni italiane.

Poi ancora, nel coro severo, un venerabile contorno di stalli anneriti dai secoli, nei quali Stefano da Bergamo ha scolpito bizzarre fantasie, e porte magnifiche intagliate da suo fratello Damiano.

Una luce debole filtrava dalle scarse finestre sugli affreschi oscuri e sulle tele oblique; dentro alle nicchie le terrecotte si confondevano nella penombra; i grandi pilastri, i cornicioni si profilavano appena sfumati sugli sfondi incerti delle cappelle. Il mistero invadeva nel silenzio di quel pomeriggio già tardo le navate deserte, piene di tante memorie.

Oppresso da un fascino così prolungato e sottile, seguiva quasi macchinalmente il vecchio custode.

In fondo al coro, ormai così buio in quell'ora prossima al tramonto che i grifoni degli stalli parevan vive immobili chimere, e il frate in tonaca una figura staccata da un affresco e venuta giù a parlarmi, questi mi disse: avete

visto l'opera meravigliosa degli umani artefici. Ora guardate quella dell'artefice divino! E spalancò le chiuse imposte di legno di un balconcino.

Un colpo di scena!

Quel balconcino domina da grande altezza tutta la valle di Foligno. Il bacino immenso di monti, di vallate, di colli, di paesi, di ville, era tinto dai fuochi del tramonto. Un nastro azzurro, il Tevere, un altro più lungo e più lontano, il Topino, serpeggiavano tra le verdi colline radiose.

Che contrasto coll'interno della Basilica! Luce, libertà, quali altre bellezze, che magia nel brusco confronto!

Arte e natura, tutto ciò che vi è di profondamente bello è raccolto nell'Umbria. Dal San Pietro di Perugia, la sintesi di tanti splendori mi apparve in quel momento, quasi come una rivelazione.

Conosci visitate l'Umbria! Il vostro godimento sarà non minore di quello che io provai (1).

L. V. BERTARELLI.

(1) Nel novembre prossimo i soci riceveranno — insieme al Foglio Como — il Foglio Perugia della Carta d'Italia al 250.000 del Touring Club Italiano.



Ancora sugli alberghi sconvenienti

L'articolo sugli alberghi della Val d'Aosta pubblicato nel numero di Settembre della *Rivista* ebbe un'eco che non si è ancora spenta. Esso ha toccato sul vivo con molta franchezza questioni ben vecchie e ben note, ma ordinariamente tenute nascoste per un male inteso spirito di riguardo, che torna poi a danno grave di quegli stessi, che a tempo redarguiti si avvantaggiano degli auspicati progressi.

Ci troviamo attualmente in troppe parti d'Italia con una divisione netta fra il grande albergo — o se non grande per lo meno medio, ma destinato alla clientela ricca — il quale ha raggiunto una notevole bontà di organizzazione, e il piccolo albergo per la clientela meno abbiente; il quale invece è in condizioni incivili. I grandi alberghi di primo ordine delle città più frequentate dagli stranieri come Roma, Napoli e qualche altra, nulla hanno da invidiare ad alcuno (neanche nei prezzi, ma chi vuole certe delicatezze del comfort è anche giusto che le paghi quel che valgono). Altre città importanti, specialmente di mare, contano pure stabilimenti numerosi di primissimo ordine. In generale tutto ciò è nuovo. Da via Caracciolo a Chiaia e a Santa Lucia nulla vi è di vecchio, e così al Lido di Venezia, e così anche nei quartieri alti di Roma. Altri impianti seri e grandiosi si sono fatti sui laghi lombardi come a Bellagio, a Menaggio, a Cadenabbia, a Stresa e a Pallanza, in qualche rara stazione di soggiorno come Taormina, od isolatamente come l'Excelsior di Casheno, il Dolomiti di Borca, e quel mirabile ristorante di Portofino - Kulm che ora si completa con un albergo e con tutto il suo contorno di osservatori, strade, servizi d'automobili, ecc. è degno di successo per il coraggio del proprietario.

Ma un abisso separa tutto ciò dalla pleiade di centinaia e centinaia di alberghi più modesti che dovrebbero esservi nelle città, grandi, medie e piccole, e nella plaga montuosa e marina frequentata dai villeggianti e dai bagnanti.

L'articolo della *Rivista* cui facciamo cenno ha parlato della Valle d'Aosta, che è una miniera mal coltivata accanto alla quale un'altra se n'è aperta — il Vallese — di cui, per continuare il paragone — si comincia ora dopo l'apertura del Sempione la lavorazione con metodi ben più moderni. Il Vallese ha un centro importantissimo — Zermatt — dove fioriscono alberghi quali non si può oggi neppur lonta-

mente pensare di impiantare in Valle d'Aosta poiché sarebbero condannati a rovina sicura. Ma il resto è montato in condizioni rispondenti precisamente a quelle che tra noi riscuoterebbero lodi e quattrini invece di provocare proteste e diserzioni.

Si agita ora un progetto che sarebbe micidiale per la Valle d'Aosta, se non si corre alle difese. E' il progetto di unire con una ferrovia elettrica Meiringen a Gletsch per il Grimsel, e Gletsch da una parte a Hospental e a Goschenen per la Furka e dall'altra a Briga. Il successo colossale dalla ferrovia dell'Albula come esercizio ferroviario e come risultato per gli alberghi dell'Engadina e i prodromi di successo che pare debba essere pure clamoroso del primo tronco aperto quest'anno della ferrovia della Bernina, incoraggiano gli agitatori del minaccioso progetto qui sopra riportato. Se esso si applicherà, se al Vallese addurrà oltre il Sempione anche il Gottardo, se un soggiorno nel Vallese sarà collegato colla possibilità di comode e rapide escursioni a Chamoni (per Saint Maurice) all'Oberland Bernese e al gruppo del Gottardo con dappertutto le allettatrici pensioncine svizzere, come potranno lotare gli alberghi nostri di montagna in genere, e in particolare quelli della Valle d'Aosta?

Perciò colà parecchie persone hanno sentito la giustezza del grido lanciato, e oltre al congratularsene col Touring e ad incoraggiarlo vanno diffondendo la *Rivista* ponendola sott'occhio a chi di ragione.

Ciò è utile, ma è lontano dal bastare. Non bisogna stancarsi di far capire agli albergatori che l'onestà del tratto, la corrispondenza dei prezzi coll'effettivo servizio reso, e il programma minimo del comfort sono condizioni assolute di vita o di morte. O sottomettersi o dimettersi.

Ringrazio tutti quelli che mi hanno scritto a cui mi è impossibile rispondere e dico loro: facciamo udire querimonie ed argomenti. In affari è la persuasione del vantaggio, che determina il progresso.

E la Commissione pel Miglioramento degli Alberghi istituita presso il Touring potrà fare molto anche traducendo in atto quelle proposte già lungamente da essa discusse di premi agli albergatori che si trasformano, che ebbero tanto successo in Francia, applicate dal T. C. F.

ADVANTA MANOVRA V.C.A.

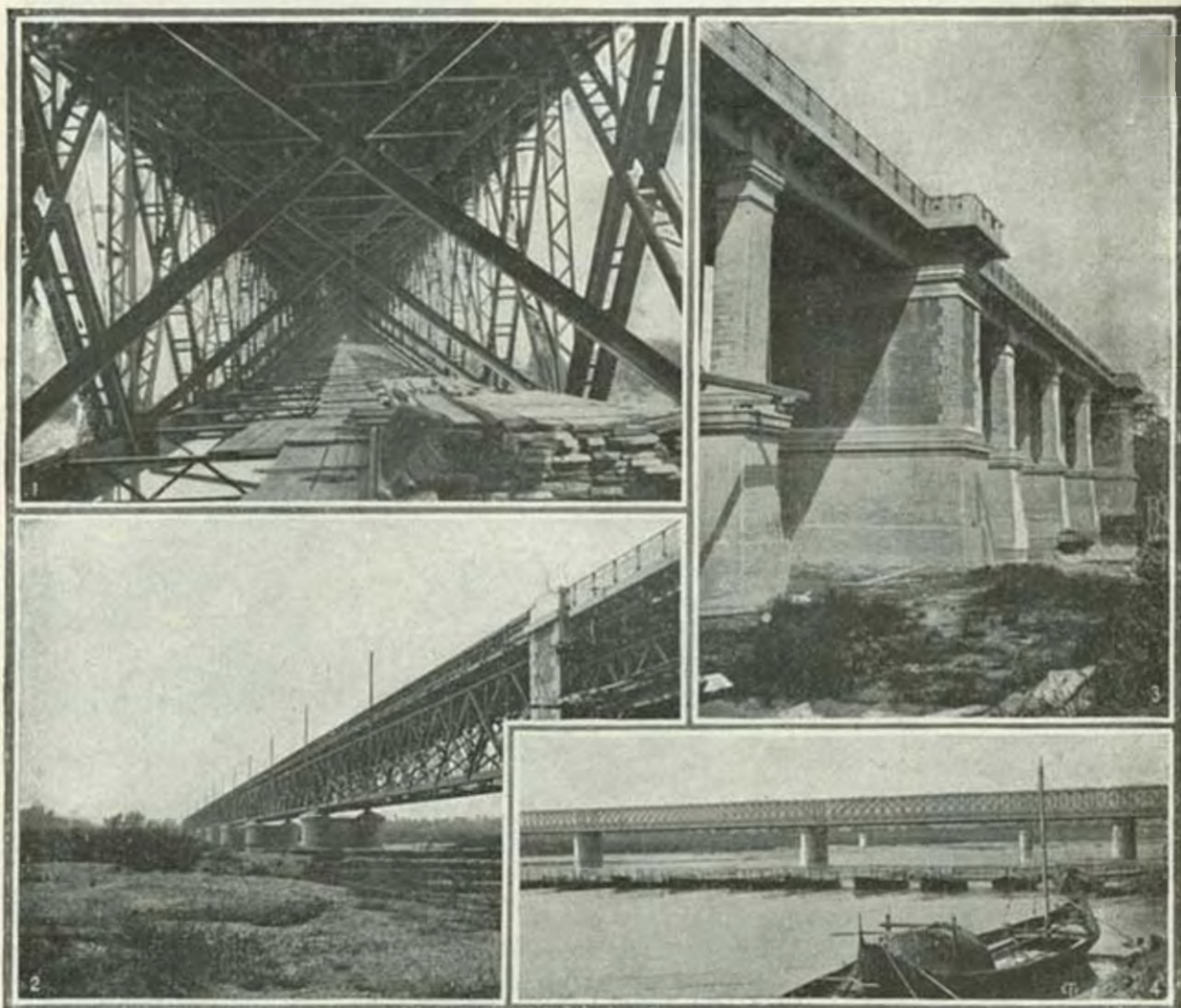
PIACENZA 19-20 SETTEMBRE 1908



I V. C. A. in numero di 600 con 200 bersaglieri hanno effettuato il 20 settembre agli ordini del Generale Chiarla una splendida manovra: riservandoci di scriverne come si conviene, presentiamo qui intanto: — L'advanta del V. C. A. in Caserma Farnese a Piacenza — Le pattuglie in esplorazione sugli argini del Po — Le sezioni automobilistiche del V. C. A. — La radunata per la rivista sul viale. — La rivista del V. C. A. passata da S. M. il Re.

(Fot. Fot. - Milano).

L'inaugurazione del Ponte sul Po a Piacenza.



1. Veduta della corsa della travata. — 2. Veduta generale del ponte metallico. — 3. Viadotto dalla sponda lombarda. — 4. Veduta generale dei due ponti.

In basso: Il viadotto dalla sponda emiliana il giorno dell'inaugurazione. — Il Re inaugura il Ponte. — Il Re ritorna dopo l'inaugurazione della targa del Touring.

LEMBI DI PATRIA



Panorama di Asiago.

(Fot. del socio Antonio Rossi - Vicenza).

Nelle Prealpi venete, fra l'Astico e la Brenta, sorge l'altopiano dei Sette Comuni. E' territorio della provincia di Vicenza, ma fa quasi una minuscola patria da sé, in una superficie di 963 chilometri quadrati, 200 dei quali appartengono ancora all'Austria.

L'Astico, che nasce nelle Alpi, corre un pezzo per Vallorsara, prima di venir a bagnare i lembi occidentali dell'altopiano. Ma poi là dove, in un luogo che si chiama Porta, la valle diviene sua, e le dà il nome, s'interna nei Sette Comuni, piglia la Valdossa e la Posina, viene a mettersi nella pianura tra Sarcedo e Breganze, poi si getta nella Tesina, cari nomi sonanti italiani; e con essa va nel Bacchiglione presso Vicenza. Un torrente così poetico meriterebbe d'andar fiume al mare, senza perdere il nome per via.

La Brenta nasce dai laghi di Levico e di Caldonazzo. Ebbero la gioia di vederla uscir da quei laghi i soldati nostri della Divisione Medici nel 1866, ne' bei giorni 22 e 23 luglio, quando vittoriosi a Primolano, a Tezze, a Pergine, mentre Garibaldi aveva vinto il 21 a Bezzecca, erano quasi alle porte di Trento,

cui il generale Kuhn aveva già deciso di abbandonare. Venne poi subito il nefasto armistizio, venne il ritorno amaro, onde, se non la vergogna, dura il danno, e Trento aspetta ancora. Che cosa importarono le dieci Croci di Savoia, le due medaglie d'oro e le centodiciasette d'argento al valor militare, per coloro cui furono date; che cosa importarono? Insegne quasi di dolore, perchè Trento rimaneva in forza altrui!

Così dunque la Brenta nasce ancora invano italiana. Scorre per trenta chilometri nella Val-

sugana, e in certa guisa divide l'altopiano dei Sette Comuni dal Trentino. Poi si volge a fiancheggiarne il lato orientale, per altri trentadue chilometri, venendo giù fra due pareti di rocce ritte quasi a filo. E lì allora la Valle si chiama Canal di Brenta, perchè angusta, strozzata. In certi punti è assai se ha duecento cinquanta metri di larghezza. Su pei fianchi della valle,

dove il declivio lo comporta, i valligiani fabbricano muri a secco per sostenere, col po' di terra che già vi sta, quella che vi portano a spalle; e in quella terra seminano tabacco. Così



Asiago. - Dogana Italiana al Termulne

chi passa mira dal basso in su quei terrazzi, che pare si aiutino l'un coll'altro a salire; mira le foglie della preziosa pianta che si spandono rigogliose dai loro cigli, e forse dice tra sè: Chi



Il ponte Roana-Asiago, sulla Val d'Assa.

sa mai perchè si compra il tabacco fuori d'Italia?

La Brenta, mentre vien giù pel Canale, si piglia le acque del Cison e dell'Oliero; e uscita che sia nella pianura a Bassano, si biforca a Limena, lascia andar giù uno dei suoi rami al Bacchiglione, tenendosi a tramontana; e con l'altro, in forma di canale, se ne va verso Padova per gettarsi poi nelle lagune da sè.

Asiago è il principale dei Sette Comuni. Gli altri sei si chiamano Enego, Foza, Gallio, Lusiana, Roana e Rotzo. E tra tutti hanno forse 27 000 abitanti, piccolo popolo che non è di sangue latino. Sono Cimbri, Alemanni, Franchi, Goti, Unni? Sulle loro origini se ne fantasticarono d'ogni sorte. Ma pare certo che quel popolo sia d'origine tedesca. Non venne nell'altopiano pei valichi alpini, ma vi è salito dalle pianure venete, nei tempi oscuri delle invasioni barbariche. Tedeschi d'origine come esso, sono tanti altri popoli delle valli alpine orientali, ma questi pigliarono la parlata dei nativi nostri. Invece quelli dei Sette Comuni, appartati lassù, cinti da monti quasi in solitudine, vissuti dunque da sè, conservarono per più lungo tempo la propria parlata. Però, divenuto più frequenti le comunicazioni, questa va lentamente modificandosi, e in qualche altro mezzo secolo farà ciò che non fece in novecento anni. Fra le parlate melodiche e vivaci dei Trentini e dei Veneti, si metterà in veneta o trentina anch'essa. Intanto il popolo dei Sette Comuni si sente nostro, conta tra la miglior gente d'Italia, e dà fior di soldati e di patrioti.

Era di lassù Cristiano Lobbia, che quarant'anni fa patì una delle più nere ingiustizie che potesse toccare a uomo della sua tempra e del suo valore. Maggiore dello Stato Maggiore nell'esercito, provenutovi dai Volontari di Garibaldi, data la gretta avversione che gli *eccelsi* generali regolari ostentavano verso tutto ciò che sapeva di garibaldino, l'esservi stato ricevuto, aveva voluto dire per il Lobbia più di ogni lampante titolo di Accademia. Allora i suoi compaesani di Asiago lo mandarono deputato dei Sette Comuni al Parlamento. Ed egli, garibaldino sempre nell'anima, si mise a sinistra, battagliero come alla guerra. Venuti i giorni della lotta per la famosa Regia dei tabacchi, fu lui a farsi vindice della moralità contro certi deputati sospetti di corruzione; ma nella dura prova fu vinto, e pagò per tutti. Fu un'oscura e crucciosa storia per cui egli

dovette uscir dall'esercito. Giovane, ardente, sdegnato si trasse in disparte, e corse poi in Francia con Garibaldi. Ivi fu con Ricciotti in quella bella impresa di cavarsi di sull'altopiano di Langres, dov'erano quasi accerchiati dai prussiani, quando il Governo della difesa nazionale, avendo fatto l'armistizio, s'era dimenticato di comprendervi il terreno dove campeggiava l'esercito garibaldino detto dei Vosgi. Tornato in Italia il Lobbia ebbe la soddisfazione di vedere riaperto il suo processo, e di uscirne giustificato. Ma la sua salute era ormai tanto scossa che ei languì ancora per poco, e poi morì doloroso. Si parla ancora con malinconia di quell'amico che era stato una speranza dell'esercito nazionale.



La Valle del Brenta a Campolongo.

I Sette Comuni cominciarono a venir fuori dall'oscurità nel tempo delle tirannidi, dal 1200

al 1300. Passati sotto diverse signorie, alla fine si unirono in una specie di staterello, per essere meno oppressi. Ma poi riconobbero che



Lusiana.



Mezzaselva di Ronca.

era anche più utile e di maggior sicurezza darsi a un forte, e nel 1404 si offerse a Venezia. A far questo passo furono i primi di tutto il Veneto. E la Repubblica, ancora sapiente, gli accolse, lasciando loro i privilegi che vollero serbare, quasi un Governo lor proprio; anzi perchè gli abitanti erano molto inclinati alle armi, li considerò come una scuola di soldati. Da allora seguirono poi le sorti di Venezia fedeli e devoti.

* * *

A sud dell'altopiano, una piccola catena di monti si stende da oriente a occidente. Le loro cime non superano i millecinquecento metri, ma sono riparo buonissimo contro i venti di scirocco, tanto tediosi nella pianura. A star lassù, uno vede sotto i suoi piedi il territorio declive di Marostica, tutto il Vicentino, i monti Berici; e lontano lontano, come una sfumatura, vede gli Euganei, e il Veneto fin verso il Po, come un mare.

A nord dell'altopiano, un'altra catena lo chiude e segna i confini del Regno nostro col Trentino. In essa catena sorge la Cima Dodici, a' cui lati s'ergono dieci o undici altre punte conosciute con nome italiano, ma ben più note con quella dato ad esse dagli abitanti nel loro

dialetto. *Fiorotz, Putzen, Thoc, Gallmärer, Kostel*, son nomi barbarici; ma per altro, altre cime nella catena delle Alpi ne portano ancor de' più duri.

Piace immaginarsi di star nella Valsugana e di guardare quelle cime, come dalla sua via di circonvallazione si guardano le torri di una città murata. Chi mai potrà passare di lassù, quando un popolo valoroso come quello dei Setti Comuni difenda i varchi?

* * *



Pascoli sull'altipiano di Asiago.

E tra le due catene che chiudono l'altopiano a sud e a nord, sorgono in altre piccole catene quasi parallele altri monti minori, formando un labirinto meraviglioso a vedersi dalle alte cime di quelle, difficili a girarsi da chi va nuovo nel paese. Ma in mezzo a quei monti stanno pascoli e anche praterie assai ampie e sfogate. Una di queste che si chiama Marcesina, e sta

in alto quasi a milletrecento metri, ha una superficie di tremila ettari, ed è la più vasta. La pastorizia prospera nell'altopiano. Si è fatto il conto che nel territorio vivano più di trentamila animali bovini. E così si può dire che ognuno degli abitanti v'abbia, mucca o vitello, il suo proprio. Peccato che l'altopiano sia po-



Fara



Enego.

verissimo d'acqua! Tutti i torrenti che dall'orlo settentrionale e dal meridionale, scendono verso il suo mezzo, stanno quasi asciutti molta parte dell'anno; e l'Asso e la Frenzona che attraversano l'altopiano vanno a cacciarsi, quella nell'Astico, questa nella Brenta, ma misere misere. Tanta penuria d'acqua dà gran pensiero agli abitanti, che sempre hanno da fare intorno alle loro cisterne, per tema di trovarsi alla sete coi loro armenti. E sanno e pensano con malinconia che il loro territorio è nelle sue viscere ricco di torrenti sotterranei. Ma chi sa mai trovarli? Non tutti hanno la fortuna del carbonaio da Solagna, di cento anni fa. Dormiva egli in

un tugurio, quando lo svegliò un improvviso gorgoglio di sotterra. Cercò, scavò. A poche spanne sotto, passava per una vena l'acqua che ora è la fonte di Terzenò. Benedetto sonno e benedetto svegliarsi! Allora la gente di quel luogo finì di dover bere nelle pozze, quasi quasi in comune col proprio bestiame.

Eppure l'altopiano è un cantuccio dei più prosperosi della nostra patria, perchè l'uomo vi aiuta la natura col proprio lavoro, e spesso dove pare più proterva la vince. Già vi sa vincere se stesso. Sobrio, austero, operoso, perchè desidera poco, gli pare d'aver tutto.

G. C. ABBA.



UN "CAMPING", DEMOCRATICO.



Nello scorso numero il nostro socio vitalizio, principe Scipione Borghese dava conto della serenità, della libertà e del riposo di cui è possibile fruire vivendo, isolati sui monti, una vita semplice di gente primitiva, la cui abitazione e suppellettile è ridotta alla più sommaria espressione.

La tenda, questo schermo tenuissimo, che ci ripara dalle intemperie, permette un intimo contatto colla natura di cui l'esistenza artificiale cittadina ci fa sentire come un intenso bisogno fisico.

È però giusto riconoscere che non tutte le borse possono permettersi il lusso... di fare il selvaggio nel modo principesco con cui se lo concede Scipione Borghese.

I bagagli e le tende comperate o fatti costruire espressamente, per quanto ridotti al minimo possibile, sono pur sempre d'un costo eccezionale, non foss'altro pel fatto che son fino ad ora oggetti d'uso di gran signori... e d'inglesi.

Tuttavia il «camping» non è nè dove essere un privilegio dei grandi patrimoni.

Per quanto la vita d'oggi si compiaccia di innumerevoli paradossi, non sarà mai ch'essa giunga a tanto inverosimile d'ironia da interdire di darsi alla «povertà» coloro che non hanno abbastanza quattrini.

Tutti, tutti quelli che amano la libertà sconfinata della montagna, tutti quelli che sentono la necessità di ritemperarsi in un'esistenza rude e tonificante, coloro che vogliono esercitare il turismo più schietto e più comodo e trattare in una volta tutti gli sport, i più spontanei ed i più utili, possono regalarsi un mesetto di «camping» a buon mercato.



Ne offrono esempio tre giovanotti di buona volontà che ci rendono noti i particolari del loro accampamento, tenuto, con intenti e mezzi di gran lunga più modesti, nel tempo stesso in cui il principe Borghese s'era stabilito e viveva «selvaticamente» sulle pendici del Baldo.

Sono i signori Arnaldo Fontana - Roux, Pietro C. Lange di Torino (organizzatore) ed avv. Parvopasso, i quali trascorsero conducendo la stessa vita dell'illustre gentiluomo romano, ma di mezzi più semplici ed alla portata d'ognuno — nella zona posta ai piedi del Rocca-melone e precisamente a circa un'ora da Ussello, durante i mesi di luglio e d'agosto.

Oltre all'arredamento solito ad ogni alpinista, avevano a completamente una tenda militare composta di 4 teli, ed una tenda a due teli per la cucina (ogni telo del costo di 5 lire). Una coperta impermeabile per sovrapporre alla paglia costituente il loro giaciglio.

Due *plaid* a testa. Infine una cesta di vimini contenente: tre pentole, sei scodelle, coltelli, forchette e cucchiai, ed il vitto composto di: riso, farina gialla, scatole di verdura (fagiolini, fagioli, ceci, piselli) vasi di conserve, scatole di biscotti, cacao, zucchero, scatole di frutta secca (datteri, fichi, uva).

Il tutto formava un collo di 35 chili, facilmente trasportabile. Il latte, il burro ed il pane di segala venivano forniti dai montanari.

Con questa vita i tre giovani irrobustirono la loro fibra, e non ebbero mai a soffrire delle intemperie. La tenda fece ottimo servizio. Le fotografie qui riportate illustrano in parte questo «camping» e speriamo invoglieranno altri ad imitarli.

IL TURISMO IMAGINARIO

1° (TRADIZIONI E LEGGENDE).

Il tema è vasto e la materia piacevole a trattarsi e diletta a seguirsi quando non facciamo difetto lo spazio a chi scrive ed il tempo a chi legge. Questa riserva non ci impedisce però di discorrerne o bene o male come possiamo. Ed i nostri lettori non se ne dorranno anche se, necessariamente, il soggetto verrà appena sfiorato, e se nella fretta, forse, la messa migliore verrà trascurata. Che importa? I soci del Touring ci sapranno grado egualmente di averli per un quarto d'ora ricondotti ai tempi beati di sfrenato turismo in cui l'anima fanciullesca si lanciava avidamente verso gli spazi ignoti e risolveva per conto proprio, nel modo più mirifico e geniale la *x* del futuro. I bei tempi in cui sollevavamo chiudere gli occhi, cullati dall'ecodelc'era una volta», oppure spalancarli, durante le interminabili lezioni di latino e di matematica, perduti dietro le fascinanti chimere dell'ultimo romanzo di viaggi che avevano divorato e sulla trama del quale ci si compiaceva di comporre la nostra esistenza avvenire, mettendoci naturalmente nei panni dell'avventuroso protagonista.

Abbiamodetto testè che erano dessi i nostri tempi più « turistici », nè vogliamo disdirci. Da che mondo è mondo i viaggi più audaci e più straordinari furono quelli... compiuti colla fantasia. Ed i più comodi anche. La immaginativa, come tutti sanno, ha sempre camminato per strade d'una manutenzione idealmente perfetta e quanto ai mezzi di trasporto si può ben asserire che fin dalle proverbiali nebbie dei tempi in cui si smarriscono le origini delle razze, essa abbia percorso tutte le meraviglie della meccanica odierna, non esclusi gli ultimi records volanti dei fratelli Wright e di Leone Delagrange.

Per convincersi, del resto, che l'uomo è un animale (*pardin*) fondamentalmente turistico, ba-

sterà considerare un poco i racconti e le leggende che la fantasia popolare fiorì sulle vicende, sui gusti, e sulle aspirazioni collettive traverso i secoli e che la tradizione e gli scritti ci hanno serbato.

Chi sogna viaggia; più le condizioni nostre ci costringono nella vita reale all'immobilità e più l'intelletto se ne compensa scorrazzando follemente nelle infinite regioni della chimera.

Qual'è il pensiero che va più lontano? Quello d'un carcerato, crediamo.

Del resto perfino nel linguaggio comune un tale stato psicologico assume un marcato suggello turistico. Si dice, per esempio: « Aver sempre il capo nelle nubi » (turismo aeronautico) « essere con la testa in processione » (turismo liturgico) « vivere nel mondo della luna » (turismo planetario) ed in francese *bâtir des châteaux en Espagne* (turismo edilizio). E fermiamoci qui... per doveroso rispetto alla sopportazione dei lettori.

Dunque non pensiamoci neppure ad assolvere esaurientemente il compito di passare in rassegna completa e coscienziosa tutte le belle finzioni che ci offrono largamente la tradizione e la letteratura.

Non sapremmo quando ci sarebbe dato di finire — e quanto al principio, dovremmo probabilmente rifarci da quelle tali nebbie delle origini di cui abbiamo poco fa minacciato.

Vi faremo grazia quindi di Adamo ed Eva che, senza grandi sforzi di buona volontà, potrebbero anche essere considerati i progenitori del turismo.

Avuto riguardo alle amenissime gite che prima del peccato originale si saranno senza dubbio regalate lungo i viali ben tenuti dell'Eden, ed avuto riguardo altresì alla spedizione involontaria ch'essi dovettero intraprendere scappando innanzi al fiammeggiare della spada con cui l'arcangelo li incalzava, prima di sbatacchiare loro sulla faccia la porta del paradiso terrestre.

E del pari risparmiamo di farvi la storia dell'Olimpo e la cronaca scandalosetta dei vagabondaggi delle divinità mitologiche.

Tanto ormai sono, come suol dirsi, in dominio della pubblica opinione le escursioni che Giove,



Mercurio in riposo.

(Fed. Altieri).

Bronzo greco, Museo Nazionale di Napoli.

pater Deorum et hominum, organizzava in terra ed in cielo ed in ogni luogo... per giustificare alla meglio il suo autorevole titolo. Così dicasi delle corse portentose di Nettuno da un mare all'altro, per placare le tempeste a colpi di tridente.

Ed assai note son pure le scappate di quella buona lana di Plutone, il quale, traviato certamente dal pessimo esempio di libertinaggio che gli dava, senza scrupoli, suo fratello maggiore, usciva di quando in quando dal tenebroso regno per consumare delle imprese (il ratto di Proserpina informi), che ai giorni nostri, a termini del codice Zanardelli, lo avrebbero mandato dritto dritto in Corte d'Assise.

Nè vogliamo fare un'inchiesta sulle lunghe ed innumerevoli assenze della signora Venere, visto che non s'è curato di promuoverne l'onesto Vulcano, suo legittimo consorte, tutto dedito alla propria azienda di ferramenta, fumisteria e similari.

Apollon non c'interessa gran fatto, perchè il suo *raid* quotidiano, reggendo le redini ai corsieri del sole, era monotono da far invidia a quelli che le agenzie inglesi indicano nel nostro secolo a prezzo ed itinerario fisso.

Un vero turista di vocazione e di solerte pratica professionale era invece Mercurio, emerito fattorino telegrafico dell'Olimpo, nonché borsaiolo internazionale.

Bacco, allegro e rumoroso compagno, creatore di famose bisboccie, uscito una mattina di festa dalle porte della città sacra, forse coll'intenzione modesta di far il giro delle osterie suburbane, si trovò invece a percorrere tutta l'Asia seguito da un codazzo di uomini grassocci e di donne spregiudicate ed a conquistare le Indie fondandovi la città di Nisa.

Ma il più illustre e benemerito turista della mitologia fu probabilmente il figlio di Alcmena, che la gelosa ira di Giunone e la greca vanità hanno caricato di una moltitudine di viaggi e di spedizioni e di tali e tante avventure a cui non basterebbe la vita d'una tribù di eroi.

Infatti non v'è luogo conosciuto nell'antichità o magari esistente solo nell'immaginazione fertile degli Elleni, dov'egli non sia stato e non abbia lasciato immortale traccia di sé.

Ei fu nell'Orto delle Esperidi dove si recò a rubare dei pomi d'oro (da non confondersi con le volgari ed economiche solanacee) punto curandosi di una guardia campestre in forma di drago dalle cento teste ch'egli accoppò, senza nem-

meno sospettare che applicava in anticipazione di millenni la teoria favorita di Rabagas. Visitò il paese delle Amazzoni (dicono che fosse fra Tracia, Cappadocia e Scizia) delle quali con assai poca galanteria uccise la regina; andò ad attaccar briga coi centauri, creature mezzo uomini e mezzo cavalli, inventate a bell'apposta per arricchire d'una elegante metafora lo stile originale di buona parte dei romanzieri del secolo scorso. Inoltre, senza avere a propria disposizione una 60 HP od uno *sleeping car*, visitò l'Asia, l'Africa e l'Europa, dall'estremo Oriente, dove si recò a liberare Prometeo incatenato, spingendosi fino all'Occidente estremo, dove quell'ottima persona di Atlante, il modello di tutte le cariatidi, sosteneva con lo sforzo delle spalle titaniche il peso immane del cielo. E si ome

Ercole a tempo e luogo sapeva anche essere un buon diavolaccio, si prestò gentilmente a rilievarlo mentre il gigante si assentava per sbrigare certe faccende. In memoria di quella sua fatica, il semidio tebanò piantò di qua e di là dallo stretto che divide l'Africa dall'Europa ed unì l'Atlantico al Mediterraneo, due colonne abbastanza massicce che per tutti i turisti venuti dopo di lui segnarono il limite invar-



Il Diluvio Universale.
Raffaello, Loggia Vaticana.

(Fig. Alinari)

cabile dell'umana audacia. Per tutti i turisti, fino a Cristoforo Colombo, beninteso.

E da ultimo, non contento di quel suo errare sopra la terra, pensò... di andare all'inferno, e detto fatto vi discese e là compì ogni sorta di prodigi, uno più strabiliante dell'altro, liberando una discreta quantità di mortali che più inesperti di lui ed ignoranti della geografia dei luoghi vi si erano arrischiati, non trovando più poi l'uscio per uscirne.

D'altronde all'inferno non furono pochi i personaggi mitologici i quali non poterono resistere alla tentazione di darvi una capatina. Oltre ad Ercole vi si trovarono vivi, Bacco, Mercurio, Orfeo, Tesco, Piritoo, Alceste, Ulisse, Enea, per non parlare di moltissimi altri.

Inoltre Ercole conosceva e si dedicava (questo forse dimostra il perchè della sua forza proverbiale ed il successo d'ogni sua più paradossale intrapresa) a tutte le discipline sportive in onore a quei tempi; dalla ginnastica agli attrezzi — si conosceva la sua perizia nel maneggiare la clava — all'atletica, che con ammirabile precocità sperimentava sui due serpenti inviati gli da Giunone pochi giorni dopo la sua nascita e che

egli strozzò; ed alla lotta, della quale egli dava dei saggi concludenti togliendo per sempre il fiato ad Anteo ed a Caco.

Ercole, più che un mito, è l'esponente comune di miti differenti che hanno un'unica base d'ispirazione.

Le sue straordinarie avventure accumulano forse, esagerate traverso la lente dei tempi, le prodezze dei vari conduttori di popoli che in successive alluvioni migratorie si gettarono sulle regioni della Grecia, movendo dal settentrione e dagli altipiani orientali secondo dettava l'istinto tenace della conservazione.

Tant'è vero che i poemi in cui si raccolsero e presero preciso contorno le mitologie, assegnano a quel periodo le grandi e più celebri avventure d'invasioni e di conquiste.

Solo poche generazioni dopo han luogo spedizione degli Argonauti e l'assedio di Troia.

La spedizione degli Argonauti, come tuttisanno, ricorda con tutta probabilità una audace migrazione di conquista condotta per mare verso le spiagge circostanti da una o da varie tribù greche giunte già ad un notevole stadio di civile sviluppo.

La fantasia fervida dei popoli ellenici vi ricamò intorno la leggenda eroica, narrando del principe Giasone il quale radunava il fior fiore della gioventù greca per recarsi nella Colchide ove dicevasi fosse emigrato, come ora succederebbe di un qualunque capolavoro artistico, il famoso vello d'oro, la pelle d'un montone parlante, la quale oltre ad essere tutta quanta di fili splendidi e preziosi, veniva apprezzata per un mucchio di doti taumaturgiche.

Ebbene, noi non staremo a raccontarvi gli episodi di quella memorabile navigazione, che sono numerosissimi e pieni d'interesse. Ci limiteremo

soltanto a segnalarvi i punti ove passarono quegli avventurosi: i lettori verificheranno seguendo... sulla carta geografica il complicato itinerario.

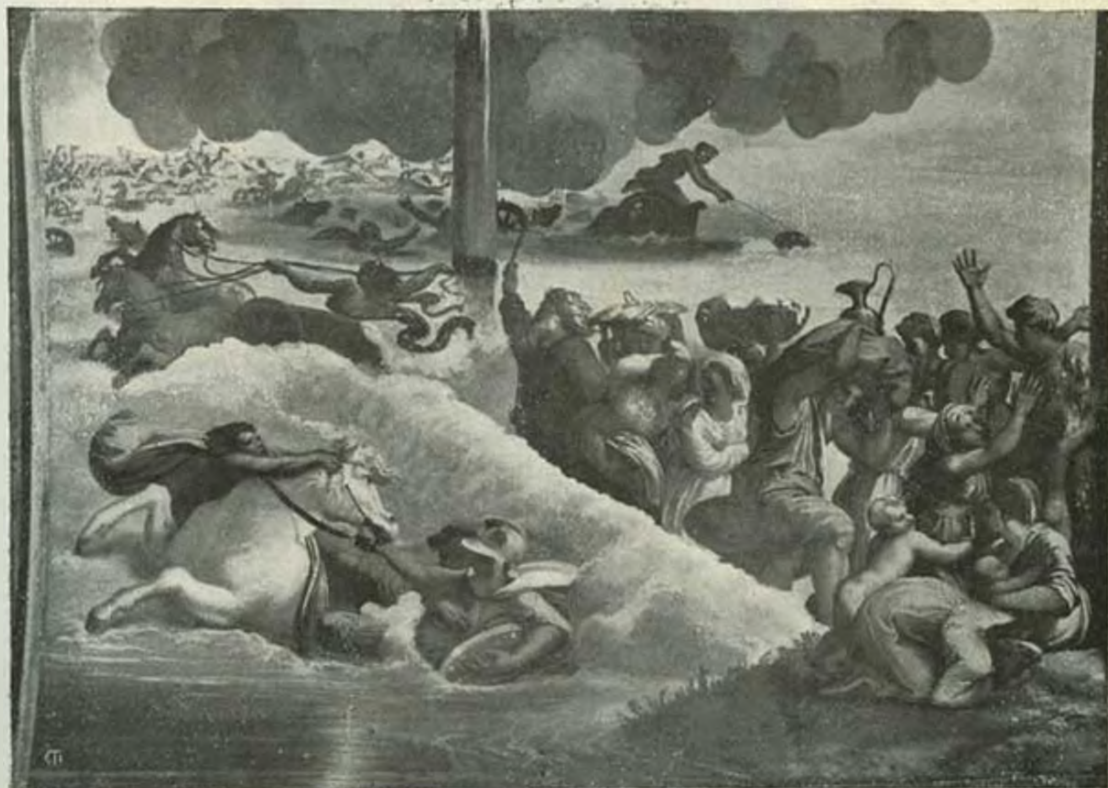
La nave adunque chiamavasi *Argo* e conteneva un equipaggio di 54 giovanotti, grandi, grossi, forti ed animosi e tutti di nobile prosapia.

Essi salparono dal Capo di Magnesia in Tessaglia, approdarono all'isola di Lenno abitata dalle Amazzoni, le fiere viragini, costituite in repubblica femminista, che avevano inaugurato un metodo spiccio, risolutivo e sicuro per emanciparsi dal giogo del sesso forte, ammazzandone cioè senza pietà i rappresentanti, i quali si persuadevano, viceversa, di appartenere ad un sesso molto più debole di ciò che fino allora s'era voluto far credere.

Ed una volta sbarcati, quei sacripanti, giù sulle feroci guerriere botte da orbi come tanti *policemen* ad una dimostrazione di *suffragelles*.

Ripreso mare, via di nuovo in Samotraccia, ove fecero conoscenza con Fineo, un re infelice, il dominio del quale era infestato dalle luride e puzzolenti arpie, mostri mezzo donne e mezzo uccelli, che avevano per missione di lordare ignobilmente ogni cosa monda; gli promisero di liberarlo dall'infetta genia e ripartirono. Entrarono a vele spiegate nell'Ellesponto, costeggiarono le rive incantate dell'Asia Minore, e, per la Costa dei Mariandini, giunsero fin sotto le mura di Ea, capitale della Colchide.

Il sovrano di questa regione aveva una figlia chiamata Medea, la quale, come succede a tutte le figlie di re nelle leggende, ogniqualvolta si trovino innanzi ad un giovane bello e ben portante — s'innamorò perdutamente di Giasone, ed una volta smarrita la sinderesi, non si trattene dal derubare il padre del famoso toson



Gli Ebrei passano il Mar Rosso.
Raffaello - Loggia Vaticana.

(Pot. Alinari).



Il viaggio dei Re Magi.

(Fot. Alinari).

Palazzo Riccardi, Firenze. (B. Gozzoli).

d'oro, che venne così recato sulla nave corsara. L'*Argo* — accolta nel proprio seno e tra le braccia dell'amante novello, Medea, figlia del re — volse la prua verso i ridenti lidi di Grecia. Ma qui una serqua di burrasche e d'altri gravi incidenti fanno smarrire ai nocchieri la buona strada. Così avvenne che, trovatisi presso la foce del Danubio, senza tanti ambagi, la imboccarono e ne risalirono la maestosa corrente. Dal Danubio vollero entrare nell'Adriatico, al quale, pure essendo proprietari di una nave, non conoscevano ancora il d'Annunziano epiteto di « amarissimo ». Certo non dolce dovette essere la bisogna alla quale li costrinse la necessità di trasferire per via di terra la loro imbarcazione. Ma essi — i giovanotti di nobile lignaggio — avevano saldi gli omeri e non si sgomentarono per così poco. Si caricarono bravamente il loro *Argo* sul gropone e per lo spazio di cinquanta leghe lo portarono (non possiamo garantire l'esattezza di questa misura) varandolo di nuovo nell'azzurro seno del Golfo Adriatico.

Percosse ancora il gagliardo vento marino nel cavo bianco delle vele e la nave, cullandosi, giunse, per l'Eridano ed il Rodano, nel mar di Sardinia.

Come abbia fatto, noi proprio non comprendiamo, pur tributando tutta l'ammirazione a gente che con tanta disinvoltura risolveva l'arduo problema della navigazione fluviale. Ma non importa: conviene considerare la tradizione con la maggiore buona fede.

L'*Argo* intanto si diresse verso il sud.e, pas-

sando in vista delle paradisiache spiagge d'Esperia, si presentò innanzi ai due calamitosi mostri: Scilla e Cariddi.

Non c'era da scherzare. I Latini, dopo qualche migliaia di anni sentenziarono: *Incidit in Scyllam qui vult evitare Cariddym*.

E' vero bensì che tanto Scilla che Cariddi sono ai giorni nostri due onesti scogli, sferzati dallo schiumante rusucchio d'una forte marea. Ma a quei tempi — nespole! — erano due divinità deformi e delinquenti che si divertivano ad assorbire, insieme ad una incalcolabile quantità d'acque marine, tutto quanto galleggiava nelle vicinanze. Figurarsi la prospettiva dei poveri argonauti! Minacciavano seriamente di cascare nel nero abisso delle fauci spalancate verso di loro e non un legno od un osso sarebbe stato rispunito dai ghiottoni! Per fortuna che li attendeva benigna e soccorritrice Tetide, la chiamazzurra dea del mare, insieme alle sue ninfe, le quali rinorchiarono la nave e la condussero in salvamento dagli accapponanti pericoli. Passarono poscia in prossimità dell'isola delle Sirene. Questi strani esseri costituiti, come ancora è comune superstizione popolare, di un vaghissimo corpo femineo che... *desinit in biscem*, — passavano il tempo, moleando col loro canto acutamente suggestivo, i duri petti dei naviganti, per poi, una volta addormentati, trascinarli in fondo al mare e farne scempio.

Dunque, questo nuovo terribile frangente fu scongiurato da Orfeo, un miracoloso strimpellatore di lira, il quale fece sulla tolda un baccano

il diavolo che il perfido canto delle sirene non giunse agli orecchi dei viaggiatori. Orfeo — uno dei 54 seguaci di Giasone — era un musico insigne, le note del quale avevano tanta e sofferta potenza da trascinarsi dietro persino le pietre. Miracolo che sarebbe da augurarsi potesse essere ripetuto su tutti gli Orfei da strappazzo che deliziano questa nostra moderna esistenza.

A Corfù sono incalzati dalla flotta partita dalla Colchide a togliere loro il vello d'oro e la vergine rubati. Il re di Corfù promette ai persecutori di consegnare loro gli Argonauti a patto che Medea non siasi unita già con Giasone. Il che invece avviene come nelle vecchie commedie. E tutto finisce per lo meglio con una bella festa nuziale e relativa solenne strappata, secondo il costume di quei tempi in cui erano ignoti la dispepsia ed i *cachets* digestivi.

Tuttociò dicesi che sia accaduto 35 anni prima della guerra di Troia. Come si vede il fatto non è di grande attualità.

A questo punto, per quanto ci dispiaccia, siamo costretti a troncane la nostra disamina turistica. Dei fatti che seguono avremo campo di occuparci con maggiore larghezza nel prossimo numero quando tratteremo il lato letterario dell'argomento.

Nel presente fascicolo ci accontentiamo di accennare ai racconti biblici. Noè scampato sull'Arca all'acqua diluviante... per serbarsi alle gioie del vino; Mosè, alpinista sul Sinai, istitutore del *camping* traverso il deserto e varcante il Mar Rosso a piede asciutto con gran danno e scorno del Faraone inseguitore; la bruna Regina Saba, recante d'Etiozia con una lunga processione di sudditi l'omaggio delle proprie ricchezze, della propria ammirazione e del proprio amore al grande Salomone; i re Magi venuti dal paese degli astronomi, seguendo le fulgide traccie d'una grande stella caudata, per adorare il Redentore nato in una notte di dicembre dentro la mangiatoia d'una stalla di Betlemme.

E qui, dalla leggenda, entriamo nel dominio venerabile della tradizione che la fede anima e conserva.

Il viaggio dei buoni re Magi è ben noto ai frugoli che s'addormentano irrequieti alla vigilia della Epifania sognandone il fantastico peregrinare sotto il turbinio della neve, di casa in casa, di camino in camino, a deporre entro la scarpetta o nella calza il giocattolo od il dolce promesso e sospirato.

Quale gentile profumo di poesia e d'innocenza sprigiona questo turismo remoto della storia sacra e, dell'anima nostra!

A proposito: l'insegna "Ai tre re", così frequente, massime nelle locande antiche e negli

alberghi di provincia, non deriverà forse dal viaggio dei re Magi?

La cosa è assai probabile, tanto più che parecchie di queste insegne recavano in antico, sotto la scritta, le faccie da galantuomo dei tre pii monarchi.

Nè la stessa vita di Gesù Cristo è esente da contenuto turistico. Egli apre la serie de' suoi viaggi mentre è ancora in fasce, portato in Egitto dalla madre e dal padre putativo, per sfuggire alla strage degli innocenti comandata dalla atroce crudeltà di Erode. Il biondo Salvatore in tal modo non riesce nè il primo nè il postremo dei leggendari «ebrei erranti». Durante il medioevo si forma la leggenda che poi è simbolo umano così drammatico, profondo e fedele.

A quale epoca rimonta la leggenda dell'«Ebreo Errante»?



Fuga in Egitto. (R. Bacci).

Napoli. — Museo Nazionale. Scuola del Domenichino.

Le cronache di un benedettino, Matteo Paris, vissuto nel secolo XIII ne fanno menzione, riferendo il racconto di un arcivescovo il quale aveva conosciuto nella Grande Armenia un vecchio, che assicurava di aver assistito alla Passione ed alla morte del Signore. Questo vecchio, chiamato Giuseppe Cartosilo, valletto del pretorio, colse l'istante in cui Gesù ne varcava il limitare e lo aveva percosso d'un pugno alle spalle, gridando con disprezzo: «Gesù, perchè t'arresti? suavia, in fretta!» Gesù si volse e fissandolo con occhio severo, risposegli:

«Io vado e tu attendi il mio ritorno».

Cartosilo è condannato quindi a vivere fino al giudizio universale, e costretto a muoversi, a viaggiare senza un'ora di tregua, senza un istante di respiro, seguito sempre e sferzato dalla maledizione divina, che scoppia in folgori sopra il suo capo e che lo sospinge e che alimenta di nuove energie e di

nuove sofferenze il suo tragico supplizio.

Ma la leggenda si modificò traverso gli istinti generosi del popolo.

Cartosilo diventa un ciabattino, innanzi alla bottega del quale il Salvatore passando per salire al Calvario, implora un po' di commiserazione. Il ciabattino, gli rivolge invece delle parole inumane. Il Signore allora lo condanna a camminare sempre e gli conferisce quale compenso la facoltà di poter trovare inesauribilmente cinque soldi in fondo alla propria tasca.

Egli si chiama Ahsvero e questo è il nome che gli rimase in seguito traverso le modificazioni della leggenda.

Ahsvero commuove gli animi ingenui del medioevo che man mano ne fanno una incarnazione più mite. Egli s'è pentito e riceve presso le popolazioni pietose accoglienze. Tanto che molti vagabondi e pezzenti trovarono proficuo assai, gabellarsi per ebrei erranti.

Questo è certo che si segnala in molte parti

il passaggio della leggendaria figura il che valse a radicarne la credenza.

In seguito i poeti ed i romanzieri sbizzarirono intorno a questo strano racconto i loro ingegni; ma per quanto abbiano fatto non poterono ricavarne un'immagine più drammatica né più filosoficamente comprensiva della primitiva leggenda che presenta quell'uomo fulminato dal castigo di dover sopravvivere a tutte le morti, di dover passare incolume su tutti i cataclismi, di dover mirare tanti millenni di miserie e di lacrime umane, sempre andando innanzi a sé, senza sostare, senza riposo, senza respiro mai, proprio come lo spirito di avventura e la sete di conoscenza che trascinano anelante questa inquieta ed insaziata umanità sulle orme del vero e del meglio.

Un'altra leggenda popolare a tinte fosche è quella del Vascello fantasma, sulla quale, molto tardi, venne costruito il romanzo omonimo del capitano Marryat (1839).

Il *Vascello fantasma* è un poco l'*Ebreo Errante* dell'Oceano.

Racconta la leggenda che una nave olandese facesse vela in prossimità del Capo delle Tempeste, quando il capitano commise un empio crimine.

La nave venne condannata ad errare sempre nei medesimi paraggi e ad apportare i naufragi, la distruzione e la morte su tutti i navigli che le si fossero avvicinati. La rinomanza ed il terrore di questo spettro gigantesco scivolante silenzioso sotto un cielo nero di tempesta, funebre nunzio di sciagure e d'orrore, si sparse in breve fra tutti i marinai che sono di natura piuttosto superstiziosi.

Il figlio del capitano così terribilmente punito dalla divina vendetta, venuto a cognizione del fatto, si ripromise di redimere il padre per l'effetto di certe reliquie domestiche ch'ei si propone di recargli. Dopo una serie di inenarrabili disavventure, raggiunge il terribile vascello.

Dio perdona al peccatore e la triste missione del fantasma dei mari è terminata.

La nave maledetta è ormai antica. La popolano soltanto degli scheletri e delle ombre. La distruzione precipita su di essa. Le commessure

fra tavola e tavola si allargano, l'acqua vi irrompe ed il lugubre legno scende a trovar pace nei profondi gorgi oceanici.

Ed ora uno sguardo rapidissimo alle regioni della fiaba, ai paesi chimerici non visti mai da occhio umano eppure beneficianti di tanta celebrità, alle città dorate ove l'irrequieta incontentabilità dei visionari s'è costruito un mondo in armonia co' propri bisogni e desideri, alle plaghe felici del sogno e ai luoghi terrificanti dell'incubo.

Ma questi ultimi sono pochi; quando si fantastica torna di gran lunga più facile volgere la mente a ciò che fa più piacere.

Così, all'infuori dell'Avverno classico e dell'Inferno cristiano, il primo gravato dalle tenebre addensantisi sulla corrente silenziosa di neri fiumi e sullo specchio immoto d'una livida palude, il secondo illuminato dai riflessi di vampe sulfuree, la topografia fantastica non segnala che siti di delizie.

Consideriamo ad esempio i Campi Elisi, il paradiso dei pagani, soggiorno felice di ombre virtuose, che risponde in tutto alla chiara, serena e positiva mentalità dei popoli greci e latini. Livi regna un'eterna primavera. I flutti

del Lete detergono dalla memoria ogni tristo ricordo passato. Intorno verdeggiano ed olezzano selve fiorite. I rosai porgono corone, le piante frutti squisiti, i ruscelli latte fresco e vino generoso: le ombre virtuose banchettano... ed alzano il gomito. Poscia ognuno ammazza il tempo come meglio gli garba.

Achille per esempio, e tutti i giovani che gli somigliano, vanno a caccia, i ragazzi si dedicano agli *sports*, i vecchi si radunano intorno a Nestore il saggio, membro influente dei reduci dalle patrie battaglie, il quale, manco a dirlo, narra delle storie mirabolanti di guerre.

Dove fossero i Campi Elisi gli antichi non sanno dircelo con precisione.

C'è chi li pone sulla luna, chi li relega oltre i litorali dell'ultima Thule, chi pretende siano nelle



L'Ebreo Errante.

(Colle. A. Bertarelli).

Canzone francese illustrata del secolo XVIII.

isole Canarie e finalmente altri, fra cui Esiodo, li racchiudono nel centro della terra.

Ma che importa? Gli antichi erano certi che, bene operando secondo la morale dell'epoca, ci sarebbero andati: — e questo bastava. Degna d'invidia la saggezza antica!

Degli Orti Esperidi abbiamo già discorso scrivendo di Ercole. Era il giardino nel quale Giunone, maritandosi con Giove, aveva collocato i famosi pomi che producevano frutti d'oro di portentosa virtù. Vi giunsero anche gli Argonauti assetati, recanti sulle spalle la loro nave che avevano tratta dalle Sirti dell'Africa. Ma pomi non ne trovarono più. Evidentemente Ercole, con sistemi teppistici non mai abbastanza deplorabili, non contento dei frutti, aveva fatto man bassa anche sulle piante.

Alla storia di Ercole si riattacca anche il paese de' pigmei, una regione posta nella Libia, abitata da uomini alti un cubito, i quali avevano un'esistenza di non oltre otto anni e che nascondevano i loro bimbi in buchi scavati nella terra per timore delle gru con cui erano sempre in guerra.

Questi nani erano governati da un gigante: Anteo, che Ercole uccise in una delle sue perustrazioni per la repressione del brigantaggio. I pigmei, colto Ercole nel sonno, per vendicare il loro re, lo coprirono di terra e gli fecero sul corpo un formicolaio. Guai a lui, se avesse avuto il sonno pesante! Per fortuna egli si destò; fece una manata de' suoi minuscoli nemici e li chiuse nel sacco che si era fabbricato con la pelle del leone Nemeo.

E' facile constatare che i paesi dell'immaginazione per gli antichi hanno press'a poco un'unica ubicazione.

Ecco, per esempio l'Atlantide sognata dagli antichi e farneticata ancora dai dotti d'oggi nelle loro erudite discussioni critiche.

Dell'isola e della città di Atlantide fecero menzione Omero nell'*Odissea*, Esiodo nella *Teogonia*, Euripide ne' suoi drammi e Solone negli scritti della sua vecchiaia. Platone pure ne fa cenno nel *Timeo* e nel *Crisia*. E brevemente se ne occuparono pure Strabone e Plinio. Tutti sono concordi nel porre questo favoleggiato territorio oltre le colonne d'Ercole. Esso conteneva, secondo alcuni, il giardino delle Esperidi ed i Campi Elisi.

Narra Platone ne' suoi dialoghi, o meglio fa riferire a Solone da un sacerdote di Saide nell'Egitto, che circa 9000 anni avanti gli ateniesi avevano dovuto lottare contro poderosi eserciti venuti dall'Atlantide col disegno di sottomettere tutta l'Asia ed Europa.

L'Atlantide era un'isola più grande della Libia e dell'Asia prese insieme, dalla quale pare si potesse passare ad altre isole e quindi ad un

continente opposto. Gli atlantidi conquistarono tutte le isole, alcune parti di quel continente ed in seguito avevano portata la loro dominazione, per la Libia, fino all'Egitto ed in Europa fino alla Tirrenia.

Gli ateniesi, da soli, arrestarono e costrinsero i conquistatori a battere in ritirata.

Grandi terremoti, accompagnati da spaventevoli rovesci d'acqua fecero sì che il mare inghiottisse l'Atlantide di cui rimasero soltanto le cime montuose a fior d'acqua, rendendo così innavigabili i paraggi prossimi alle Colonne d'Ercole.

Questa leggenda tornò popolare quando fu stabilita la sfericità del nostro pianeta e quando si fece la persuasione che le terre ed i mari allora conosciuti dovevano costituire solo una minima parte della superficie del globo.

In seguito, quando fu scoperta l'America, si pensò che essa fosse conosciuta dagli antichi precisamente sotto il nome di Atlantide. Si credette, sulla versione di Diodoro Siculo, che i cartaginesi avessero tanti secoli prima di Colombo, scoperta l'America.

Parecchi geografi moderni sono d'avviso che le isole Canarie, Azzorre e Capo Verde formino dei residui di quella regione che fu distrutta, a parer loro, dal vuotarsi di un enorme lago salato dell'Africa in luogo del quale ora rimane il sabbioso Sahara. Uno squarciamiento di suolo avrebbe provocato l'irruzione delle acque nell'Oceano e dilà l'incalcolabile catastrofe.

Altro paese leggendario di cui si fa ancora menzione nei detti popolari è quello di Goga e Magoga. La regione veramente è Magoga: Goga era il suo re. I profeti del Vecchio Testamento la descrivono, aggiungendo che

questa Nazione sarebbe stata annientata dalla collera di Geova, non appena avesse compiuta la conquista del popolo d'Israele.

Una plaga celebre della fantasia medievale è invece l'isola di S. Brandano che troviamo descritte nelle memorie dell'omonimo frate irlandese, dove egli racconta di aver trovato i beati ed i dannati. La grossolana concezione delle pene infernali del frate nordico diceci che abbia ispirato o quanto meno offerto lo «spunto» alla Comedia dantesca.

I geografi, prima della scoperta dell'America, la ponevano ad est nelle Canarie e venne cercata (naturalmente invano) dai navigatori fino a parecchi secoli dopo.

Di un'isola sorriso da tutti i fascini cantarono anche i trovieri che raccolsero le balde storie di Artù e della Tavola Rotonda. Era l'isola Avalon. I normanni l'avevano incontrata durante una delle loro escursioni.

Forse questa isola, dove si racconta fosse



Il Giardino delle Esperidi. (Fot. Altart).

Particolare d'un vaso pompeiano. Museo Naz. di Napoli.



La Regina Saba e Salomone. — R. Pinacoteca di Torino. (Quadro del Veronese). (Fot. Alinari).

trasportato dalla Fata Morgana il vecchio re Artu ferito, non è altro che la Sicilia, la quale deve aver prodotto, vista per la prima volta da quei nordici abituati alle aspre dune dei loro paesi, una profondissima impressione, nella sua inebriante fioritura di aranci e di zagare.

Un fantastico paese che attrasse maggiormente la cupidigia umana deve essere stato di certo l'Eldorado, o, più esattamente, nella primitiva dizione spagnuola, *el Dorado*: la terra dell'oro, in cui questo metallo e le pietre preziose si diceva fossero comuni come i ciottoli.

Credevasi dagli spagnuoli, i quali nel secolo XVI occupavano l'America meridionale che l'Eldorado si trovasse a mezzogiorno dell'Orenoco e precisamente tra questo fiume ed il Rio delle Amazzoni.

Si narra che un cacico indiano ne parlasse a Gonzalo Pizarro, fratello del conquistatore, il quale inviò Francesco Orellana a scoprire questa terra meravigliosa; questi, si capisce, non scoperse nulla di quanto cercava, ma l'opinione rimase egualmente. Anzi si conservò così tenace che il governatore della Guiana era insignito anche del titolo di dominatore dell'Eldorado e l'inglese

Raleigh allestì perfino parecchie spedizioni per toglierlo alla Spagna conquistandolo all'Inghilterra.

In America il nome di Eldorado venne poi apposto a tante regioni reali, ed ora lo serbano una terra della California e varie città degli Stati Uniti.

Ma la più popolare delle contrade immaginarie ove tutto va a seconda degli umani desideri e

sulla quale si esercita lo spirito giovinale delle nostre plebi, è il paese della Cuccagna. La fantasia del popolo vi ha scavato, come nei Campi Elisi, fiumi di latte non battezzato e rivi di vino puro: i tralci delle viti vi son legati con le saliccie, i polli, arrostiti appunto, razzolano per le aie, le piante mandano al cielo appetitose emanazioni culinarie ed offrono, dentro i loro frutti, squisite pietanze di giusta cottura. Ivi non sono guerre, assassini, lurti, ivi non si conoscono tribunali, uscieri, cambiali... Ah, beato paese!

Ma ormai è tempo che raccogliamo le vele prima che i lettori tediati dalla chilometrica cicalata non ci mandino davvero... a quel paese!

SILIO CARPANI.



I pigmei in lotta contro gli ippopotami ed i coccodrilli. Affresco di Po-napi. (Fot. Alinari).

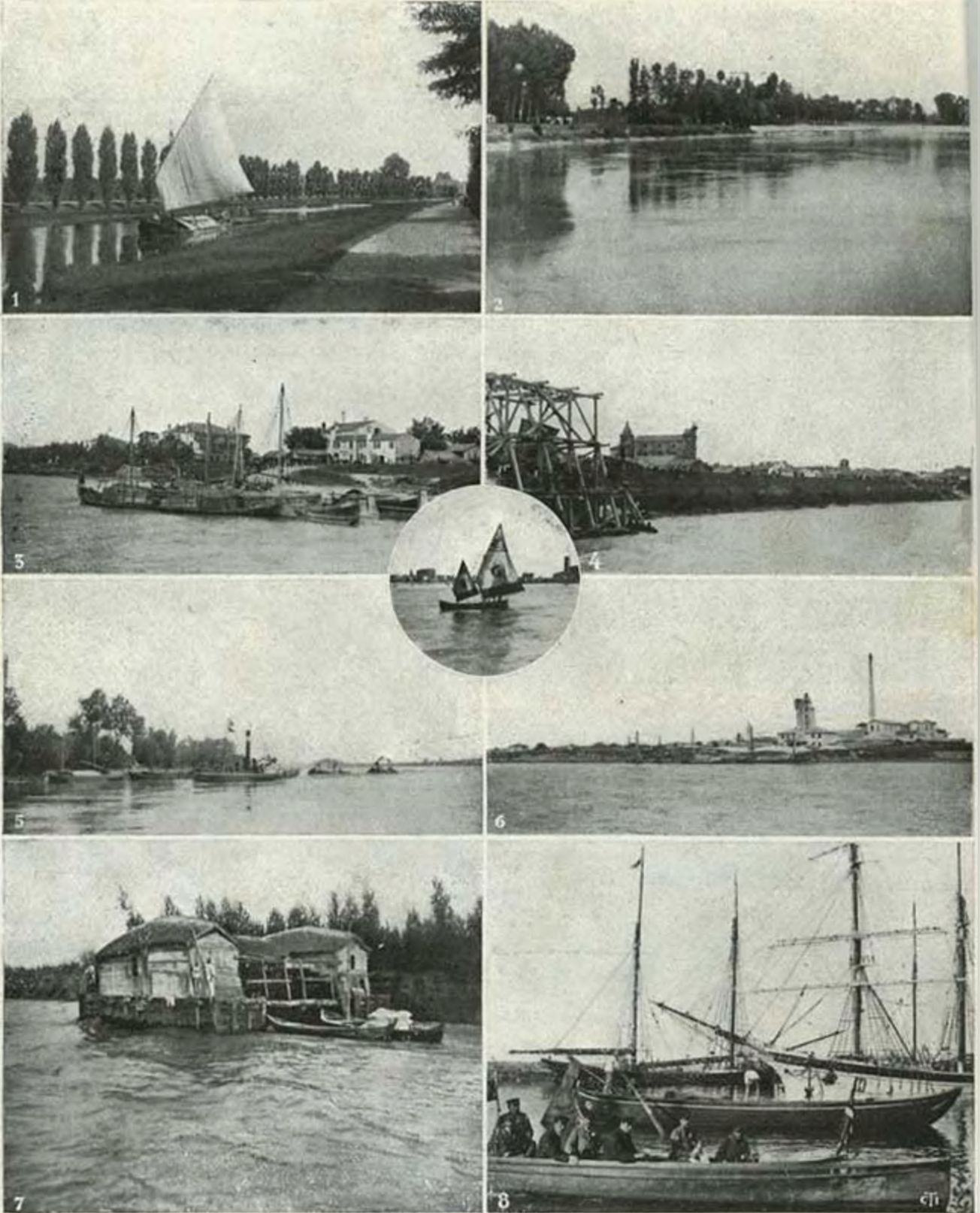
Avvertiamo quei Soci i quali fanno insistentemente richiesta dei Numeri arretrati, che il fascicolo di Agosto della nostra RIVISTA è completamente esaurito e per ora siamo nella impossibilità di tirarne una nuova edizione.

T. C. I. — LA PRIMA ADUNATA MOTONAUTICA SUL PO.

La gita Piacenza-Venezia (20-22 Settembre 1908).

1. Il piroscalo Alessandro Mombini al servizio dei gitanti. — 2. Una conferenza a bordo durante la gita. — 3. Gruppo di gitanti (sullo sfondo la folla sul ponte in chiatto di Casalmaggiore). — 4. La stampa a bordo. (Fot. Navarra)

T. C. I. — LA PRIMA ADUNATA MOTONAUTICA SUL PO.

Paesaggi e cose.

(Fot. A. Mastarant e De Pios).

1. Nel canale di Loreo. — 2. Una placida sponda di lago. — 3. Un convoglio a traino animale. — 4. Gli argini di Rovero. — 5. Un convoglio della S. N. F. — 6. Le sponde industriali. — 7. I « Dio ti salvi » mulini natanti. — 8. Nel porto di Chioggia. — Nel centro: vala chiogglotta.

T. C. I. — LA PRIMA ADUNATA MOTONAUTICA SUL PO.

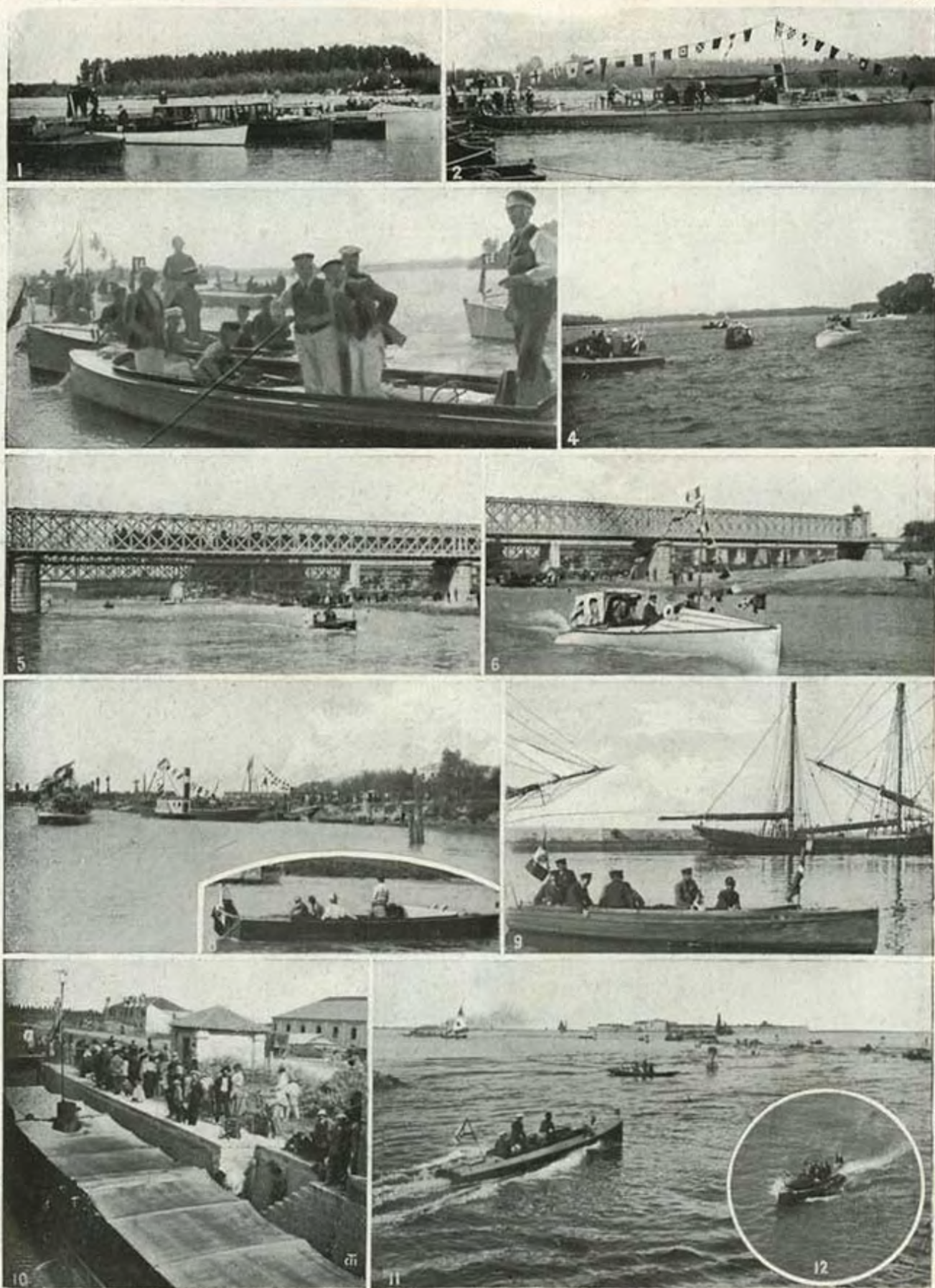
La popolazione del Po acclama dalle rive.

(Fot. Massarani, Macchi e cav. Caccianelli)

1. La folla alla partenza da Piacenza. — 2. A Cavarella Po tutto il paese attende sugli argini. — 3 e 4. A Cremona la popolazione ha preso d'assalto il ponte e le rive per applaudire i concorrenti o i gitanti. — 5. A Mortizza ha tramigrato molta gente per assistere alla II partenza. — Ogni paese inalbera il pavese o il vessillo nazionale per salutare il Touring. — 7. Pontelagoscuro imbandierata, la circolazione è impossibile tant'è la calca di spettatori. — 8 e 9. Seiame di signore e signorine son venute da Ferrara. — 10, 11 e 12. Iloritto manda la musica, il vessillo, il gonfalone, il sindaco, il parroco o saluta a salvo d'artiglieria il battello.

T. C. I. — LA PRIMA ADUNATA MOTONAUTICA SUL PO

La crociera Piacenza-Venezia (20-22 Settembre 1908).



1. Gli autoscafi ancorati al ponte militare a Piacenza prima della partenza. — 2. La torpediniera T. P. E. 44. — 3. Gruppo di autoscafi alla partenza di Mortizza (Torpediniera, Valeria, Essembi, T. C. I. Como, T. C. I. Venezia, Corsaro). — 4. Idem (Nibbio, Buffalo, Florentia, All'Erta). — 5. Valeria. — 6. Florentia (15). 7. Il Po e il Moschini a Cavanella Po. — 8. Il Corsaro del principe Borghese (2). — 9. T. C. I. Como (14). — 10. La torpediniera nella conca di Cavanella Po. — 11. Il Nibbio (21) in coda al corteo sulla laguna di Chioggia. — 12. Il Walchyrrie (4). (Fot. Massarani e De Pieri).



Non ricordo più chi lasciò scritto che lo spirito democratico dei tempi moderni è in gran parte dovuto alla strada ferrata. Questa è l'alleata migliore della democrazia perchè pone alla portata di tutti ciò che prima poteva essere

il privilegio di qualcuno. Assaporare i frutti primaticci di un suolo ferace non è più un piacere riservato ai popoli che vivono sotto il caldo sole del Mezzogiorno; l'uso dei prodotti industriali di una regione è permesso a chiunque, perchè il trasporto ne aumenta di pochissimo il prezzo originario; procurarsi il godimento dovuto alle naturali bellezze di un paese od ai tesori artistici ch'esso possiede, non è più esclusivo vantaggio di chi abitualmente vi dimora per la gran facilità con cui possiamo spostarci senza disagio, senza grave perdita di tempo e con spesa irrisoria, a più centinaia di chilometri. Non più privilegi del suolo, non più monopoli di godimenti artistici, non più esclusività di bellezze naturali: alla uguaglianza nei dritti e nei doveri si è aggiunta l'uguaglianza di fronte alla natura, di fronte all'eredità del passato, di fronte ai più importanti elementi dell'umana felicità.

Sembrava però che alcuni dei più superbi spet-

tacoli che la natura può offrire ai nostri sguardi fossero riservati solo a pochi spiriti audaci, solo ad uomini dai garretti robusti e dall'occhio sicuro, capaci di affrontare i rischi e le fatiche di un notevole sollevamento sulla zona di alti-

tudine media nella quale vivono gli uomini comuni.

Alcuni meravigliosi tramonti, alcune albe mai raccolte da pennello di pittore, alcuni panorami fantastici, alcune sensazioni inusitate, non parevano destinati a diffondersi fra i più, ma a restare di esclusivo dominio di una piccola aristocrazia della forza e del coraggio, di pochi esseri privilegiati capaci di affidar la vita al tenue ausilio di una piccozza, di un *alpenstock*, di un paio di scarpe ferrate... Scomparese le altre aristocrazie, restava questa, basata su un dritto di indiscutibile legittimità, dritto di godere, acquistato esponendosi al pericolo di dover per sempre rinunciare a ogni godimento, di trovare nel tenebroso fondo d'un burrone una fine tormentosa in cambio dello squisito sussulto

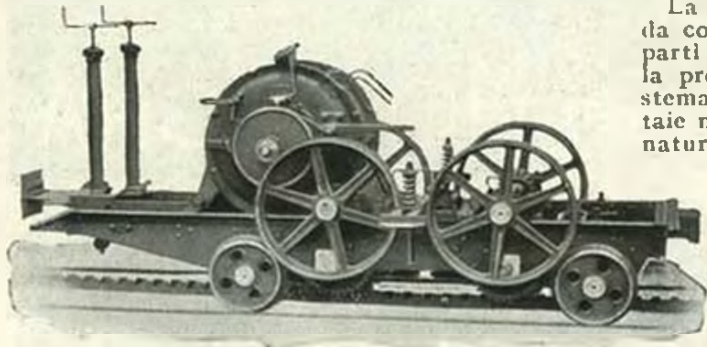
di gioia che dà la radiosa visione di un orizzonte immenso popolato di vita e di gaiezza.

Venne la ferrovia: e prima corse piani e convalli, superò fiumi, attraversò monti; poi s'internò sempre più abbandonando le città popo-



Ponte del Schmurtobel - Linea del Rigi.

lose per servir borgate, s'impiccoli, si adattò su altre strade, ma non lasciò plaga intentata. E quando la timida gente le chiese di esser condotta, comodamente seduta in canapè, a visitare le bellezze riserbate ai coraggiosi, ai pochi, a quelli che rischiavano la vita per i superbi godimenti — il cui pregio maggiore era forse



Locomotiva elettrica a dentiera.

quello della esclusività — delle ascensioni alpine, essa, la gran democratica, non se lo fece dir due volte. E armatasi di unghie salì alle cime più modeste dapprima, a quelle più elevate dopo; e fra poco avrà distrutto una delle più belle illusioni dell'egoismo umano, quello di poter esser soli a godere, quello di poter dire: son giunto ove altri non giungerà, ho visto dove finora non s'era affisato occhio umano, ho toccato una cima che altri ancora non aveva toccato; siam pochi, siam noi soli audaci, giovani, forti, che possiamo contemplare la immacolata bianchezza dei ghiacciai, la cristallina purezza dei cieli alpini, i panorami incomparabili che offrono gli inaccessibili gorghi, le verdi pinete, i campi di *edelweiss*...

Ad alcuni sembrerà che ciò sia un male: come vi è chi si oppone alla distruzione di una vecchia piazza di artistico aspetto, chi non vuole che un rione sudicio di una città venga sventrato perchè non ama che si sperdano i ricordi ch'esso conserva, chi odia certe innovazioni della civiltà che rende tutto uniforme e grigio, così vi è chi deplora questa invasione colla ferrovia delle zone riserbate all'audacia umana, e si duole che nelle inesplorate gole delle montagne strisci come verme un trenino carico di poltroni, cui la spesa di pochi franchi e l'innoffensiva noia di un po' di mal di montagna permette di giungere a due o tremila metri sul livello del mare, dove a sola forza di garretti non sarebbero mai giunti. Eppure, domando scusa, ma, senza mancar di rispetto agli audaci, io vorrei schierarmi coi poltroni. Se è vero che gli spettacoli di bellezza ingentiliscono gli animi, che la diffusione della felicità contribuisce a creare nuova felicità, che un'ora di vita nelle meravigliose solitudini nevose è vita diversa dalla solita, lasciate che tutti ne possano godere, lasciate che a donne e fanciulli, a uomini obesi o mutilati, a timorosi e deboli non manchi quella fonte di emozioni, non sia negato quel puro conforto. Per gli audaci, pei forti vi sarà sempre qualche nuova cima da

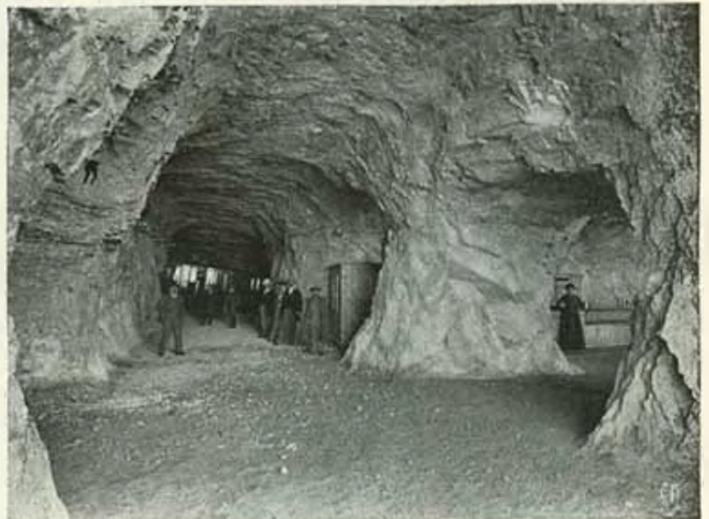
tentare, qualche nuovo ardimento da compiere, qualche prova di valore da dare; nè il loro sacrificio è tale che valga la pena di rinunciare alla diffusione delle più pure e delle più intense gioie umane.

•••

La ferrovia rischiò di nascere diversamente da come la conosciamo. Nei primi tentativi si partì dal concetto che fosse impossibile ottenere la propulsione senza ricorrere ad un vero sistema d'ingranaggio, con ruote dentate e rotaie munite di risalti. Il principio dell'aderenza naturale, fu scoperto solo dopo alcuni anni di infruttuosi tentativi per trovare un sistema semplice di aderenza artificiale. Sembrava che sulla rotaia liscia la ruota non potesse far presa abbastanza per procedere anzichè girar folle. Fortunatamente alcuni esperimenti permisero di stabilire che si potevano trascinare pesi di notevole entità e superare pendenze non piccole ricorrendo a ruote e rotaie lisce, le quali non sono mai lisce abbastanza per non presentare alcune asperità all'occhio non visibili, ma sufficienti, se un forte peso gravita sulla ruota, per creare l'attacco fra i due organi della propulsione.

Oltre una data pendenza però, coll'aderenza naturale, la locomotiva non riuscirebbe neanche a trasportare sè stessa; e conviene quindi ricorrere a quei sistemi che, inadattabili alla ferrovia in grande perchè non consentono nè trasporti di grandi masse, nè sufficienti velocità, rappresentano il mezzo più economico per creare piccole ferrovie da turismo, elevantisi con limitato sviluppo a grandi altezze, su ripidi declivi.

La prima ferrovia di montagna fu quella impiantata dal Fell sulla strada del Moncenisio



Ferrovia della Jungfrau - Stazione e galleria di Eigerwand.

ed esercitata dal 1868 all'apertura della galleria del Fréjus, con gli estremi a metri 540 (Susa) e 753 (S. Michel) sul livello del mare, col punto culminante all'altezza di 2126 metri, riparata in vari tratti dalle valanghe mediante gallerie artificiali.

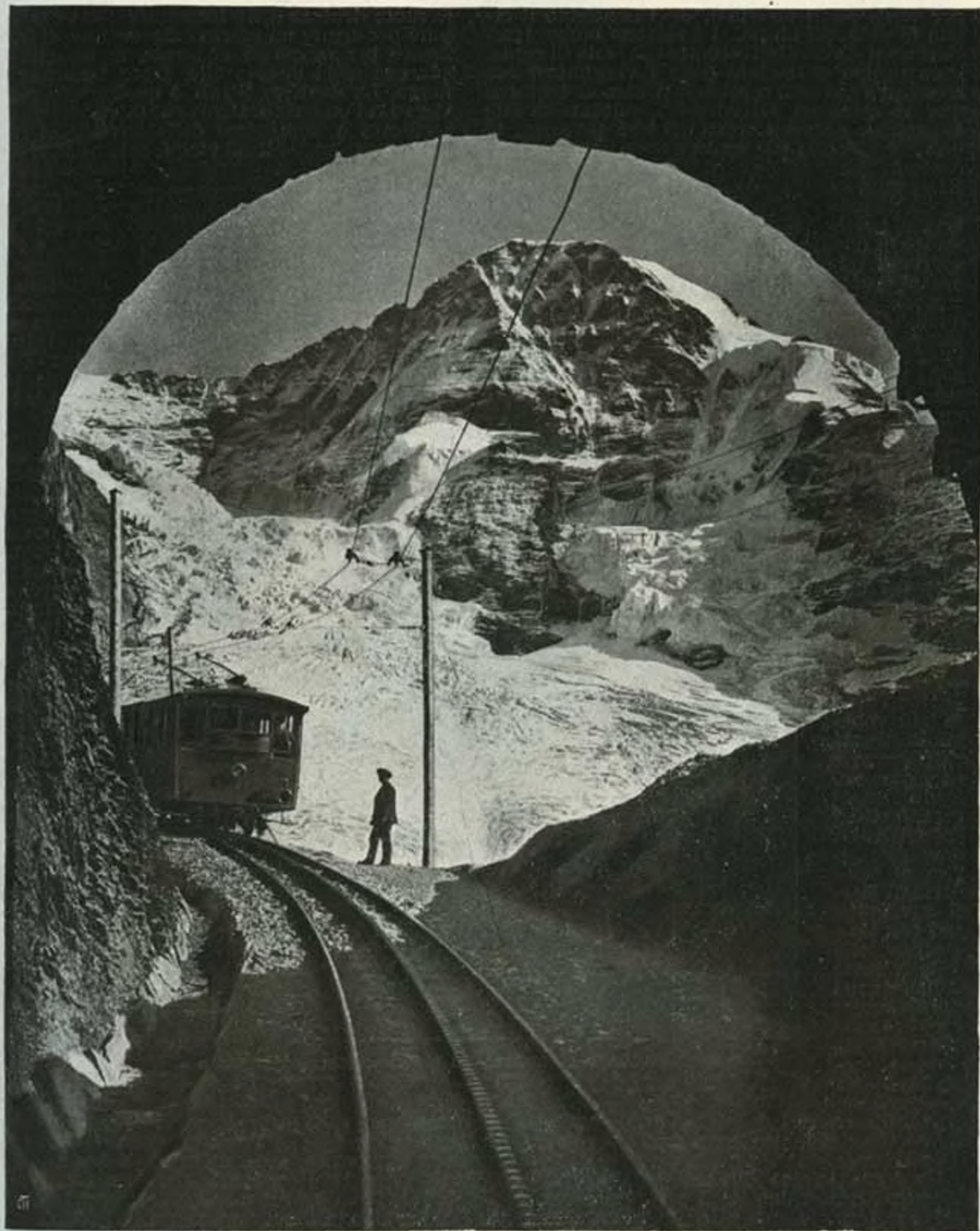
Il Fell aveva aggiunto alle due solite rotaie una terza situata sull'asse del binario ed in

senso orizzontale, contro cui esercitavano pressione alcune coppie di ruote ad asse verticale.

Ma il sistema del Fell non ebbe fortuna dopo quell'unica per quanto notevole applicazione, e

un potente ausilio alla industria degli alberghi, onde la vicina Nazione trae tanta copia di guadagni.

Fu il Riggerbach che, vincendo tenacemente



Ferrovia della Jungfrau - Partenza dal piccolo tunnel in faccia alla punta Monen (m 4105).

spetta all'ingegnere svizzero Nicola Riggerbach il merito di aver creato un tipo pratico di ferrovia di montagna e di aver cominciato a creare quelle linee da diporto moltiplicate così rapidamente nella montuosa Svizzera e diventate

l'avversione degli scienziati del suo paese, riuscì a costruire nel 1870 la ferrovia da Vitznau sulle rive del lago di Lucerna (439 metri sul mare) alla sommità del Rigi (1750 metri) ove l'incantevole panorama già d'allora attraeva ogni anno

(dal maggio all'ottobre) non meno di 40.000 viaggiatori e poco dopo (1873) la seconda ferrovia del Rigi, che da Arth sale a innestarsi a quella di Vitznau nella stazione di Staffel.

Queste due linee che, ora superando burroni per svelti ponti metallici, ora rasentando il ciglio di profondi abissi, si svolgono lungo tracciati prima accessibili soltanto con scale di corde, sono troppo conosciute (oggi i viaggiatori son cresciuti a 150.000) perchè sia il caso di tentarne una descrizione: ricorderemo soltanto ch'esse hanno, per notevoli tratti del loro percorso, la pendenza del 25 per cento e sono armate della dentiera da Riggenbach stesso inventata e consistente in una specie di minuscola scala a pioli sulla quale s'inerpicano le ruote dentate della locomotiva, cui le ruote lisce comuni servono soltanto di appoggio.

Seguì al Riggenbach l'altro ingegnere svizzero Romano Abt, del primo discepolo e collaboratore, che inventò un nuovo tipo di dentiera molto più robusto, destinato alle ferrovie che, pur volendo superare fortissime pendenze, dovessero servire al trasporto di merci e viaggiatori con i pesanti veicoli delle ferrovie ordinarie, ma che ebbe pure applicazioni a ferrovie da turismo, come è quella che da Capolago, all'estremità del lago di Lugano sale al Monte Generoso, alto metri 1700 sulla frontiera italo-svizzera.

Un terzo sistema di dentiera, dovuto al colonnello Locher, uno degli eminenti costruttori del Sempione, fu applicato alla più ardita delle ferrovie da montagna che oggi esistano, voglio dir quella del Monte Pilato che ha pendenze del 48 per cento. Questa linea parte da Alpnach-Stadt sulle rive del lago di Lucerna (metri 440) per salire alla cima del Pilato fra le punte di Esel e l'Oberhaupt, cioè a 1636 metri. Lo studio del tracciato e la costruzione diedero luogo a difficoltà straordinarie, di cui è facile for-

marsi un'idea pensando all'asprezza dei siti attraversati.

Ad un quarto inventore svizzero, lo Strub, si deve un ultimo tipo di dentiera consistente in una rotaia scanalata nella quale fanno presa le ruote dentate della locomotiva, ma che serve pure per creare un mezzo efficacissimo di frenamento per mezzo di una robusta tenaglia che aderisce nella discesa alle facce inclinate del fungo. La dentiera Strub è quella oggi più in voga e la Fonderia di Berna che la costruisce l'ha applicata a moltissime delle ferrovie di montagna sorte negli ultimi tempi, cominciando dalla



Linea della Jungfrau - In vista del Silberhorn (Corno d'Argento).

ferrovia della Jungfrau. È questa la più notevole impresa del genere che si debba alla intraprendenza svizzera e il consigliere Guyer-Zeller che ne propugnò ardentemente la costruzione, va ricordato con gratitudine da coloro che, mercedè sua, possono facilmente contemplare spettacoli alpini d'insuperabile bellezza.

L'idea di costruire una ferrovia sulla Jungfrau, una delle cime più conosciute delle Alpi bernesi, posta a 4166 metri sul mare, aveva affaticato la mente di parecchi progettisti; e trattavasi infatti di cosa molto ardua. Erano stati proposti svariati sistemi, fra i quali uno che comportava la trazione fun-

nicolare in una lunga galleria, ed un altro che prevedeva l'impiego della trazione ad aria compressa, a somiglianza di quanto si fa per le poste pneumatiche. Ma questi ed altri progetti simili, oltre ad essere molto complicati, presentavano l'inconveniente di non permettere di godere durante il viaggio i magnifici panorami di cui la montagna è circondata. Si diede perciò la preferenza ad un progetto che parte dalla Piccola Scheidegg, raggiunge la cima della Jungfrau per l'Eiger e il Mönch, rimanendo per lungo tratto allo scoperto.

La prima parte della linea, compresa fra la Piccola Scheidegg e la stazione di Eigerlet-cha-



Eismeer (mare di ghiaccio). Una delle stazioni più caratteristiche e pittoresche della Jungfrau.

non ha infatti che una piccola galleria di 87 metri: solo dopo Eigergletscher comincia la grande galleria di 10 chilometri che raggiunge l'estremità della linea. A 2880 metri dall'origine ed a 2530 metri di altezza si trova la stazione di Rothstockwand, alla progressiva di 4400 metri e all'altitudine di 1867 metri quella di Eigerwand: quest'ultima, come tutte le successive stazioni, è completamente intagliata nella roccia, costituisce cioè un allargamento della galleria. A poco più di un altro chilometro di distanza e a 3156 metri sul mare s'incontra la stazione di Eismeer, il mare di ghiaccio, che è come una terrazza aperta all'estremo di una galleria trasversale, donde si gode la splendida vista del ghiacciaio.

Il tracciato continuando in linea retta arriva alla stazione di Jungfraujoeh, all'altitudine di 3396 metri, ove saranno praticate due aperture, una verso nord, l'altra verso sud, in maniera da creare

dei punti di vista su ciascun versante della montagna. Da Jungfraujoeh si andrà, con la pendenza continuata del 25 per cento, all'ultima stazione della Jungfrau, che sarà posta a 4093 metri sul mare, e un ascensore solleverà i viaggiatori a 71 metri sulla stazione, permettendo così di raggiungere l'estrema vetta del superbo monte.

Le difficoltà che s'incontrano in quest'opera meravigliosa, non ancora interamente compiuta, sono davvero straordinarie: il trasporto dei materiali, l'alloggio degli operai e il loro vettovagliamento rappresentano tanti problemi per la soluzione dei quali l'abilità tecnica non è sufficiente quando non sia accoppiata a speciali attitudini ed a straordinario ardire. Ma il risultato è magnifico. Non si può immaginare niente di più attraente dello spettacolo che si gode dalla cima della Jungfrau donde si domina la zona più pittoresca della Svizzera, dal Lemano al lago



La Grotta di Ghiaccio a Grindelwal.

dei quattro Cantoni, da Ginevra a Interlaken. Ma a volerle descrivere tutte queste piccole e pittoresche ferrovie della Svizzera che toccano altezze da due a tremila metri sul mare, occorrerebbe un volume; per di più esse sono abbastanza note fra coloro che hanno anche una limitata abitudine di viaggiare. Chi non conosce la linea che da Viège va a Zermatt e da Zermatt, con un tracciato sinuosissimo, al Gornergrat, a 3020 metri sul mare, aperta già da dieci anni addietro e che trasporta ogni stagione estiva non meno di 50000 viaggiatori?

Chi non ha percorso la linea del Brunig che collega Lucerna e la regione dei Quattro Cantoni con Brienz ed indi con Interlaken, e che mentre nel resto del percorso è del tipo ordinario, da Alpnachstadt a Meiringen è armata di dentiera per salire e ridiscendere dalla punta del Brunig postola più di 1000 metri? Il Brunig è uno dei più bei paesaggi alpini che si possa percorrere in ferrovia. E la Brunnen-Morschach, che parte pure dal lago dei Quattro Cantoni e termina a 1708 metri sul mare? E la Bex-Villars che porta ad uno dei soggiorni più graditi di estate agli Italiani, e la linea che mena da Montreux alle rocce di Naye, e quella da Annemasse al Monte Salève (1379 metri) e l'altra da Bons-Sans-Didier (stazione della ferrovia Annemasse-Bouveret) a Voiron a 1486 metri, donde si scorge un panorama magnifico della catena delle Alpi di Savoia?

In Italia — domandate? Abbiamo anche noi senza dubbio dei monti, dei panorami, dei paesaggi da far ammirare; ma non ancora abbiamo appreso a sfrubarli. Qualche esempio, del resto, non manca. Tale è la ferrovia a dentiera S. Ellero-Vallombrosa dovuta all'iniziativa del

conte Telfener. Essa partendo dalla linea Firenze-Roma trasporta i viaggiatori al Saltino, a più di mille metri sul livello del mare. Vi sono pendenze del 22 per cento e la parte superiore specialmente è molto pittoresca. Grazie a quella ferrovia, oggi Vallombrosa è diventata una delle stazioni climatiche più frequentate d'Italia.

Altra ferrovia italiana a dentiera che meriti di essere citata è quella del Vesuvio che mena da Resina alla stazione inferiore della funicolare, arrampicandosi sui fianchi dell'arso monte, con pendenze del 25 per cento. Sono così enormemente facilitate quelle escursioni al Vesuvio che prima richiedevano l'uso dei mezzi ordinari da Resina alla funicolare, mentre oggi si può in poco tempo raggiungere la cima e ammirare il doppio spettacolo del monte di fuoco e del magnifico golfo che gli si stende al piede.

Il primo luglio di quest'anno è stato aperto all'esercizio l'ultimo tronco della ferrovia che riunisce Martigny a Chamonix, cioè la deliziosa valle del Rodano

alla regione del Gigante delle Alpi. Trattasi, quindi, di una ferrovia internazionale: il tratto francese è dovuto alla Società Paris-Lyon-Méditerranée che aveva già congiunto con una ferrovia di montagna la stazione di Le Fayet-St. Gervais a Chamonix, l'incantevole paese ai piedi del Monte Bianco, il tratto svizzero alla Società della Martigny-Chatelard appositamente costituitasi. Partendo da Chamonix, la linea segue la valle dell'Arve, ne rimonta il corso, passa per Argentières, supera con una galleria la cui costruzione fu lunga e difficile, il Colle di Montets, tocca Vallorcine e giunge a Chatelard, vecchia fortificazione di frontiera fra la Savoia e il Vallese.

Fra Chatelard e Martigny si percorre la vallata del Trient che congiunge la valle dell'Arve



La Brunnen-Morschach.



La Ferrovia a Rochers de Naye.



Rochers de Naye.

a quella del Rodano e serve di tratto di unione fra due dei più importanti massicci costituenti le Alpi Pennine. Il Trient è un torrente che scende dal ghiacciaio dello stesso nome e si scava negli strati di schisti cristallini e di gneiss un letto profondamente incassato: la beltà selvaggia del precipizio dalle sponde a vertiginoso pendio forma un delizioso contrasto coi verdi pascoli e le biancheggianti foreste di larice che si scoprono nella valle.

Dal punto di vista tecnico la linea Martigny-Chatelard si può considerare costituita di tre tronchi aventi ciascuno un carattere distinto: da Martigny a Vernayaz (altezza 460 metri) nella valle del Rodano essa è stabilita, parte su sede propria, parte sulla strada ordinaria, con lievi pendenze; da Vernayaz comincia il tronco con la dentiera Strub, lungo due chilometri e mezzo, quasi tutto a pendenza del 20 per cento, e finisce a Pontet: di qui si prosegue in semplice aderenza, ma la salita raggiunge spesso il 7 per cento. Si toccano i deliziosi villaggi di Salvan, Marécottes, Trétien e si raggiunge a Finhaut il punto culminante della linea (metri 1227 sul mare). Da Finhaut il tracciato scende continuamente fino a Chatelard.

La stazione di Vernayaz (che è indipendente da quella Vernayaz-Salvan delle Federali), rimane allo sbocco delle celebri gole del Trient nella valle del Rodano, alto portico tenebroso che s'apre nella montagna a picco, dond'esce il tor-

rente. Queste gole sono visitate ogni anno da non meno di 15 000 persone: una galleria di ottocento metri conduce il visitatore meravigliato nelle più misteriose profondità della montagna; in alto il cielo scompare sempre più fra i cigli delle rocce che si avvicinano; in basso il torrente rumoreggia e turbinava tra le profonde cavità della roccia.

L'esercizio è fatto a trazione elettrica con bellissime vetture, munite di larghe finestre che permettono di godere, qualunque sia il posto occupato, la bellezza dei luoghi che si attraversano. Una cura speciale è stata posta nei freni, in modo da offrire ogni garanzia di sicurezza ai viaggiatori. Ogni vettura ha quattro diversi freni, ognuno dei quali, agendo isolatamente, può provocare il completo arresto.

La serie delle ferrovie di montagne si è con questa linea arricchita di uno dei più bei tracciati che siano stati scelti dai ricercatori di bellezze naturali da rendere accessibili al pubblico.

Ma ancora altre linee stanno per aprirsi intorno al Monte Bianco che sembra preso di mira dai sullodati ricercatori. E' quasi pronta per l'esercizio la tramvia che porterà da Chamonix al Montenvers ed indi alla Mer de glace, mèta delle più frequenti e facili ascensioni alpine. E dev'essere avanti nella costruzione la ferrovia detta del Monte Bianco che affronta direttamente il Gran Gigante delle Alpi.

L'idea di questa ultima arditissima linea si



Ferrovia Martigny-Chatelard - Tunnel di Lachat.



Colle Martigny (Chatelard)

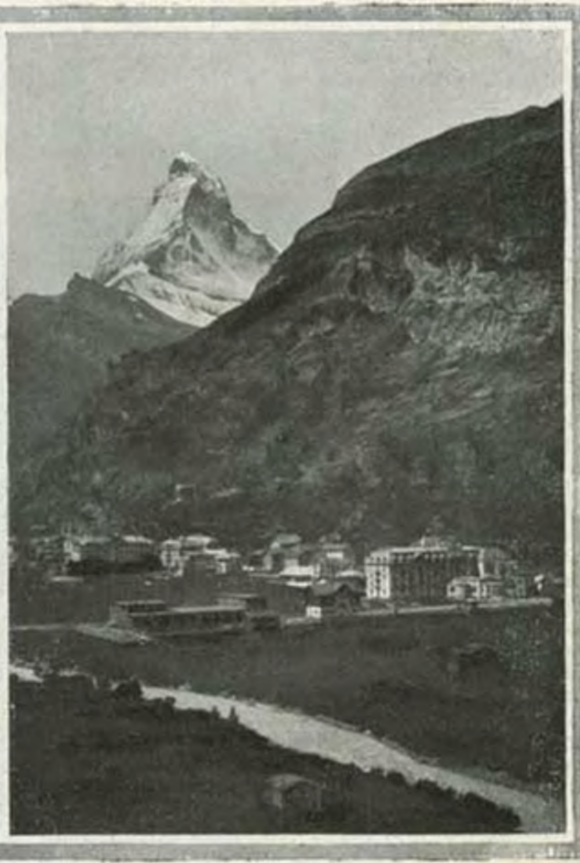


Monte Martigny - Ponte di Finhaut e ghiacciaio del Trient.



Il Cervino da Rifelalp.

(Fot. L. Vagliardi-Paravia).



Il Cervino da Zermatt.

deve all'ingegnere francese Duportal, il quale è partito dal giusto concetto, che occorresse, a costo di qualsiasi sacrificio, mantenerne il tracciato il più che fosse possibile a cielo aperto: d'altra parte, dal punto di vista delle variazioni di temperatura e specialmente di pressione atmosferica, l'esperienza avrebbe dimostrato che non conviene far superare ai viaggiatori più di 1200 metri verticalmente in un'ora, donde la conclusione che non vi è interesse a ridurre oltre misura lo sviluppo adottando pendenze molto elevate. La linea partirà dunque da Fayet Saint-Gervais a 580 metri sul mare per terminare alla Punta della Merenda a 3820 metri, dopo un percorso di chilometri 18 e mezzo. Toccherà il villaggio di Mattivon, punto di vista conosciuto sulla vallata del Bonnant, raggiungendo poi il colle di Vozat (1700 metri); salirà al Padiglione di Bellavista (1814 metri) indi con rampa del 20 per cento al Monte Lachat (2100 m.) e infine a Rognes (2645 m.). Superata una cresta rocciosa e traversate parecchie gallerie, arriverà poi alla stazione di Tête Rousse a 3165 metri. Questa stazione, circondata di ghiacciai e situata a un'altitudine consi-

derevole, sarà certamente molto frequentata: tanto più che la linea vi giunge restando quasi sempre a cielo aperto, risultato questo ottenuto finora solo sulla Gornergrat, giacché, come abbiamo visto, la ferrovia della Jungfrau entra in galleria ad Eigergletscher (2323 metri). E' solo dopo Tête Rousse che la linea entra finalmente in galleria per toccare la Punta della Merenda.

Se i risultati del primo tronco lo consigliano, i progettisti si riserbano poi di raggiungere addirittura i 4810 metri che segnano la più alta cima del monte.

La scalata al Monte Bianco in vettura? Non è forse il colmo dell'audacia? Cosa ne penserà il gran Gigante rimasto inesplorato fino al 1786 quando la guida Balmat vi condusse lo scienziato ginevrino

De Saussure? Cosa penserà di noi piccoli uomini che andremo a fargli visita in ferrovia?

E noi potremo ripetere ancora i versi di Victor Hugo:

*L'œil ose à peine atteindre à sa cime serene
Tant il est avant dans les Cieux?*

FILIPPO TAJANI.



Rifelalp.

(Fot. L. Vagliardi-Paravia).

IL CONVEGNO DEL TOURING A TRENTO

L'inaugurazione del busto a Giosuè Carducci (23 Agosto).



1. — L'inaugurazione della Via Mantova.
2. — La bandiera del Touring acclamata in Municipio.
3. — L'inaugurazione del busto a Carducci.
4. — La folla per la sfilata.
5. — Il saluto a Dante.

«Dire a sì grande distanza di tempo, del successo che ottenno la generosa e simpatica manifestazione di Trento, e dopo che tutti i giornali della penisola e dell'estero ne parlarono con diffusi ed entusiastici resoconti — può sembrare irriverente alla solennità ed al significato che assunse la memorabile festa turistica.

D'altra parte le esigenze tipografiche non ci permisero nello scorso numero di dar conto, come sarebbe stato nostro gran desiderio, dell'avvenimento su queste colonne.

Dopo tanto tempo non rimano a noi altra alternativa di opportunità che porgere ai nostri soci qualche documento illustrativo il quale serva a ricordargli quei giorni, in guisa fedele e tangibile.

Più indietro in questo stesso fascicolo, un giovane ed appassionato alpinista riferisce la cronaca delle rudi peregrinazioni che sulle erte muraglie dolomitiche compì il fiero manipolo dei gollardi federali al nostro Club Alpino.

Due altre schiere, più folte di turisti validi ed in grado di misurarsi con le erte della montagna, inaugurarono i tre rifugi eretti dalla S. A. T., i rifugi Stoppani, Mantova e Dodici Apostoli. Le due squadre di 25 alpinisti ciascuna, mossero rispettivamente da Riva e da S. Michele, guidate, l'una, dal dott. Vittorio Stenico, l'altra dal rag. Guido Larcher, nostro solerte Capo Console di Trento.

Questa cerimonia fu celebrata qualche giorno avanti l'inaugurazione ufficiale del Convegno.

La grande riunione, apertasi di fatto il giorno 23 agosto con la partecipazione di 1800 congressisti, venne iniziata con un gentile e commovente tributo di venerazione al maggiore simbolo di nazionalità che Trento abbia eretto fra le proprie mura. Il monumento a Dante Alighieri.

Non sono molte purtroppo entro i confini le popolazioni suscettibili a commuoversi innanzi ad un simbolo patriottico. Ognuno comprende come, anche in Italia, soprattutto nei tempi nostri, Dante non sia un autore troppo popolare.

A Trento il Maestro sommo gode invece un diritto di cittadinanza meno convenzionale ed accademico; egli è presente perfino alle anime umili come un nume indigete.

E lo dimostrava infatti la bella spontaneità di tale manifestazione.

La grande folla degli intervenuti da ogni provincia dell'Alta Italia ebbe dai cittadini una accoglienza indimenticabile. Era — come ben disse il Podestà Silli, salutando i Congressisti — una dimostrazione più di fratelli che d'ospiti. E quando al balcone municipale apparve sventolante il guidone del Touring, un applauso significativo di tutte le mani e di tutti i cuori salì, con irresistibile impeto, verso quella insegna di soldato amore patrio.

Del pari omettiamo di riferire i discorsi innumerevoli tenuti durante le diverse cerimonie ed i cordialissimi banchetti; discorsi tutti vibranti di nobili sensi e di infusa sincerità e alcuni anche — pronunciati da illustri e dotti personaggi — altissimi per bellezza di forma e profondità di concetti.

La giornata si suggellò come era stata incominciata: coll'omaggio ad un grande poeta dell'italianità: all'ultimo.

A Giosuè Carducci che aveva vissuto nella religione della Patria e che aveva vissuto, apprezzato e fortemente amato il Trentino.

Il busto di Carducci, opera pregevole dello scultore bolognese Goffarelli, bene sta ora di fronte al simulacro di Dante. Il capo leonino del poeta che cantò con versi potentemente pittorici le bellezze del Cadore e con espansione di ardente vigore, gli sdegni, le speranze e gli orgogli della Italia rinata, è rivolto verso il punto lontano segnato dall'indice del «viam suo grande».

Concludendo queste frettolose note, il Convegno ebbe l'esito che doveva sortire e che — annunciandolo, fin dal numero di gennaio di questa *Rivista* — noi ci ripromettevamo: quello cioè di orientar l'animo e la mente dei nostri turisti verso decorosi scopi di feconda fraternità.

La Coppa Florio 1908 e la Targa di Bologna.



Trucco su Lorraine
al rifornimento.



NAZZARO su F.I.A.T.
al rifornimento.

NAZZARO su F.I.A.T.
arriva primo nella corsa
della Coppa Florio com-
piendo in ore 4. 25' 21''



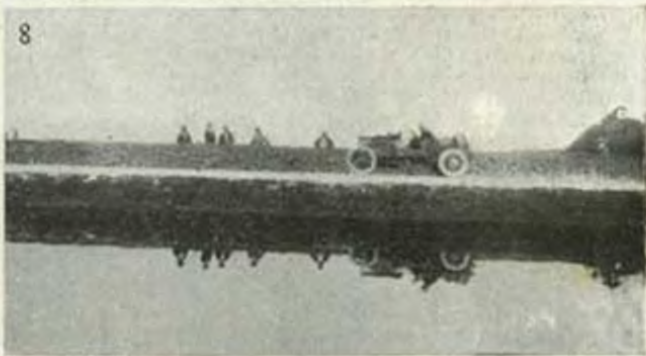
chm. 528.200 del pe-
corso ad una medi-
oraria di chm. 119.5



NAZZARO su F.I.A.T. dopo le operazioni di controllo.



NAZZARO su F.I.A.T. a Borgo Panigale.



1. I lavori di adattamento stradale. — 2. Le opere di sbarramento a Castellinco. — 3. Le tribune alle svolte di S. Giovanni in Pomiceolo. — 4. Cagno su Itala presso S. Giovanni. — 5. Minoja su Lorraine alla svolta di Nonantola. — 6. La rattilla del Ponte sul Lavino. — 7. Meggioni sopra Züst a S. Giovanni. — 8. Porporato sopra Berliet (vicino alla targa Bologna) a S. Giovanni. — 9. Fournier su Itala. — 10. Appendino su Spa.



La necessità di provvedimenti legislativi e finanziari a favore della viabilità ordinaria.

« La ricchezza e la prosperità delle nazioni si riconnettono con un ben ordinato regime dei pubblici lavori. Non havvi infatti paese ricco e prospero nel suo commercio e nelle sue industrie, senza un perfetto sistema stradale, senza un perfetto sistema di viabilità ordinaria che intersechi le grandi arterie stradali, senza le ferrovie, senza i porti ».

Queste auree parole, colle quali il Bufalini incomincia la prefazione al pregevole suo commento alla legge 20 marzo 1865 sulle Opere Pubbliche, abbiamo ritenuto opportuno riportare oggi, dopo che si è provveduto con larghezza inusitata o veramente encomiabile, ai bisogni delle ferrovie ed a quelli dei porti, mentre nulla si è fatto per la viabilità ordinaria, così intimamente connessa agli altri mezzi di comunicazione.

Ed è veramente deplorabile ed inconcepibile questo disinteresse completo dello Stato per la viabilità ordinaria: se per le ferrovie si votano miliardi, per i porti centinaia di milioni e non si lesina nei provvedimenti per altri pubblici servizi, non si vede la ragione perchè solo le strade siano dimenticate, mentre tanti servizi rendono o potranno rendere ancor di più in avvenire, a vantaggio dell'economia nazionale.

Occorre anzitutto riformare il Titolo II della legge 20 marzo 1865, sulle strade ordinarie, e provvedere per un aumento adeguato finanziario dei fondi destinati alle strade, in favore di quegli Enti ai quali sono affidate per la loro manutenzione.

Sulla riforma legislativa accennata, furono presentati progetti dal Ministro Genola nel 1884, dal Perazzi nel 1896, dal Lacava nel 1900 e fino dal 1904 in seguito agli studi di una Commissione speciale da lui nominata, il Ministro Balduino presentò un progetto di legge che finì come gli altri che l'avevano preceduto, agli archivi.

Nè sono mancati i voti e gli eccitamenti di tutti i Congressi degli ingegneri dal 1892 in poi e delle Amministrazioni provinciali e comunali a richiamare l'attenzione del Ministero sulla necessità di provvedimenti legislativi per le strade; ogni anno ad ogni discussione nel Parlamento del Bilancio dei Lavori Pubblici, si muovono dai medesimi deputati le stesse interrogazioni ed invariabilmente si hanno le solite dichiarazioni vaghe ed indeterminate da parte del Governo; ma i provvedimenti invocati si fanno sempre attendere.

Il tempo delle discussioni e degli studi deve essere ormai finito e deve ritenersi giunto il momento di agire.

Negli ultimi anni le strade hanno acquistato sempre maggiore importanza; in modo straordinario è aumentata la circolazione; ai veicoli ordinari si sono aggiunti il ciclismo e l'automobilismo, non più sotto la forma soltanto di semplice sport, ma coll'istituzione di pubblici servizi di trasporti, che colle nuove leggi che ne favoriscono lo sviluppo, andranno sempre più aumentando. La trazione a vapore ed elettrica si esercitano con intensità che va ogni giorno crescendo nelle strade ordinarie e però sempre maggiore diviene l'importanza di esse ed i servizi che sono chiamati a rendere assumono di giorno in giorno nuove forme svariate.

La necessità pertanto di una riforma legislativa nel senso di dare alle Amministrazioni che hanno governo di strade, la possibilità di far fronte ai nuovi bisogni, si afferma sempre più.

Da qualche anno lo stato delle strade è andato sensibilmente peggiorando, anche presso quelle provincie che godevano la fama di meglio curare un tale servizio. Le cause di ciò sono anzitutto l'aumento del traffico in modo superiore ad ogni previsione e l'aumento puro rilevante dei prezzi di materiali di rifornimento e della mano d'opera.

Le provincie, che hanno in cura la rete stradale più importante, si dibattono fra gravi difficoltà finanziarie; i loro bilanci, tranne l'unico allimento dalla sovrimposta sulla proprietà fondiaria, non possono ragionevolmente oltrepassare un certo limite,

non ritenendo giusto che una sola parte di contribuenti sia chiamata a far fronte alle spese di manutenzione delle strade, che servono a tutti; i comuni che pure hanno altre risorse, sono caricati di molti e diversi oneri e non danno importanza alcuna, salvo poche e lodevoli eccezioni, al servizio della viabilità. Il concetto poi della strada buona o cattiva, è inteso in modo tutto primitivo, tanto che vi sono comuni ed anche provincie, che hanno strade appena appena translabili, ed i cui amministratori sono convinti che rappresentino quanto di meglio si possa desiderare. Essi, ignari affatto dei bisogni di una strada, si spaventano al più lieve accenno di proposta di miglioramento; adottando qualche criterio moderno di manutenzione stradale, temono di rovinare finanziariamente l'Ente che è da loro amministrato.

Tali pregiudizi contro i nuovi sistemi di manutenzione si manifestano maggiormente a proposito della cilindatura a vapore.

La compressione meccanica dei materiali d'imbracciamento è in vigore da oltre mezzo secolo presso le nazioni più progredite ed è certo il mezzo più potente per migliorare le strade; ebbene in Italia trova solo qualche applicazione in poche provincie o nei comuni più importanti e ciò perchè è generale la convinzione negli amministratori, che la sua adozione importi spese così forti da non potersi sostenere dalle pubbliche amministrazioni. Altrettanto ripotasi per qualsiasi altra innovazione si volesse portare agli antichi ed ormai vietati sistemi di manutenzione.

Occorre sradicare questi pregiudizi, convincere i pubblici amministratori dell'importanza del servizio stradale in una nazione civile; ma soprattutto è necessario accordare i mezzi che indubbiamente occorrono per mettere la rete stradale del Regno in condizioni tali da poter far fronte ai bisogni richiesti dai tempi moderni.

La riforma del Titolo II della legge 20 marzo 1865 ci appalesa quindi sempre più necessaria per facilitare il compito spettante alle Amministrazioni a cui sono affidate le strade, di mantenerle secondo è richiesto dalle moderne esigenze. Detta riforma dovrebbe poggiare sul principio che tutte le strade hanno la loro importanza, dalle vicinali alle comunali e da queste alle provinciali e nazionali, poichè le prime due categorie costituiscono un insieme di mezzi di comunicazione di necessario complemento alla viabilità nazionale o provinciale; che tutti devono contribuire al mantenimento delle strade in proporzione del grado di utilità che ne ritraggono.

A questi principi è pure informata la legislazione dei paesi più civili d'Europa, come la Francia, l'Inghilterra ed il Belgio.

Attualmente dai comuni non si provvede o si provvede male alla manutenzione delle strade loro affidate e le spese non sono ripartite in modo proporzionale all'utile che ne ritraggono i territori, con danno specialmente dei comuni piccoli.

Il compianto Ministro Genola, fino dal 1885, aveva accolto nel suo progetto sulle strade comunali, il principio che tutti debbano contribuire al mantenimento delle strade, in ragione dell'utilità che ne risentono, proponendo in uno speciale articolo che quando per l'esercizio di cave, miniere o stabilimenti, o per altri lavori straordinari per cui si richiedono trasporti speciali, una strada è percorsa da un numero eccezionale di carri, oppure da carri eccessivamente caricati, i quali, sia per la loro quantità od il loro peso, danneggiano sensibilmente il piano stradale o ne aumentano sensibilmente il consumo, o rendono necessarie straordinarie opere di riparazione, l'utente potrà essere obbligato a compensare in tutto od in parte queste spese.

È questo in sostanza il concetto della *tassa industriale*, già in vigore presso la Francia, e che non dovrebbe tardare ad essere accolto anche nella nostra legislazione, per un principio di equa distribuzione dei tributi.

Esposto così sommarariamente lo stato attuale della questione, si fa appello a tutti quanti si rendono conto dell'importanza e gravità della questione perchè *concordemente e tenacemente* si insista per conseguire al più presto i seguenti due scopi:

1. La riforma del Titolo II della Legge 20 marzo 1865;

2. L'aumento adeguato finanziario dei fondi destinati alle strade ed i relativi provvedimenti a favore di quegli Enti che sono chiamati al governo delle strade.

SETTIMANA ALPINISTICA IN TRENTINO

(III Congresso della Stazione Universitaria del C. A. I.)

Il Trentino è la regione ideale pel turismo alpinistico. E' forse questa una ragione per cui, data la sua comodità di accesso dal nord, si è fatta potentemente strada fra i tedeschi la più bella tra le forme di turismo.

Buone linee ferroviarie partono in Trentino dall' Austria, dalla Germania e dal Regno (1); la Lombardia ed il Piemonte ne distano però 200-350 chilometri.

I numerosi alberghi sono ben tenuti e dovunque si può trovare un trattamento economico. Corriere automobili e diligenze percorrono le grandi arterie stradali del Trentino, le quali a guisa di una immensa rete avvolgono nelle loro maglie le più belle montagne dolomitiche esistenti. La rete è completata da altre trame più sottili; sono le mulattiere, i sentieri, i segnavie degli itinerari alpinistici. Si può dire che in qualunque punto di una carrozzabile

il viaggiatore può divergere, percorrere un almeno sentiero, raggiungere un'ardita cima.

Per fare delle ascensioni, oltre la « scarpa da gatto » (è chiamata così in ampezzano quella di corda o la pedula) e delle buone corde di cotone, non c'è nulla di veramente indispensabile di tutto quel complesso di oggetti

che formano l'equipaggiamento d'un alpinista da... granito. Questi parte nottetempo dall'alto rifugio o dall'adiaccio, mentre l'arrampicatore lascia a giorno fatto il comodo albergo. Il primo calza le pedule sino alle prime difficoltà, mentre il secondo si incammina cogli scarponi ferrati e solo ai piedi della scalata calzerà le « scarpe da gatto ». Per l'uno il vestito deve essere di lana pesante per l'altro di forte fustagno. Il sacco ricolmo non lo si porta nelle dolomiti.

Qui usano camminare presto e si arrocciano con una

spigliatezza tutta particolare, mentre nelle grandi ascensioni si procede lentamente e le arrampicate si effettuano usando una speciale circospezione. Gli occhiali colorati, le cioccare, i guanti, la piccozza servono solo per attraversare qualche



Il Cimón delle Pale, visto dalle falde del Castellazzo a N. O.

(Fot. P. Italo Tarant).

(1) Non sarebbe opportuno ottenere dalle ferrovie dello Stato degli speciali biglietti alpini di andata e ritorno come sono in uso nella Valle d'Aosta!

Quando sarà costruito il tronco Belluno Fiume un'altra bellissima via turistica di accesso sarà offerta al Trentino.



Alcuni gollardi frammisti agli indigeni a Sottoguda.

(Fot. Ind. Scott).



Gollardi sulla strada del Passo di Falzarego.

(Fot. Ind. Scott).



Gli studenti italiani salvano il berlinese Ed. Hejmann.

(Fot. Ind. Scott).

piccola vedetta o per risalire il noioso ghiacciaio della Marmolata! Non è pure necessaria quella rigida disciplina morale e il complesso di cognizioni occorrenti per esercitare l'alpinismo classico nei celebrati massicci alpini. Bene a proposito abbiamo sentito dire a Cortina da un appassionato arrampicatore che le ascensioni alpinistiche fatte nelle Alpi occidentali hanno un carattere di spedizione, mentre le arrampicate nelle dolomiti non sono che rudi passeggiate... acrobatiche.

La montagna dolomitica non vi soggioga per la sua austerità e imponenza, non vi avvince con quel fascino che emanano le cose grandi e misteriose, ma vi sbalordisce da prima colle sue inverosimili pendenze, colle sue forme fantastiche, poi vi piace quando a sera i raggi del sole calante l'indorano, vi diverte quando afferrate i numerosi appigli delle sue pareti o vi sollevate in quegli stretti camini a picco, nei quali schiena e ginocchia vi sono di grandissimo aiuto.

alle escursioni, mentre alcuni compivano la salita del campanili di Val di Roda (metri 2767) (accompagnati dalla guida Antonio Turra di Michele) della cima di Val di Roda (m. 2775), del Cusello (m. 2460) la maggior parte si recava al rifugio della Rosetta (m. 2600) uno dei tanti che la Società Alpinisti Tridentini erge su quelle vette superbe a difesa della nazionalità di quei monti.



Rifugio del Mulaz - Sez. di Venezia.

(Fot. P. Gallo Tassari).

La sera nel salone dell'Albergo Rosetta, l'unico che grazie ai nobili sentimenti del proprietario, mantenga in quel paese invaso dal pangermanismo, un puro carattere d'italianità, regnava la più schietta allegria nella schiera degli alpinisti e nella colonia italiana accorsa a festeggiare i gollardi.

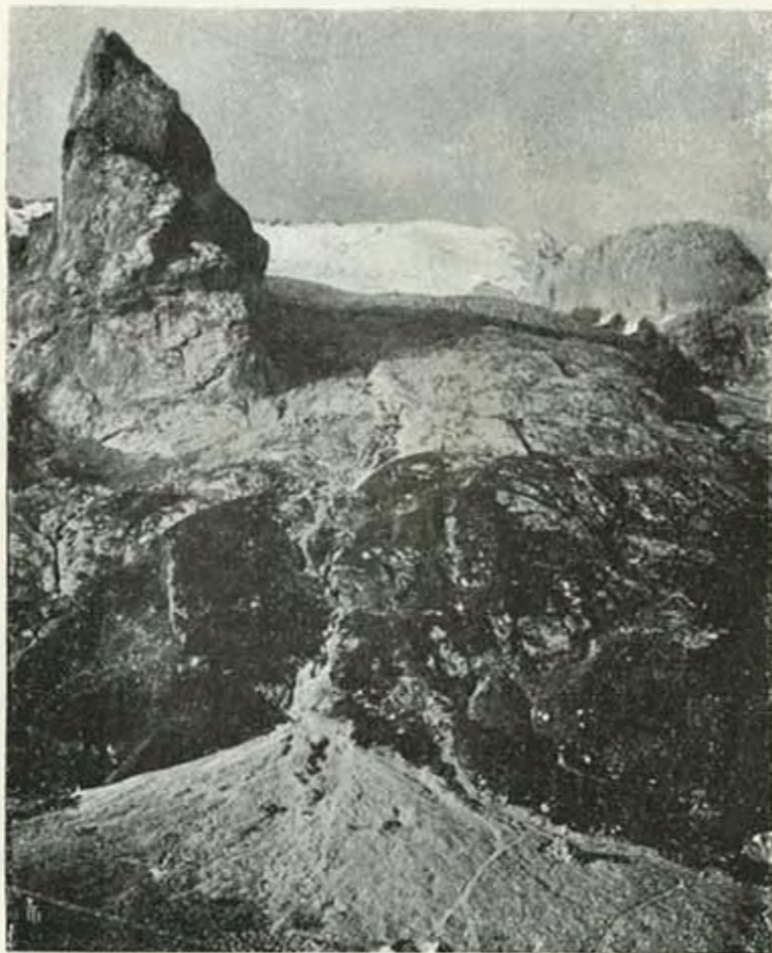
Mercoledì (ore nove di marcia) ricominciava la lunga peregrinazione della balda schiera che dal caratteristico equipaggiamento ha assunto le parvenze e un poco la fama del plotone grigio; nota la ridotte valle di S. Pellegrino. Dopo d'essere saliti a passo di Rolle (m. 1948) con una rapida traversata giungevano al passo del Mulaz, ove a pochi metri

dal confine politico sorge su territorio italiano il bel rifugio ivi eretto dalla Sezione di Venezia del C. A. I. Dopo una breve sosta e prima di varcare il nuovo

il confine, l'allegro stuolo gollardico scendeva su Falende, ultimo ridotte paesello dell'Agordino e di là con un ultimo sforzo fra nebbia e tenebre giungeva a pernottare all'Hotel Manzoni a S. Pellegrino. Ripartiti il mattino del 27 (ore otto di marcia) e attraversato il passo di Forca Rossa (m. 2486), dopo di aver girato il fianco meridionale e orientale della Marmolata e aver fatto una punta fino al famoso «Serrai di Sotloguda» (albergo alla Malga Ciapela) i Congressisti salivano rapidi al Passo di Fedale (m. 2047) dove sorge l'opera superba dell'infaticabile Società degli Alpinisti Tridentini, ch'è il rifugio albergo intitolato a Venezia. Ricevuti entusiasticamente al confine dai colleghi della S. A. T. che avevano partecipato il giorno prima all'inaugurazione del rifugio, dopo breve ora gli studenti del Regno sedevano a fraterno, affettuoso banchetto cogli alpinisti trentini. Allo

Appunti di cronaca della settimana.

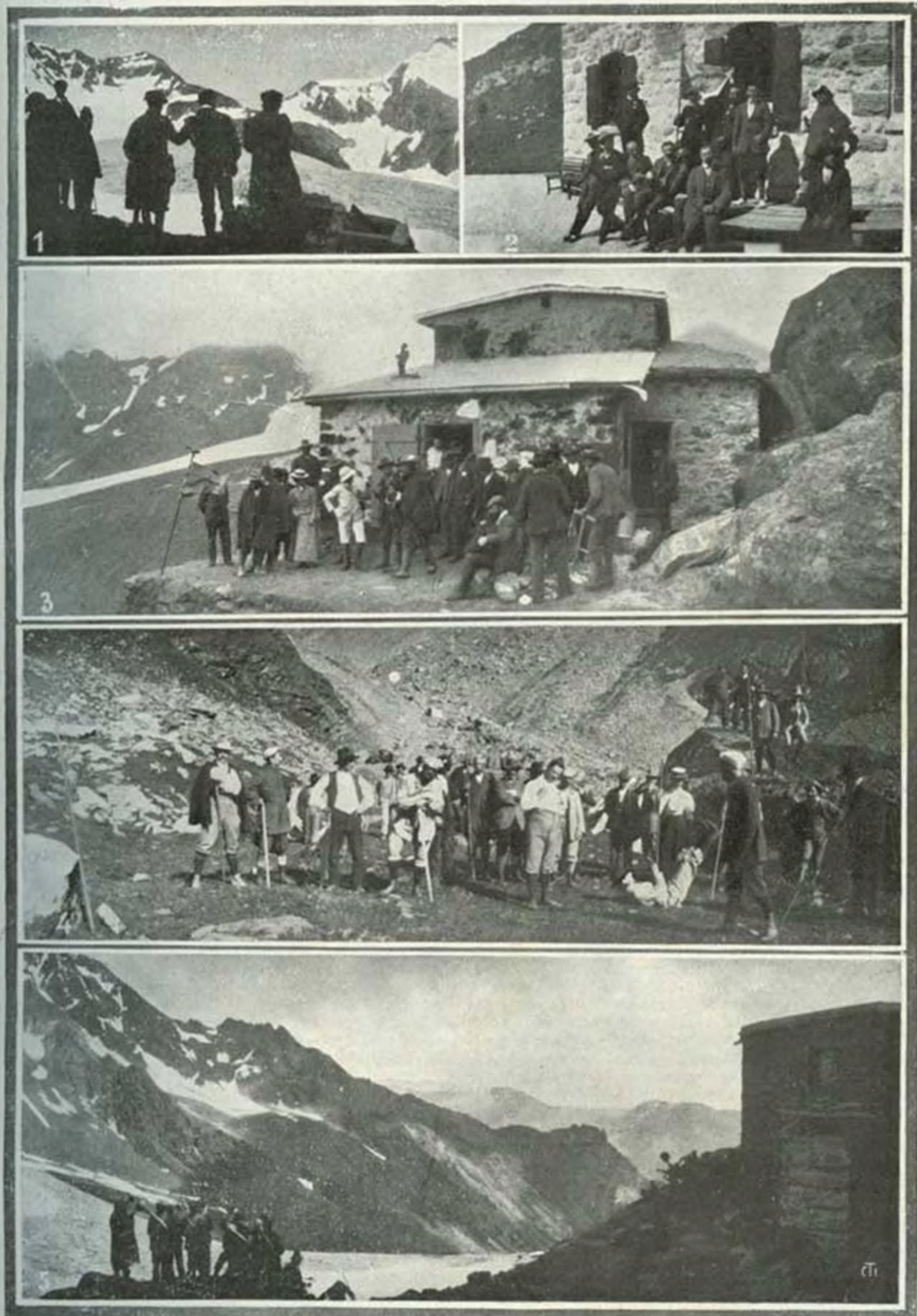
Si svolse fra le dolomiti del Trentino attraverso le sue splendide valli il Congresso che la Stazione Universitaria del Club Alpino Italiano tenne per la seconda volta in quella regione. Gli studenti numerosi dal più lontano Atenei della nostra penisola, iniziarono la loro settimana alpinistica partecipando domenica alla giornata di Trento o all'inaugurazione del busto a Carlucci su cui dovevano una corona. Partiti alla sera di domenica in treno per Strigno proseguirono a piedi (oro due) per Pieve Tesino (Hotel Tesino). Il giorno dopo con una lunga marcia (13 ore) attraverso il passo del Broccon, poi per Canal S. Bovo o Fiera di Primiero, raggiungevano S. Martino di Castrozza, il centro superbo delle dolomiti. Martedì, giornata dedicata



La Marmolata, vista dalla Fedale.

(Fot. P. Gallo Tassari).

L'inaugurazione dei Rifugi della S. A. T. (agosto 1908).



1. Al Rifugio Mantova in attesa della carovana nazionale. — 2. A
4. Fiorentini, Veronesi e Mantovani sulla strada del Rifugio Mantova.

3. Al Rifugio Cevadale —
L'inaugurazione del Rifugio Mantova.

champagne parlò festegghiatissimo ringraziando la S. U. C. A. I. per l'alta idea che la spinse a far visitare agli studenti italiani il Trentino, il benemerito presidente della S. A. T., G. Larcher; risposero ringraziando il presidente della Settimana Alpinistica Operati (laureando in legge) e l'avvocato Donicelli, ultimi applauditissimi brindarono il dott. Lorenzoni e il dott. Chiggiato — rappresentanti della Sede centrale del Club Alpino — inneggiando al magnifico rigoglio di nuove energie che la S. U. C. A. I. ha saputo roccare in seno al Club Alpino.

La penultima giornata (ore 7 di marcia) venne occupata da alcuni nella salita della Marmolata (m. 3314) mentre il grosso della Comitiva, per la via del Pan (m. 2315) si portò al Pordol (m. 2250) nel magnifico Albergo del signor Pedrotti e ad Arabba (m. 1574) — Albergo Pordol. — L'ultimo giorno in carrozza sino ad Andraz, indi a piedi (ore 6 1/2 di marcia) per le scosciatole al Castello e al Passo di Falsarego (m. 2119) ove i gollardi riuscirono a trarre in salvo il berlineso Hejmann il quale si era fratturato il femore destro sulle rocce del Monte Lagazzua.

A Cortina d'Ampezzo gli studenti convennero all'Hotel Vittoria di Amadio Girardi. I S. U. C. A. I. vi ebbero qui un buonissimo trattamento e nella serata si tenne la seduta ufficiale del terzo Congresso della S. U. nel quale si approvarono le seguenti proposte: 1. Accampamento in montagna per gli studenti italiani da organizzarsi nel 1909; 2. Allegato al *Bollettino del Club Alpino* del 1910 la carta 1.25.000 del gruppo di Brenta (Trentino); 3. Collocazione del segnavie fino all'attacco degli itinerari alpinistici; 4. Colorazione di quei rifugi che per luogo dove sono costruiti o per materiale di cui sono composti sono difficili a distinguersi.

Domenica un gruppo di Congressisti si recò per Misurina a Schluderdach onde prendere parte alla festa ufficiale per la collocazione del cartello di confine del Touring, altri si recarono a S. Vito per presenziare alla collocazione d'un altro cartello. Il grosso della comitiva si recò in diligenza per Podestagno a Toblacco onde prendere il treno di Franzesfeste-Trento, mentre altri si fermano a Cortina per compiere ascensioni.

DOTT. GIACOMO SCOTTI.



IN VALTELLINA

Una riunione a Morbegno per il miglioramento degli alberghi.

Il giorno 20 settembre ebbe luogo a Morbegno una riunione alla quale intervennero numerosi gli albergatori valtellinesi, i rappresentanti della attivissima *Pro Valtellina*, il Console locale del T. e un rappresentante della Commissione per il miglioramento alberghi presso il T. C. I.

In questa riunione furono esposti e largamente discussi i mezzi per promuovere una azione collettiva intesa ad allettare sempre più un maggior numero di forestieri a soffermarsi in quelle splendide plaghe, si enunciarono gli importanti problemi delle comunicazioni, dai quali specialmente si può sperare l'incremento dell'industria del forestiero (la ferrovia del Bernina colla continuazione per l'Aprica e la Valcamonica, lo Spluga, la Tirano-Bormio, il miglioramento degli orari e delle tariffe ferroviarie), ecc.

L'azione che il T. ha esplicato fino ad oggi e l'eco delle riunioni di Bergamo, Varese, Como e Orta, indusse i convenuti da Morbegno, da Sondrio, da Tirano, da Chiavenna, dal Masino, da Madesimo, da Bormio, da Teglio, ecc., a dare incarico al rappresentante del T. di portare a Milano il loro caldissimo voto che anche nella Valtellina giunga il soffio potente e animatore della nostra propaganda, e su proposta del rag. Caspani, venne nominata seduta stante una Commissione composta dei rappresentanti della classe degli albergatori delle principali località della vallata, della *Pro Valtellina*, delle Camere di Commercio di Sondrio e di Chiavenna, dal Corpo Consolare del T. C. I., la quale per meglio tradurre il vasto suo programma portò il suo centro d'azione nel capoluogo della Provincia e indicherà poi l'epoca più favorevole perchè l'azione del T. C. I. possa maggiormente ed opportunamente esplicarsi coi mezzi efficaci sino ad ora adottati: le pubblicazioni, la propaganda, le riunioni, le conferenze, ecc.

Ed ecco una nuova vallata conquistata alla nostra causa!

La festa nazionale dei cartelli indicatori.

Sulla nostra linea di confine, da Ventimiglia a Palmanova e precisamente su tutte le strade carrozzabili nei punti in cui queste attraversano la linea di confine, ebbe luogo il giorno 30 agosto, con numeroso intervento di autorità, ufficiali di dogana, consoli e soci del Touring, l'inaugurazione del cartello di confine del Touring.

Il nuovo cartello, che viene ad aggiungersi al ricco patrimonio di segnalazioni già istituite dal Touring offre, nella sua dicitura, una completa raccolta di indicazioni itinerarie e di circoscrizione per coloro che dall'estero si accingono ad entrare nel nostro paese e serve a colmare quella mancanza di segnalazioni ai confini che si è più volte lamentata in Parlamento.

La festa d'inaugurazione, malgrado in molte località abbia dovuto svolgersi sotto il cattivo tempo, riuscì solenne per organizzazione ed intervento di consoli e soci. Noi non possiamo qui diffonderci lungamente a far la cronaca della festa nelle diverse località, cronaca che con maggiore evidenza compendiamo nelle due pagine di illustrazioni (pag. 484 e 485). Segnaliamo solamente l'opera zelante e patriottica dei convocati e dei Ricevitori doganali che diedero speciale impronta di patriottica festività agli impianti dei cartelli a Grimaldi, al Cenisio, Isella, a Ponte Valmara, a Fornasette, a Maslianico, a Ponte Chiasso, a Ponte di Legno, a Misurina, a Pontebba, a Palmanova, ecc.

Quasi a riassumere la festa simultanea su tutti i confini il Direttore Generale delle Gabelle comm. G. M. Varvelli accettò di presenziare insieme col Direttore Generale, commendatore Johnson, col Vice-Direttore comm. Bertarelli, coi consiglieri cav. uff. Guastalla e cav. uff. Zaffaroni e col benemerito nostro console di Roma cav. Bonardi, il cartello di confine sulla strada del Sempione a Isella. Al Colmo del Sempione il comm. Johnson con la gentile Signora convitarono gli intervenuti ad una colazione ove si scambiarono brindisi al Touring e allo Stato associati, per la liberalità, degli ottimi funzionari in opera di decoro nazionale.



Wilbur Wright, stabilisce il record mondiale del volo in ore 1, 31', 25", 25. (Fot. The Car).

IL SEGRETO PER VOLARE

L'Oceano Atlantico ha la proprietà di influire notevolmente sulle notizie che lo attraversano; al pari di una lente di ingrandimento esso aumenta le dimensioni di queste, ne modifica la forma ed a volte anche la sostanza, ed è per tal motivo che le informazioni che ci giungono dall'America, se escono un po' dall'ordinario, si vuole chiamarle *americanate* e nessuno vi presta fede.

Così avvenne infatti alcuni anni or sono, quando si sparse la notizia vaga che negli Stati Uniti, due fratelli, certi Wright, avevano inventato una macchina per volare. La nuova, altrettanto inattesa quanto straordinaria, fu accolta con maggior diffidenza del solito, pel motivo che si asseriva essere i due fratelli inventori, segretissimi circa i loro esperimenti e la loro invenzione. Curiosi, partiti dall'Europa e messi inviati ufficialmente, non riuscirono mai ad assistere ad alcun volo, e si limitarono tutti a riferire di aver conosciuto ed intervistato spettatori oculari delle prove. La notizia infine, dopo successive conferme e smentite, aveva quasi cessato di interessare la pubblica curiosità, quando nel settembre del 1906 il noto aeronauta brasiliano Santos Dumont, riuscì, sul prato di Bagatelle presso Parigi, a staccarsi dal suolo e mantenersi sollevato per alcuni istanti, con un apparecchio più pesante dell'aria, compiendo dei piccoli voli di poche centinaia di metri. Questo successo, ufficialmente confermato, ebbe un'eco rumorosa nel campo scientifico e sportivo, vivaci ed interessanti polemiche furono sostenute dai partigiani della scuola del più pesante dell'aria, e la falange degli studiosi della teoria del volo fu notevolmente aumentata per l'arruolamento di uomini di *sport*, tecnici e scienziati, dapprima increduli ed ora convinti della possibilità del volo.

Nel corso del 1907 numerosi tentativi furono eseguiti coi tipi di macchine più disparati e, in quell'anno stesso, fu istituito il premio di cinquanta mila lire da assegnarsi a chi avesse

per la prima volta compiuto un volo di almeno un chilometro, senza mai toccare terra e discendendo al punto di partenza. Fu il 13 gennaio di quest'anno che Enrico Farman vinse questo premio.

La notizia sembrò dapprima strabiliante, perchè nessuno si aspettava un così notevole progresso in tanto poco tempo, ma ben presto ci si abituò a sentire confermate e ripetute prove simili a quella di Farman.

Oggi, trascorsi appena otto mesi dalla data del primo volo a circuito chiuso, già non si parla più di minuti di permanenza in aria, ma di ore, non più una sola persona ma due persone, non più voli rasente terra ma a quindici o venti metri ed anche più, sopra gli alberi e le case, ed io ho sentito da tecnici competenti affermare pochi giorni or sono che nell'anno prossimo sarà tentato il giro di Francia in aeroplano, a tappe, ben s'intende.

Ma allora il segreto per volare è stato svelato, non è più un sogno, un'utopia, vi è già chi vola e a lungo e con la sicurezza (1) e la disinvoltura necessaria, oramai, non c'è più dubbio, siamo padroni dell'aria; questo elemento così infido e ribelle fino ad ora, è stato finalmente domato e, assoggettato alla volontà dell'uomo, aprirà al mondo nuove vie di comunicazione rapide e facili, portando uno sconvolgimento radicale alle basi dell'odierna società.

Adagio! Non si può negare che si è fatto molto cammino fin qui, ma non si può parimenti affermare di aver fatto tutto; siamo sulla buona via, è vero, il progresso oramai sarà certo e rapido, ma molto ancora resta a fare.

Vediamo brevemente e nelle linee generali, a quali condizioni meccaniche imprescindibili deve soddisfare un aeroplano. Occorre anzitutto un organo propulsore, cioè un gruppo costituito da

(1) Questo articolo venne scritto qualche giorno prima del disastro toccato all'apparecchio di Orville Wright.

un motore potente e leggero, il quale aziona una o più eliche in modo da fornire una spinta lungo un asse determinato dell'apparecchio ed imprimere a questo una certa velocità; occorre inoltre una serie di piani fissi e mobili, incidenti l'aria sotto angoli diversi, i quali determinano per effetto delle pressioni che su di essi il fluido esercita, un sistema di forze, di cui alcune opponendosi alla gravità, sollevano l'apparecchio, altre convenientemente regolate assicurano la stabilità longitudinale e trasversale sulla traiettoria, il beccheggio, il rollio, il governo sul piano orizzontale e sulla verticale. Queste condizioni, senza parlare qui di cifre o di calcoli geometrici, sono più o meno soddisfatte negli apparecchi che fino ad oggi hanno volato, e fra questi prendiamo a considerare i due principali. Il Wright, ha due piani fissi per il sollevamento, due piani orizzontali mobili sul davanti per il governo sulla verticale, due piani verticali mobili situati posteriormente, per la direzione sul piano orizzontale, un motore da 36 HP e due eliche poste lateralmente al motore e dietro ai piani fissi. L'apparecchio lanciato in aria da una specie di catapulta, si sostiene a spese dell'energia fornita dal motore mediante la spinta delle eliche, e, alla velocità di circa 60 chilometri l'ora, è molto agile ed obbediente, ma per mantenersi stabile richiede una continua e delicata manovra dei piani mobili, per il che occorre un aviatore sempre presente a sé stesso e di una straordinaria abilità. Il Delagrang, costruito dai fratelli Voisin di Parigi, ha due piani fissi per il sollevamento, uno mobile orizzontale sul davanti ed uno mobile verticale sul di dietro, un motore *Antoinette* da 50 HP, una sola elica alla parte anteriore, direttamente fissata all'albero del motore e di più ha una coda alla parte posteriore, detta *impennaggio*, la quale dà all'apparecchio una maggiore inerzia, cioè gli conferisce una grande stabilità di rotta, a detrimento però della sua agilità e della speditezza di manovra. Questa coda ha il notevole vantaggio di rendere il governo dei piani mobili molto più semplici e quasi automatico.

E' ovvio ammettere che l'aviazione non può arrestarsi qui, ma deve fare ancora molto cammino. Se con un microscopico motore da motocicletta una persona può percorrere 60 chilometri l'ora su strada, quale vantaggio avrebbe l'aeroplano se per ottenere la stessa velocità e senza neppur dover vincere l'attrito del suolo, dovesse richiedere assolutamente 50 HP? e quale avvenire sarebbe serbato ad un tale apparecchio? Ne risulta evidente che l'energia delle attuali macchine per volare è male sfruttata; che occorrerà rivolgere gli studi, oltreché ad aumentare la stabilità, anche a diminuire il numero di cavalli-vapore necessari per tonnellata-chilo-

metro-ora. Questo si potrà ottenere con l'aumento della velocità, del rendimento degli organi meccanici, con la migliore utilizzazione dei vari elementi costitutivi dell'apparecchio.

Ma l'aviazione potrà entrare nel campo della pratica solo quando avremo un motore potente, leggero e sicuro. Questo è il segreto per volare. Fino ad ora le Case costruttrici di motori a scoppio, non hanno volto la loro attività che ai motori per automobili, e se per avventura hanno avuto dagli aeronauti e dagli aviatori richieste di motori leggeri, o si sono rifiutate di studiarne e di costruirne, oppure hanno parzialmente modificato i motori esistenti, alleggerendo alcuni organi, a volte anche a rischio di comprometterne la resistenza. Solo recentemente sono stati studiati e costruiti dei motori extra-leggeri, quali l'*Antoinette* di Levasseur, l'*Esnault-Pelterie*, l'*Anzani*, e pochi altri, ma questi sono ancora molto imperfetti per essere chiamati dei buoni motori per aviazione.

Un buon motore dovrebbe pesare non più di 2 chilogrammi per cavallo-vapore, in completo assetto di marcia, avere il raffreddamento ad aria e subire il collaudo di un quarto d'ora almeno di funzionamento in aria calma e di parecchie ore investito da una corrente d'aria continuamente rinnovata, di una velocità di 16 metri al secondo, cioè circa 60 chilometri l'ora. Con un tale motore, che garantisca inoltre una desiderabile regolarità e sicurezza di funzionamento, il che per la meccanica non costituisce certo un problema molto arduo, tanto meno insolubile; con un propulsore di buon rendimento, con un sistema di piani razionali ed efficaci, si può anche oggi garantire la costruzione di un aeroplano sicuro, veloce, stabile e di facile manovra, tale cioè di essere alla portata di tutti con convenienza pratica ed economica, non solo come mezzo di *sport*, ma come elemento importante di civiltà e di progresso.

L'Italia, che, nella costruzione di motori a scoppio, dà dei punti a tutte le altre nazioni del mondo, dovrebbe, a parer mio, mantenere il primato così gloriosamente conquistato, e di cui tutti noi andiamo fieri, e studiare, e lanciare nel mercato un eccellente motore che corrisponda ai desiderata degli aviatori, i quali, al giorno d'oggi, costituiscono il partito più avanzato e battagliero dei pionieri della civiltà.

Ho la presunzione di credere che, se il mio appello non sarà vano, ed il motore per aviazione non tarderà ad essere messo sul banco, non v'ha dubbio, la vittoria non mancherà di arridere ai nostri bei colori nazionali, nelle corse di aeroplani che tra breve saranno indette in più d'un circuito. Il successo non deve mancare. Al lavoro, dunque!

ETTORE CIANETTI.



Le esperienze di Henry Farman in America.

(Fot. "Motor").

Rivista delle Riviste

— È accaduto spesso che bagnanti, anche nuotatori abilissimi, gottatisi nell'acqua, si sentirono all'improvviso mancare le forze e dovettero soccombere. Perché ciò si chiede *Le chasseur français*.

Si spiegano, è vero, tali catastrofi, col famoso «crampo» e la leggendaria «congestione», ma tali spiegazioni soddisfano solo a metà.

Il dott. Revenstorf ha constatato che la semplice immersione nell'acqua aumenta del 10% la forza sviluppantesi a respirare, massime se la temperatura dell'elemento è bassa.

L'esercizio muscolare richiesto per mantenersi a galla, aumenta naturalmente l'intensità e la frequenza dell'anolito.

Il dott. Muller ha provato che nuotando si inspirano 51 litri d'aria al minuto, mentre salendo in montagna, se ne assorbono solo 42.

Se poi lo stomaco è pieno e teso dagli alimenti, esso esercita una pressione notevole sul diaframma (il muscolo che separa il cuore ed i polmoni dagli intestini) tale da imbarazzare gravemente la respirazione.

Ecco chiaramente rivelata la causa di certi improvvisi e mortali malori: l'asfissia.

— Vi è tutta una storia del giardino, a cominciare da quelli degli Assiri e degli Egiziani fino a quelli coccoè.

Così la rivista *Die Umschau* in un articolo riassunto dalla *Minerva*.

Il giardino era una volta un complemento dell'architettura per non dire architettura esso stesso.

Soltanto alla fine del secolo xviii questa tradizione venne interrotta. Derivò dall'Inghilterra il principio nuovo del giardino inglese imitato dalla natura libera e selvaggia.

La moda nuova ora, come la più parte delle mode, torna all'antico. Infatti si prediligono oggi i giardini di stile. E questo in fondo è logico. Poiché il sistema inglese poteva stare finché si trattava di vasti possedimenti circondanti le ville isolate nell'aspra campagna.

Ma per un giardinetto attiguo alla casa, ognuno comprende... che è un altro paio di maniche. L'imitazione della natura qui riuscirebbe semplicemente ridicola, come sono ridicole certe caricature in formato ridottissimo di foreste, rocce, laghi, cascate, ecc., in un palmo di terreno.

La tendenza moderna è di tenersi alla natura; ma non ad una natura selvaggia. Temperare la natura con l'arte.

In Germania si son fatti quasi una specialità della nuova arte di fare il giardino ispirandosi alle bellezze dell'antico giardino di stile, all'italiana.

— Nella moderna caccia alla balena la fucina lanciata a mano è usata di rado.

Ogni baleniera porta sulla prua un piccolo cannone, che può appunto scagliare una potente fucina a conoider-velo distanza. Alle fucine sono fissati cavi resistentissimi legati alla nave.

Quando la bala d'Hudson diventa navigabile, la nave si reca nei siti prediletti dalle balene e non appena una ne giunge a tiro, si ferma e spara, mirandola un poco di sopra al cuore.

La ferita è quasi sempre mortale; ma se anche il colpo non fosse stato con giustizia vibrato, la balena non può salvarsi essendo avvinta al bastimento per mezzo della corda attaccata alla fucina.

Ed allora si dà a corse pazze col ferro infilato nella ferita immane trascinandosi dietro, come un rimorchio la nave cacciatorica, finché cede esausta ed esangue.

Il *Chamber's Journal*, descrivendo queste emozionanti cacce, calcola i luoti guadagni che i cacciatori di balena traggono dall'enorme quantità di fanoni e di olio che ogni campione di questa ciclopica razza produce.

— Come si dice! *La o lol* È maschile o femminile l'automobile? Alcuni ne fanno una questione di sesso e rivendicano il genere mascolino ad una macchina fatta dagli uomini e per gli uomini. Altri invece — le signore soprattutto — sostenendo che ormai il sesso cosiddetto forte non ha neppure in questo campo l'esclusiva, poiché anche la carrozza senza cavalli ha le sue virtuose *coschiere* (si dice così),

intendono di mettere a posto le cose, riducendo il dibattito nei limiti di una questione grammaticale.

E la questione — scrive il *Resto del Carlino* non è ancora risolta né in Francia né in Italia. Meno male che gli inglesi, colla saggezza del loro temperamento razionalista e della loro grammatica, hanno assegnato alla cosa ed alla parola... il genere neutro.

I humminghi, volendo battezzarlo con un vocabolo di significazione completa si proposero con una sola parola di esprimere i seguenti concetti «veettura con motore ad essenza, priva di cavalli, priva di rotale, che va velocemente» o ne venne fuori il raccapricciante suono di *Snelpaardeloosconderspoorwegpetroobriztrug*. Tornando al genere dell'automobile quindi, visto che né l'*Academie* di Francia né quell'*Automobile Club* non si sono ancora messi d'accordo sull'importante quesito, sarà bene che ciascuno, in proposito, faccia ancora ciò che meglio gli piace.

— L'*Esperanto* è una lingua facile e comoda. Figuratevi, con pochi mesi di studio voi vi mettete in condizione di possederla come si acquista la chiave meravigliosa che apre tutte le porte. Il guaio è però che quando la conoscete bene... non sapete con chi dar prova della vostra novella valentia linguistica. Si è che gli esperantisti si contano ancora, si può dire, sulla punta dello dita.

La *North American Review* constata appunto come questa lingua incolore e secca oltre ad essere poco letteraria e per null'affatto spontanea, ha raccolto antipatie ove non ha lasciato indifferenza completa. Tuttavia non si può disconoscerle i vantaggi internazionali e turistici che determinerebbe se fosse coltivata e diffusa con amore. Gli esperantisti confidano nell'avvenire, poiché sono gente di fede ed anche... di molta speranza.

— Il messo postale che guadagna di più, abita negli Stati Uniti. E' un funzionario — pubblica la *Minerva* — al quale viene affidata l'importantissima ed abbastanza ardua missione di portare la corrispondenza ai minatori dell'Alaska, oltre il Circolo Polare.

La distanza di 680 chilometri viene percorsa in sei giorni su slitte tirate da cani, in ragione di circa 110 chilometri al giorno, con una temperatura che spesso scende fino a 30 gradi sotto zero.

In compenso, quel messo postale percepisce l'egregio stipendio di L. 175 000 annue. Ecco per esempio un impiegato che non si assocerà mai alle agitazioni postelegrafiche per l'aumento dei salari!

— Nelle Filippine esiste una singolarissima costumanza nuziale. Quando due indigeni se la intendono (noi diremmo, si fidanzano) i loro parenti cercano due alberi dritti, lisci, alti, uguali e, possibilmente, molto vicini. Il giorno del matrimonio, sposi, genitori ed invitati si recano sotto i due alberi. I due... contraenti sono fatti salire rispettivamente su su fino alla cima di ciascuna delle due piante.

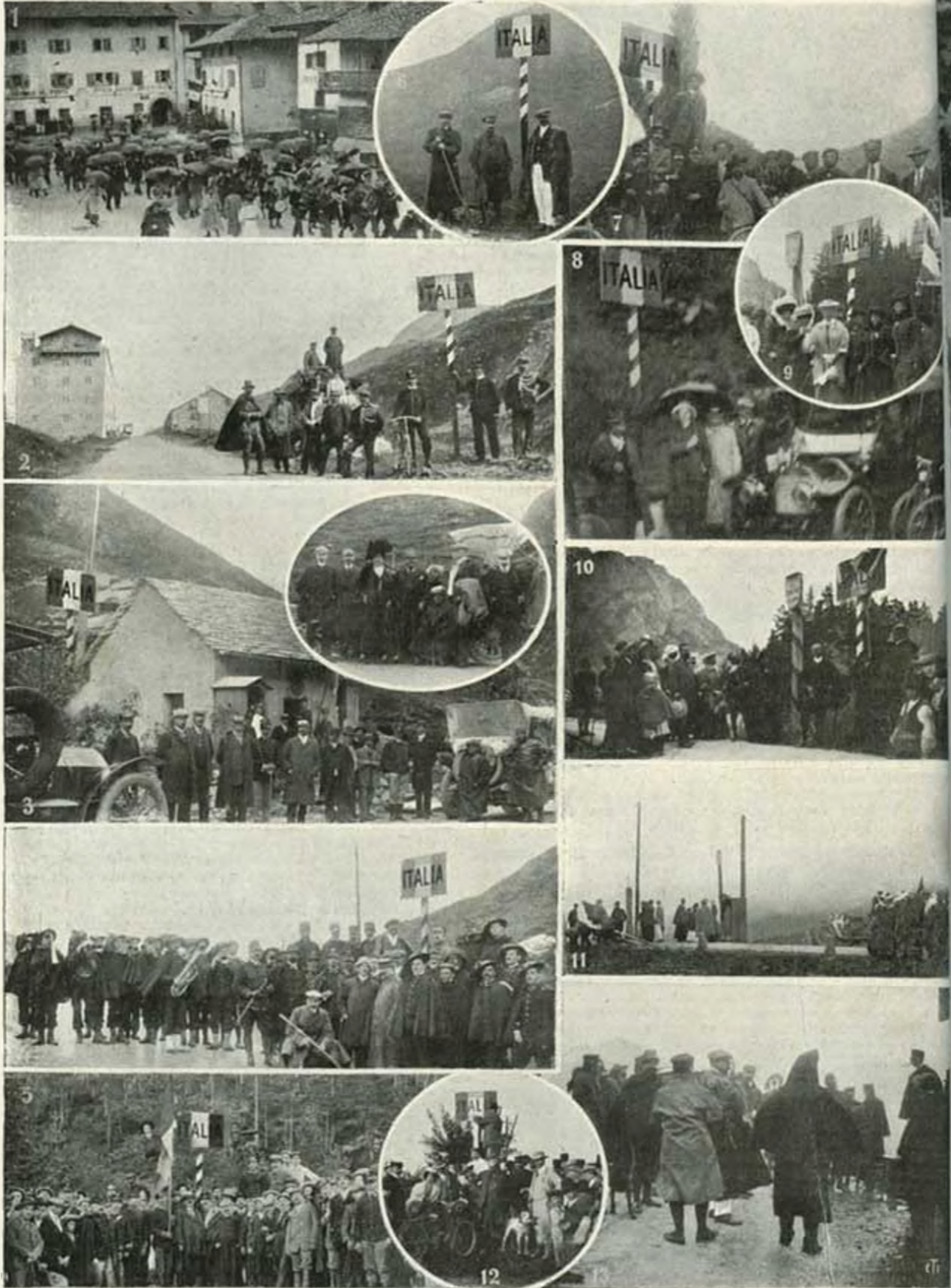
Giunti così al sommo, il giovanotto stende il braccio per afferrare la cima dell'altro albero e tirarlo a sé. Una tale ginnastica dura fino a che egli non sia riuscito a toccare colla sua fronte la fronte della fidanzata, la quale, naturalmente, dal canto proprio impiega tutta la sua buona volontà per facilitare il dolce contatto. Così ci racconta *Le Globe Troller*. Da noi una simile consuetudine non si acclimaterà mai. Un matrimonio complicato d'acrobatismo o d'atletica, via, sarebbe troppo eroico per i nostri costumi.

— Da Leonardo in poi, gli artisti che ebbero la passione ed il bernoccolo alle audaci risoluzioni dei problemi più discussi, furono parecchi. Basterebbe citare l'aviatore moderno più fortunato e più noto, Leone Delagrange, il quale maneggiò con pari interesse e successo lo scalpello ed il volante del suo aeroplano.

La *Deutsche Revue* cita ora fra i precursori dell'aviazione il celebre pittore Arnold Boeklin che scontò fin dall'infanzia il suo entusiasmo per l'imitazione degli uccelli, rompendosi la testa, mentre esperimentava un suo apparecchio fatto con della cartaccia e delle bacchette da ombrello.

A Zurigo nel '70 fece degli studi e dei tentativi seri. A Berlino rivelò i suoi piani all'illustre scienziato Helmholtz. Questi trovò che, sebbene digiuno di conoscenze scientifiche positive, le concezioni del pittore erano d'una pratica e d'una chiarezza geniale. Ma il Boeklin era povero e dovette troncar con grande rammarico i suoi tentativi.

L'inaugurazione dei cartelli indicatori di Confine, da parte dei Consolati.



1. Pontebba. — 2. Piccolo S. Bernardo. — 3. Isella (Trasquera). — 4. Moncenisio. — 5. Pinè di Sotto (Cadore). — 6. Moncenisio. — 7. Plattamala. — 8. Valmara. — 9. Misurina. — 10. Misurina. — 11. Tonale. — 12-13. Moncenisio.



1 L'inaugurazione a Primolano. — 2 Pioni. — 3 Palmanova. — 4 Grimaldi — 5 Primolano. — 6 al Tonale, sotto la pioggia. — 7 Visinale. — 8 Stupizza. — 9 ad Albana. (Vedi cenno a pag. 480).



BIBLIOTECA.

Guida di Milano Coopmans 1908-1909. — E' il vero e proprio stato civile delle industrie, del commercio, dell'amministrazione della nostra città. — La sua pratica disposizione, il ricchissimo repertorio ne fanno il vero *rade-mecum* dell'importante movimento milanese.

Automobile Club de France, Annuario stradale per il 1908.

E' ora uscita la nuova edizione 1908 (9° anno) dell'Annuario stradale dell'Automobile Club di Francia.

Gli automobilisti troveranno nella nuova edizione numerose e nuove informazioni oltre a 150 nuove piantine schematiche delle città francesi.

Dott. A. Gneecchi, Le montagne dell'Alta Valle Camonica. — Guida pubblicata a cura della Sezione di Brescia del C. A. I. e del G. L. A. S. G., Brescia. Stabilimento Tip. Luzzago, 1908; pagine 158.

L'opera del dott. Gneecchi, un appassionato ed un conoscitore profondo di questa magnifica zona alpina, è quanto di meglio si possa desiderare del genere. Essa congiunge infatti la chiarezza e la diligente minuzia della descrizione alla eleganza dell'esplendide e suggestive vignette ed al decoro generale dell'edizione.

Guida Conty, Paris en poche (23ª edizione); Rue Bonaparte, 37, Paris.

Questa nuova edizione, completamente rimaneggiata, per i suoi ragguagli precisi, i suoi piani numerosi di musei, gite, e per la divisione pratica delle sue parti, sarà certamente apprezzata dai numerosi turisti che desiderano di veder tutto e veder bene in un breve lasso di tempo. Prezzo Fr. 3.

Guida Conty, La Normandie (Da Treport a Granville); 13ª edizione.

Essa è stata considerevolmente aumentata di carte e piani e contiene una descrizione delle strade principali, ciò che permette agli automobilisti ed ai ciclisti di dirigersi con facilità e sicurezza. Prezzo Fr. 35.

Diego Angeli, Roma XL; Parte seconda; Italia artistica; Monografie illustrate pubblicate sotto la direzione del dott. Corrado Ricci; Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo.

L'autore è noto ed apprezzato in tutta Italia e fuori come insigne e competente scrittore di cose d'arte. L'Istituto Italiano d'Arti Grafiche col decoro editoriale che gli è proprio ha fatto di quest'opera un insieme artistico e signorile degno dell'autore e del grande argomento.

Emidio Agostinoni, Il Fucino XXXIX; Italia artistica; Monografia illustrata sotto la direzione del dott. Corrado Ricci; Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Editore, Bergamo.

Il Fucino, questa regione del massimo interesse sia dal punto di vista dell'industria e dell'agricoltura moderna, che da quello classico, per le memorie ed i documenti dell'epoca romana che racchiude in sono e che sono sparsi per i suoi villaggi, è descritto con chiara e sicura parola dall'autore ed il libro è reso ancor più suggestivo dalla lussuosa veste in cui gli editori seppero presentarlo.

Luigi Barzini, Dall'Impero del Mikado all'Impero dello Zar; Nuova edizione riveduta; Casa Editrice R. Streglio, Torino-Genova; pag. 423.

Oggi giorno coloro che non possono concedersi di viaggiare il mondo in largo ed in lungo, non hanno altra risorsa che leggere i libri di Barzini. Questo che R. Streglio con felice pensiero ripubblica è una raccolta di articoli. Ma uniti uno all'altro, più che letti separatamente sui giornali, danno l'impressione larga del quadro turistico, quei quadri che con magistrale nitidezza sa tracciare il suggestivo scrittore.

Nino Salvaneschi, Attraverso la Svizzera; Note ed impressioni di viaggio; Torino, Tipogr. Baravalle e Falconieri, 1908; pag. 116.

E' il lavoro di un giovane. E reca nella descrizione del suo viaggio se non delle notizie peregrine

(il che sarebbe difficile dopo le opere di Carlo Baccetti) e se non una forma letteraria, certo una rara e pregevole sensibilità d'impressioni.

Michele Angelini, I porti meridionali dell'Europa Centrale (Note). Nel porto di Trieste; Ascoli Piceno, G. Cesari, Editore; pag. 53.

Non Italiani abbiamo un poco il torto di ignorare le terre che ci dovrebbero essere più care in quanto sono abitate dai connazionali più caldi di sentimento patrio. Il libro dell'Angelini dovrebbe quindi essere letto non solo per le notevoli nozioni geografiche-turistiche che ci porge, ma anche e soprattutto per l'interesse degli argomenti politici ed economici che vi sono viscerati.

Salvatore Basso, Tra roccie e nevi; Edizione della « Rivista di Roma » MCMVIII, pag. 151.

Chi ama i fortificanti spettacoli dell'Alpe troverà in questa pubblicazione, resa con una forma tersa ed artistica un'eco dei sentimenti che ispirano il proprio culto. I monti più belli, le cime più superbe, fanigliarsi all'occhio ed al cuore dell'alpinista italiano, hanno in quest'opera un degno tributo d'entusiasmo.

Antonio Russo Ajello, Tragedia e Scena dialettale; Casa Editrice Renzo Streglio, Torino-Genova; pag. 301.

Gli artisti da teatro sono senz'alcun dubbio i turisti che hanno maggior diritto a questo titolo. Russo Ajello ci narra la vita di tre sommi dell'arte nostrana: Tommaso Salvini, Giovanni Grassano e Edoardo Scarpetta. Gli episodi della vita nomade di questi grandi, tutti interessantissimi, si intrecciano con le acute osservazioni critiche e considerazioni generali.

Gaudello, Il pupazzetto francese; Nuova edizione con copertina, illustrazioni e ritratto dell'autore; pag. 130.

Prendere a lodare il brio scintillante di quel grande umorista che fu Arnaldo Vassallo è ormai un fuor d'opera. Il libro che presentiamo ha per noi un interesse speciale perchè è il diario d'un turista. Un turista, si capisce, di spirito, d'acutezza e d'originalità quali pochi ne vissero.

Ing. prof. Luigi Bracon, L'insegnamento della ragioneria nella R. Scuola Media di Commercio di Milano; Milano, Tip. G. Rozza, via Larga, 39; pagine 8.

Prof. Rodolfo Namias, Carte e viaggi per la fotografia artistica. — Edizione per cura del periodico *Il progresso fotografico*; Milano, 1908 (2ª edizione); pag. 95.

Prof. Rodolfo Namias, Sui principali prodotti chimici usati in fotografia. — Edizione per cura del periodico *Il progresso fotografico*; Milano, 1908. pag. 160.

Touring Club de Belgique, Annuaire 1908; pag. 389.

Touring Club de Belgique, Excursions; 9° volume, 1908; prezzo Fr. 1,50.

Jahrbuch des Kaiserlichen Automobil Club und der mit ihm im Kartellvertrag stehenden deutschen Automobil Clubs Herausgegeben vom Kaiserlichen Automobil Club; Jahrgang, 1908; Berlin und Glogau; Verlag von Carl Flemming, A. G., 1908; pag. 690.

G. Robba, Guida delle Alpi Marittime. Club Alpino Italiano, *Guida dei Monti d'Italia*, con una carta topografica ed otto carte schematiche. — Pubblicazione della Sezione di Torino sotto gli auspici della Sede Centrale; 1908; pag. 416.

Guide des Vallées Vaudoises du Piemont, publiées par la Société Vaudoise d'utilité publique (2ª édition); Torre Pellice; Albarin e Colsson, éditeur, 1907; pag. 346-VI.

Nuova Carta Stradale d'Italia speciale per automobilisti, ciclisti, turisti, al 250.000. Foglio XXIV: Puglie-Basilicata (Melfi, Altamura, Bari, Potenza, Matera, Sala Consilina, Taranto). Istituto Italiano d'Arti Grafiche, editore, Bergamo.

Luigi Jacollet, I mangiatori di fuoco. Società Editrice Sonzogno, Milano; prezzo L. 2,50; pag. 310.

Luigi Roussenard, L'arcipelago dei mostri. Società Editrice Sonzogno, Milano; prezzo L. 1; pag. 100.

Ditta Ganzini Namias e C., Stabilimento per l'industria fotografica. Catalogo Generale 1908-09; Milano, via Solferino, 25.

L'attualità nell'immagine.



La partenza del dott. Charcot alla scoperta del Polo Sud.



In Somalia. — Aascari della colonna Di Giorgio marcianti all'occupazione di Beriro (Uebi Shabeli).
(Fot. Argus).



Il dirigibile "Parseval" prima del disastro.



I resti dell'aeronave del maggiore Parseval, dopo la caduta.
(Fot. Argus)

Il difficile varo del sommergibile "Foca" alla Spezia.



Il "Foca" nell'entrare in secca s'arresta incagliato a metà.



Il rimorchiatore F.lli Ceretti lo trascinava in mare.



Il "Foca" dopo il varo.
(Fot. Ferraresi - Spezia).



Raid New-York Parigi. - L'arrivo della vettura Züst a Parigi.



La prima donna volante. - La signorina Pelletier compie un volo a bordo dell'aeroplano Delagrè 2 bis.
(Fot. Argus).

È uscito:

1° ATTRAVERSO L'ITALIA

Seconda edizione (1908) del Touring Club Italiano

Opera di gran lusso che illustra nelle loro bellezze artistiche e naturali le principali regioni italiane. - Sono 31 fascicoli stampati su carta americana, adorni di 2000 splendide riproduzioni di fotografie, di quadri, vedute, monumenti, costumi, ecc., ecc.



PALERMO. — Porta Felice.

Regioni e città trattate nei 31 fascicoli:

Fascicolo 1° e 2° Venezia. 3° Venezia-Treviso. 4° Padova-Vicenza-Verona. 5° Lago di Garda-Brescia-Lago di Como-Lago Maggiore. 6° Milano. 7° Milano-Pavia-Novara-Aosta. 8° Aosta-Torino-Bordighera-Susa-Ospedaletti-San Remo-Porto Maurizio-Albenga. 9° Genova-Nervi-Quarto-S. Margherita-Piacenza-Cremona-Parma. 10° Ferrara-Modena-Bologna-Mantova-Parma. 11° Bologna-Ravenna-Rimini-Ancona-Assisi. 12° Perugia-Urbino-Arezzo-Cortona-Siena. 13° e 14° Firenze. 15° Firenze-Fiesole-Chianti-Pistoia-Prato-Monte Oliveto. 16° Pistoia-Lucca-Pisa. 17° Orvieto-Spoleto-Todi-Viterbo-Narni-S. Gimignano. 18° Viterbo-Roma. 19°, 20°, 21° e 22° Roma. 23° Roma-Tivoli. 24° Tivoli-Vicovaro-Frascati-Gaeta-Carpineto-Ostia Antica-Montecassino-Caserta. 25° Benevento-Napoli. 26° e 27° Napoli. 28° Pompei-Sorrento-Capri-Pozzuoli. 29° Sorrento-Capri-Isola d'Ischia-Amalfi-Salerno-Pesto-Messina. 30° Taormina-Palermo-Monreale-Girgenti-Catania-Siracusa. 31° Cagliari-Sassari-Trento-Riva-Ala-Levico-Trento-Capo d'Istria-Gorizia-Pola.

PREZZO UNICO:

L. **25** pei Soci, presso la Sede. — L. **26** franco nel Regno (contro cartolina-vaglia).

**ITALIANI! Fatevi Soci del Touring!
SOCI DEL TOURING!**

**Nel rinnovare la quota pel 1909 fatevi Soci Vitalizi!
Fate nuovi Soci per arrivare presto ai centomila!**

(Vedere modalità e quote a pagina II réclame).

NOTIZIARIO

Primo Congresso Internazionale della Strada - Parigi.

(11-18 ottobre 1908).

Per iniziativa del Governo francese e col concorso del Touring Club francese e dell'Automobile Club francese avrà luogo a Parigi dall'11 al 18 del corrente mese un Congresso internazionale della strada così chiamato per le questioni d'ordine tecnico che vi saranno trattate intorno alla manutenzione delle strade in rapporto al loro adattamento, ai nuovi mezzi di locomozione.

Il nostro sodalizio, che fino dai suoi primordi si è interessato dell'importantissimo problema del miglioramento stradale, non poteva trascurare l'opportunità che gli si presentava, perciò prenderà parte ai lavori del Congresso mediante una rappresentanza multipla composta dei signori:

1. Guastalla dott. cav. uff. Glido, consigliere;
2. Sanjust de Teulada ing. comm. Edmondo, capo dell'Ufficio del Genio Civile di Milano
3. Vandone ing. cav. Italo, ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Milano.
4. Tedeschi ing. cav. Massimo, direttore della rivista *La Strada*.
5. Bortaux Georges, del T. C. I. a Parigi.

L'ing. cav. Vandone tratterà per conto del Touring la tesi dei cartelli indicatori.

Una Esposizione di materiale che riguarda la strada — quale — strumenti, pubblicazioni speciali, segnalazioni, ecc., alla quale pure il Touring ha creduto di iscriversi, resterà aperta per tutta la durata del Congresso che si terrà all'Jaune de Palmes (Terrasse de Tuilleries).

XI SALON DI PARIGI.

L'Esposizione internazionale dell'Automobile del Cielo e degli Sports che avrà luogo quest'anno per l'undicesima volta a Parigi, organizzata come sempre dall'A. C. de France in quella sede vasta e magnifica che è il Grand Palais des Champs Elysées, sarà divisa in due periodi o serie come li definisce il Regolamento generale.

La prima serie si terrà dall'8 novembre al 13 dicembre e comprenderà le vetture automobili propriamente dette — i motori, chassis e accessori vari per vetture automobili, cieli, bibliografia, ecc.

La seconda serie decorrerà dal 24 al 30 dicembre e comprenderà i veicoli industriali (omnibus e camion) utensili — la navigazione — l'aerostatica — l'aviazione, ecc.

Il Touring Club Italiano parteciperà tanto all'uno quanto all'altro periodo, esponendo nel solito stand e con la consueta larghezza il materiale di propaganda costituito dalle pubblicazioni, cartelli indicatori, fotografie di strade ed alberghi.

Il combustibile della velocità.

Indubbiamente i tempi cambiano. Ancora pochi anni or sono una bella pariglia o un puro sangue attaccati a una carrozza signorile attiravano la generale attenzione. E ammirazione destavano pure i forti cavalli normanni da fatica, trainanti carichi pesantissimi. Oggidì è l'automobile, da città, da turismo o da corsa, oppure un furgone o un camion, quello che richiama la curiosità, l'invidia e l'ammirazione dei passanti.

Ma spesso l'ammirazione si muta in disgusto, derivante dal fumo e dall'odore che l'automobile lascia dietro di sé. Questo proviene talvolta dal cattivo modo cui viene regolato il carburatore, ma più spesso dalla cattiva qualità della benzina.

È di somma utilità per chi adopera l'automobile, sia a scopo di divertimento, sia a scopo industriale, di garantirsi tre cose: il prezzo, la qualità, la filtratura. Per il prezzo converrà rivolgersi a quelle Ditte che fanno una forte importazione; per la qualità converrà tener conto

Come negli anni scorsi lo stand sarà il centro di convegno degli industriali o dei visitatori italiani che abitualmente convergono numerosi a quella grandiosa festa del lavoro che è il Salon Automobile di Parigi.

Monografie stradali.

In seguito all'esito del Concorso per una Monografia stradale indetto nel 1904, la Direzione del Touring stabilì di pubblicare una *Monografia delle strade di tutte le provincie del Regno*, nella quale sarà trattata sommarientemente la parte storica, statistica e descrittiva che si riferisce alle condizioni attuali della viabilità in Italia.

In complesso si hanno i dati di 33 sopra le 69 provincie del Regno, e siccome la maggior parte degli Uffici tecnici provinciali ha dato promessa di inviare la relazione riguardante la propria provincia, si confida che assai limitato riuscirà il numero di quelle di cui non si avranno notizie precise.

Fra le Monografie ultimamente ricevute non possiamo dispensarci dal menzionare quelle dell'ingegnere Gaetano Valente relativa alla provincia di Bari.

La Monografia riflette chiaramente le condizioni di una delle più importanti provincie del Mezzogiorno e risponde nel modo migliore alle richieste del programma formulato dal Touring, ed è meritevole di elogio sincero da parte della Commissione strade del Touring.

Altra relazione importante, inviata alla Commissione, è quella del presidente della Deputazione provinciale di Grosseto, avv. Armando Pastorelli sulle *Deficienze e rimedi della riabilità* in quella provincia.

È un lavoro diligente, nel quale è trattato nella parte generale introduttiva, il problema dell'assetto della viabilità; in seguito sono descritti i lavori più importanti e necessari per sistemare varie strade provinciali ed infine l'ultima parte riguarda la situazione finanziaria della provincia, in relazione specialmente ai nuovi ed urgenti bisogni della viabilità.

Applicazione dell'Art. 104 del regolamento di polizia stradale, approvato con R. Decr. 8 gennaio 1905, N. 24.

L'articolo 104 del Regolamento di polizia stradale, approvato con Regio decreto 8 gennaio 1905, N. 24, dispone che dev'essere, senz'altro, ritirato il certificato d'idoneità ai conducenti di veicoli a motore meccanico, i quali abbiano cagionato la morte, o gravi lesioni alle persone.

In tali casi, incombe ai Prefetti di provvedere in conseguenza, salvo a restituire i certificati ai conducenti, qualora dal giudizio penale risulti provata la loro irresponsabilità.

Siccome però può accadere che il conducente, cui sia stato ritirato il certificato d'idoneità, si rivolga al Prefetto di altra provincia per ottenere, in seguito a regolare esame, il rilascio di un nuovo cer-

che le benzine provenienti dalla Germania sono riconosciute le migliori, per giusta densità e rendimento; per la filtrazione non bisogna dimenticare che pochi negozianti l'adottano.

Ai lettori che sono automobilisti o che stanno per diventarlo segnaliamo la Soc. Infiammabili G. Arnoldi e C. di Milano, con sede in via Paolo da Cannobbio, 37. Detta Società, per la sua forte importazione dalla Germania, può far fruire i suoi clienti dell'intero ribasso sul dazio d'importazione, praticato recentemente nella misura del 50 per cento. E ai soci del T. C. I. e a tutti i suoi affiliati con deposito di benzina, sul prezzo corrente si accorda un ribasso del 3 per cento. Se la massima onorificenza riportata all'Esposizione Int. 1906 garantisce la qualità per la filtratura diremo che detta Società dispone di un depuratore brevettato, il quale fornisce benzina speciale per automobili. Il fatto poi che la Società si vale di recipienti inesplosibili, consente oltreché un servizio di consegna a domicilio, anche di effettuare spedizioni in tutta Italia.

tificato e riesca così ad eludere la suaccennata disposizione, i signori Prefetti sono pregati, quando accade di provvedere pel ritiro dei detti certificati, d'informare questo Ministero; il quale ne avvertirà, mediante il proprio *Bollettino ufficiale*, tutti i Prefetti del Regno, affinché possano farne prendere nota in uno speciale registro, da consultarsi ogni qual volta pervengono loro domande pel rilascio di certificati a termini dell'art. 62 del citato Regolamento.

Si gradirà un cenno di ricevuta della presente.
Pel Ministro
DARI.

(Estratto del *Bollettino ufficiale del Ministero dei Lavori Pubblici*, Direzione generale di ponti e strade. Circolare inviata ai Prefetti delle provincie del Regno).

PAGAMENTO QUOTA 1909

Saremo molto grati a quei soci che anticiperanno quanto più è possibile l'invio della quota 1909 che è di L. 6 per i soci residenti in Italia e di L. 8 per i soci dimoranti all'estero

per rendere così più facili le registrazioni relative. Indirizzare al Touring Club Italiano, Milano, Cartolina-vaglia con indicazioni molto chiare del nome, cognome, indirizzo, numero di tessera e leggenda sul tagliando: per quota 1909.

Rammentiamo che gli Uffici succursali del Touring sono autorizzati, oltre che alla iscrizione di nuovi soci, alla riscossione delle quote di rinnovo.

100 000

saranno ben presto i soci del Touring Club Italiano se ogni associato vorrà esplicitare ancor più la propria fede nei destini del Sodalizio procurando nel 1909 almeno un nuovo adorno.

Ma perchè l'opera di propaganda si dimostri persuasiva e per costituire una base inecrollabile ai mezzi d'esplicazione del Touring gli associati devono cogliere l'opportunità della fine d'anno per convertire la propria adesione annuale in quella di

Socio Vitalizio

assicurandosi in perpetuo, con un unico versamento di L. 100 tutte le pubblicazioni che il Touring sarà per pubblicare (Guide, Annuari, Riviste, Carte) e tutti gli altri vantaggi che esso offre ai suoi associati.



Oppure diventare

Socio Quinquennale

(1909-1913) assicurandosi tutte le pubblicazioni per cinque anni, compresa, per chi è socio dal 1906, la collezione completa del fogli Carta d'Italia al 250 000.

I soci vitalizi e quinquennali hanno diritto inoltre agli eleganti distintivi qui riprodotti. **È importantissimo.**

I soci annuali possono diventare quinquennali col versamento di L. 30 per cinque annualità anticipate. Possono diventare vitalizi col versamento di L. 90 per una volta tanto, perchè vengono abbuonate le due ultime annualità in ragione di L. 5 l'una.

A tutti i soci quinquennali che diventeranno vitalizi vengono inoltre calcolate le annualità non ancora scadute di cui abbiano già versata anticipatamente la quota.



CONSOLATO

Consoli.

Battaglia	Cav. uff. Francesco Rinaldi.
Bellinzona	Cap. Guido Prada.
Castel S. Pietro ...	Mino Bossi.
Cetraro	Giuseppe De Caro.
Falerone	Rag. Ruffini Ruffino.
Fanna	Lino Girolami.
Frascarolo	Dott. Giovanni Marinoni.
Gallio	Dott. Natale Donadello.
Gallo di Poggio Renato	Dott. Guido Nerli.
Grignolera	Luigi Dalla Zorza.
Iglesias	Piero Magnini.
Livorno Piemonte ..	Dott. Pietro Giuseppe Barbero.
Lomazzo	Ing. Giuseppe Sanguettola.
Lovere	Giovanni Plachet.
Massa Lombarda ...	Dott. Bartolo Dal Monte.
Mondovi (cons. mil.)	Cap. Ettore Bozzano.
Monte Argentario ...	Gaetano Lambardi.
Morra Irpino	Dott. Olindo Molinari.
Osoppo	Domenico Di Toma.
Ostra Vetere	Cav. Roberto Cassi Ceccacci.
Paderno d'Adda	Giuseppe Magni.
Pieve di Teco	Luigi Caldrola.
Piglio	Camillo Silvestri.
Plano Lindaro	Ettore Uciolo.
Ponderano	Candido Sasso.
Pont Canavese	Geom. Giovanni Pellerrey.
Ponte Buggianese ...	Dott. Armando Brinati.
Pontedeclino	Cav. Bartolomeo Grondona.
Poppi	Dott. Leo Vignali.
Porto Recanati	Ing. Volpino Volpini.
Pozzolo Formigaro ..	Domenico Carnovali.
Regalbuto	Angelo Ogliarolo.
Rignano sull'Arno ...	Dott. Umberto Odett Santini.
Ripabottoni	Vincenzo Cappuccilli.
Ripacandida	Avv. cav. Antonio Lioy.
Rivalta di Torino ...	Dott. Ernesto Clivio.

AUTOMOBILI

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI

WOLSIT

VETTURE DA TURISMO

E INDUSTRIALI

Regolarità + Resistenza + Economia

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIT

Anonima Capitale L. 2 000 000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42

GARAGE — S. Cristoforo, 87

MILANO

Rivisondoli Dott. Francesco Angeloni.
 Rivoita d'Adda..... Luigi Bellotti.
 Rodi Garganico .. Avv. Giovanni De Nunzio.
 Rovato G. B. Frassinò.
 Sagliano Micca..... Lorenzo Argentero.

Medici.

Caldiero Dott. Francesco Benoni.

Soci Benemeriti.

Belletti Antonio, Torino — Bertelli Ugo, Genova
 — Braghetta Raimondo, Vallombrosa — Cantini
 Attilio, Empoli — Chesi Placido, Ascoli Piceno —
 Coelli Emilio, Montevideo — Cosarini rag. Enrico,
 Pordenone — De Negri ten. Giulio, Conegliano —
 Faconti Rodolfo, Villa d'Almè — Giorgini Mauri-
 zio, Roma — Giustiniani march. ing. Aldo, Torino
 — Hesse cap. Giovanni, Bologna — Lercari Riccardo,
 Cerro di Pasco — Montorumioli Giuseppe, Savona
 — Patitucoli Giulio, Milano — Raffagni Giuseppe,
 Borgosesia — Spinetti ing. Pompeo, Roma — Za-
 netti Giuseppe, Venezia.

TOTALE N. 1441.

Soci Quinquennali.

Angelini Raffaele, Forlì d'Ischia — Barabino L.
 Enrico, Sampierdarena — Bartesaghi ing. Angelo,
 Milano — Cabella Ermoto, Genova — Capararo
 Pio, Erba — Casini Guido, Magione — Ciacci Celso,
 Siena — Ciacci Fortunato, Siena — Cocchi Luigi,
 Genova — Consorzio Agrario Cooperativo, Guastalla
 — Croce can. Cesare, Genova — De Bernardi Vir-
 ginio, Casale — Della Porta Davide, Venezia —
PRINCIPESSA DI GINETTI DI VALMES, Roma
 — Fasani Giuseppe, Pavia — Gillardi Alcide, Chia-
 vazza — Hendel Giuseppe, Torino — Luccotti Al-
 berto, Buenos Ayres — **MAROTTI PEDOTTI RICE,**
 Roma — Meier Willy, S. Paulo — Monti Pietro,
 Milano — Morpurgo Nilma bar. Mario, Sacile per
 Varda — Nulli avv. Ettore, Milano — Paulucci
 magg. Guido, Faenza — Perrone Salvatore, Formia
 — Porretti dott. Angelo, Saronno — Romeo En-

rico, Alessandria Egitto — Rossini Antonio, Mi-
 lano — Slocardi Inigo, Pinerolo — Sormano Harlo,
 Torino — Spinelli Guido, Milano — Togni Giulio,
 Trento — Visco Gillardi Giuseppe, Gallarate — Vi-
 sentini Scarzanella Gino, Savona — Von André
 Adolf, Paris — Zoccola Ettore, Bassignana, Zuc-
 chetti Giovanni, Milano.

**Nuove Offerte.**

Offerte precedenti	Cartelli N. 3052 L. 43 139
Deputazione provinciale di Vicenza	134 .. 2000
Dott. G. Orsolato, Padova ..	1 .. 10
Società Nazionale Ferrovie e Tramvie, Isco	4 .. 100
Municipio di Todi	1 .. 20
Deputazione provinciale di Arezzo	5 .. 100
Ditta Georges Hartog, Pa- ria	1 .. 25
Deputazione provinciale di Sassari	2 .. 50
Municipio di Olginate ...	1 .. 20
Municipio di Castelleone ..	1 .. 20
Comitato <i>Pro-Vallombrosa</i> ..	7 .. 70
Municipio di Reggello ...	4 .. 40
Cav. dott. Gildo Guastalla, Milano	1 .. 35
Deputazione provinciale di Bologna	4 .. 70
Municipio di Todi	10 .. 150
Deputazione provinciale di Pesaro ed Urbino.....	12 .. 240

Tutti indistintamente i ciclisti devono provvedere alla propria sicurezza scegliendo una bicicletta di primo ordine. Una sbagliata economia di poche decine di lire, mette, il più delle volte, la vita del ciclista in serio pericolo. I fatti giornalieri dimostrano queste poche nostre parole. Una bicicletta che può assicurarvi completamente sotto ogni rapporto è la

= BIANCHI =

della Soc. An. Edoardo Bianchi - Milano

Via Paolo Frisi, 72

DA TUTTI COPIATA, DA NESSUNO EGUAGLIATA.

Municipio di Palianza ...	Cartelli N.	5 L.	100
Municipio di Montefiorino ..	" "	1 ..	20
Municipio di Somma Lombarda	" "	2 ..	50
Municipio di Montalcino ..	" "	2 ..	20
Deputazione provinciale di Reggio Calabria	" "	— ..	70
Municipio di Milano	" "	3 ..	75
Municipio di Modena	" "	4 ..	100
Automobile Club, Bologna	" "	— ..	240
Deputazione provinciale di Novara	" "	2 ..	50
Municipio di Agnelloigo ..	" "	4 ..	40
Municipio di Alife	" "	2 ..	40
March. Giulio Malacchini, Santa Luce	" "	1 ..	35
Deputazione provinciale di Teramo	" "	11 ..	250
Carrozzeria Piemonte, Torino	" "	1 ..	35
Cartelli N. 3278		L. 47	650

AFFILIAMENTI BENZINA.

Con questo numero principiamo l'elenco dei nuovi affiliamenti conclusi dopo la pubblicazione dell'Annuario dell'Automobilismo, o delle variazioni dei prezzi in esso segnati.

- ACQUAPENDENTE (Roma).** — (B) 251 *Lanari Giuseppa*, drogheria. Benzina 695-700, L. 0,90 al chg.
- BOLOGNA.** — (B) 601 *Graziani Giovanni*, drogheria, via Fuori SSM, 627. Benzina 695-700, L. 0,70 al chg. Oleoblitz, Grasso Reinach, Carburato di calcio. Orario: feriale dalle 6 alle 21; festivo dalle 7 alle 12. Recapito nella stessa casa.
- BORGOPANIGALE (Bologna).** — (B) 602 *Graziani Camillo*, drogheria, via Emilia. Benzina 695-700, L. 0,75 al chg. Oleoblitz, Grasso Reinach, Carburato di calcio. Orario: feriale dalle 7 alle 21; festivo dalle 7 alle 12. Recapito nella stessa casa.
- DESIO (Milano).** — (B) 598 *Badoglio Augusto*, drogheria, via Garibaldi, 21. Benzina 700-715, L. 0,60 al chg. Oleoblitz, Grasso Reinach, Carburato di calcio. Orario: feriale dalle 7 alle 18; festivo dalle 7 alle 17. Recapito nella stessa casa.
- GARDONE RIVIERA (Brescia).** — (B) 596 *Girardi Michele*, drogheria, piazza Viminer. Benzina 695-700, L. 1 al chg. Oleoblitz, Grasso Reinach, Carburato di calcio. Orario: feriale dalle 7 alle 20; festivo dalle 7 alle 12. Recapito presso la fornacia Pollini.
- INTRA (Novara).** — (B) 599 *Agnietta Giuseppe*, drogheria, corso XX Settembre, 22. Benzina 690-700, L. 0,75 al chg. Oleoblitz, Grasso Reinach,

Carburato di calcio. Orario: feriale in inverno dalle 7 alle 20; in estate dalle 6 alle 21; festivo dalle 7 alle 12. Recapito, stessa casa.

LORETO. — (B) 581 *Gerra Ettore*. Benzina 695-700, L. 1,05 al chg.; in bidoni da chg. 12,500, L. 12,50.

LUCCA. — (B) 308 *Auto Garage*. Cessa l'affiliaamento subentrando l'*Auto Garage Etruria*.

MONCENISIO (Torino). — (B) 604 *Hôtel della Posta*, via Nazionale. Benzina 690-700, L. 0,85 al chg. Oli della Vacuum Oil Company e Oleoblitz, Grasso Reinach, Carburato di calcio. Orario: feriale e festivo, sempre aperto.

MOSSO S. MARIA (Novara). — (B) 595 *Boggio e Depetro*. benzina e oli, via Quintino Sella, 78-79. Benzina 670-680, L. 1 al chg.; 695-700, L. 0,95 al chg. Orario feriale e festivo, dalle 6 alle 22. Recapito presso la Farmacia Depetro.

PAVIA. — (B) 600 *Pizzocaro Gaetano*, drogheria, via Vareso, 3. Benzina 690-700, L. 0,85 al chg. Oleoblitz, Grasso Reinach, Carburato di calcio. Orario: feriale dalle 6 alle 22; festivo dalle 6 alle 12. Recapito nella stessa casa.

SALO' (Brescia). — (B) 597 *Girardi Michele*, drogheria, via Umberto I. Benzina 695-700, L. 0,90 al chg. Oleoblitz e Vacuum Oil Company, Grasso Reinach e Vacuum, Carburato di calcio. Orario: feriale dalle 7 alle 20; festivo dalle 7 alle 12. Recapito nella casa Girardi in via Francesco Calzone, 474 o presso il Caffè Borra in piazza Vittorio Emanuele.

S. GIOVANNI PERSICETO (Bologna). — (B) 603, drogheria, piazza Vittorio Emanuele. Benzina 695-700, L. 0,75 al chg. Oleoblitz, Grasso Reinach, Carburato di calcio. Orario: feriale dalle 7 alle 21, festivo dalle 7 alle 12. Recapito nella stessa casa.

TERNI (Perugia). — (B) 117 *Cerafoli Attilio*. Sul prezzi segnati per la benzina (670-680, L. 1 e 695-700, L. 0,90) sconto del 10% ai soci del Touring Club Italiano.



Automobili sprovvisti di contrassegno.

Non è passibile di contravvenzione colui che circola su strade pubbliche con automobile sprovvista del contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento della tassa

Voigtländer & Sohn, A. - S.

BRUNSWICK (Germania)

MANIFATTURA D'OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE ..

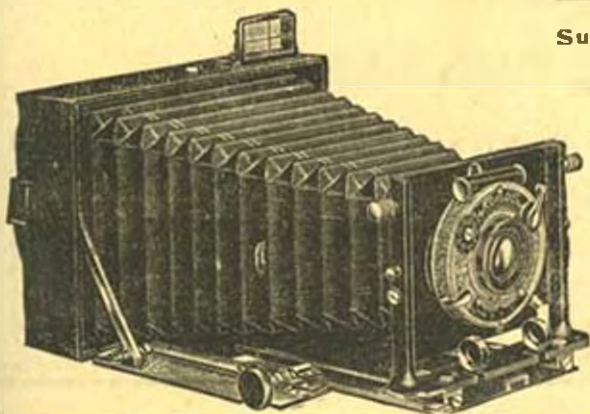
Succursali: a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi, Londra, Mosca, Pietroburgo, New-York.

Apparecchio fotografico "Alpin,,

a triplo tiraggio; tutto in metallo. Apparecchio tasca-
bile dello spessore di quattro centimetri.

NUOVO MODELLO.

Domandare Prezzo corrente N. 280, che inviamo gratis e franco.



di circolazione, allorchando sia stato accertato che l'automobile si avviava o proveniva dal luogo destinato dal Genio Civile per il collaudo dell'automobile stesso.

Sentenza, 30 maggio 1908, del Pretore Urbano di Torino, nella causa penale contro *Ansaldo Eugenio* fu Bartolomeo di Torino, industriale, imputato del reato previsto e punito dagli articoli 1 e 2 legge 10 dicembre 1905, N. 582, per avere in Torino l'8 marzo 1908, circolato con l'automobile sprovvisto del contrassegno prescritto.

In esito all'odierno, orale e pubblico dibattimento tenutosi in contraddittorio — il signor *Ansaldo Eugenio*, nel giorno 17 del passato mese di febbraio del corrente anno, con sua lettera, diretta al Prefetto di Torino, iniziava le pratiche necessarie per ottenere la licenza di circolazione di un suo automobile su strade ordinarie.

Nel giorno seguente veniva assegnato il numero di circolazione ed intanto egli si rivolgeva all'Ufficio del Genio Civile per essere sollecitamente invitato alla prova stabilita dalla legge.

All'Ufficio del Genio Civile gli venne fatto conoscere che non era ancora pervenuta alcuna domanda sua a questo riguardo, e l'*Ansaldo* che ha necessità di dover usare del suo automobile, e poichè egli ha già dal precedente anno il certificato d'idoneità a condurre tale veicolo, cerca di ottenere dall'Ufficio incaricato a rilasciare il contrassegno comprovante il pagamento della tassa di circolazione, questo contrassegno, offrendosi per intanto, fino a che egli non abbia un regolare documento rilasciatogli dal Genio Civile, che attesti circa la potenzialità del motore del suo automobile per l'esatta applicazione della tassa, di pagare quella somma che gli sarà richiesta, ma neppure questo tentativo gli riesce. Ritorna allora alla Prefettura ed al Genio Civile per sollecitare da un Ufficio l'invio della sua domanda, all'altro, e da questo la fissazione del giorno per la prova del suo veicolo. Le sue gite non approdano a nulla di concreto, ed egli nel giorno 8 di marzo esce colla sua automobile sprovvista, naturalmente, di contrassegno, per recarsi all'Ufficio del Genio Civile allo

scopo di sostenere la prova di esperimento del veicolo e della potenzialità del motore. Per la via è incontrato da un agente municipale che lo dichiara in contravvenzione all'articolo 2 della legge 10 dicembre 1905 — e non essendo stata la contravvenzione transatta in via amministrativa, l'*Ansaldo* fu denunciato a questa Pretura per il giudizio.

E data la specialità del caso occorre all'*Ansaldo*, pare al giudice che questo non debba essere sottoposto a nessuna sanzione penale. Egli ha col fatto suo dimostrato chiaramente di non aver voluto in nessun modo contravvenire alla legge — ed una lettera dell'Ufficio del Genio Civile è in atti che attesta circa la nessuna intenzione in costui di voler in qualche modo sottrarsi agli obblighi imposti dalla legge ai conduttori e proprietari di automobili. Ha cercato in tutti i modi che gli erano possibili di provvedersi di quei documenti e di quelle prove che dovevano poi col pagamento della relativa tassa, permettergli la libera circolazione del veicolo; e se questo veicolo fu trovato sprovvisto dei contrassegni voluti dalla legge, non è possibile addossare all'*Ansaldo* tutta la colpa, e in conseguenza la responsabilità penale per questa sua volontaria ed, ma coatta, violazione della legge. E poichè è norma costante di diritto che nelle contravvenzioni viene ad essere scriminato da responsabilità penale quegli che prova di non aver voluto il fatto che è dalla legge considerato o punito come reato: l'*Ansaldo* che ha precisamente provato di non aver voluto sottrarsi al pagamento della tassa di circolazione, ma che anzi ha dimostrato il fatto contrario, deve essere dichiarato esente da responsabilità penale.

Per questi motivi: Visto l'articolo 344 Codice di procedura penale, assolve *Ansaldo Eugenio* dalla imputazione a lui ascritta per inesistenza di reato.

Automobili - Contravvenzioni.

Il pubblicista avv. Mario Morasso di qui, fu imputato di contravvenzione dalle guardie municipali di Tortona, per eccesso di velocità nell'abitato, mentre percorreva detta città in automobile, essendo stabilito ed indicato sui muri: a passo d'uomo.

Il migliore dei freni, il Freno Carloni "Duplex",



viene applicato anche alle ottime Biciclette Marca

“MILANO”

Il 1° settembre corrente anno si svolse davanti a quella Pretura il processo essendosi il Morasso rifiutato di pagare l'oblazione che la legge consente per eliminare il procedimento penale.

Difendeva l'imputato l'avv. Terenzio di Milano, il quale sostenne fra le altre tesi:

I. L'irregolarità del verbale di contravvenzione, perchè non redatto secondo le norme di legge.

II. L'incostituzionalità del Regolamento approvato con R. decreto 8 gennaio 1905 sulla circolazione degli automobili per quanto riguarda la limitazione della velocità di cui all'articolo 67, 2° comma: «Le suddette velocità devono essere moderate secondo le prescrizioni municipali che siano chiaramente indicate nei tratti di via che si percorrono».

Per due ragioni il difensore del Morasso sostenne tale incostituzionalità, la prima perchè il provvedimento di limitazione alla velocità facoltizzato dall'art. 67 suddetto fu dato dalla Giunta municipale, invece che dal Consiglio; la seconda perchè, dal momento che lo Stato percepisce una tassa sugli automobili proporzionata alla forza, e siccome è impossibile limitare la velocità oltre il *minimum* concesso da certi motori, così ne consegue una vera violazione dei diritti

dell'automobilista e per converso un illecito lucro dello Stato, il quale, non stabilendo con precisa disposizione di legge che i motori debbano avere una velocità massima o determinata, esige una tassa commisurata a seconda della forza motrice senza punto curarsi dell'automobilista contribuente il quale si vede limitato e ristretto il suo diritto di circolazione da un regolamento municipale che gli impone cosa che tecnicamente è impossibile conseguire.

Il Pretore accolse tutte le ragioni poste dalla difesa dichiarando non luogo a procedere contro l'avvocato Morasso, ritenendo nulla la contravvenzione per irregolarità del verbale ed incostituzionale l'articolo 67 nella parte in cui il municipio avrebbe limitato la velocità nell'abitato a *passo d'uomo* scritto a grandi caratteri sulla via d'ingresso nella città di Tortona.

Nota. — Ci compiacciamo vivamente per tale vittoria, la quale inizia un sistema liberale di interpretazione della legge e reprime un abuso che costituisce una vera estorsione indegna, essendo notorio come, in certi Comuni, si esercita una vera speculazione contro gli automobilisti.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Agosto 1908

SOCI VITALIZI. O

AGORDO, Legrenzi Domenico — ALESSANDRIA D'EGITTO, Nuzesi Fernando — BUENOS AYRES, Rrua Luigi; Liberti Oreste; Pareto Vittorio — GENOVA, Arrigoni Gaspare; Pedotti gen. Ettore; Raggio Gambaro contessa Eulichetta — GUAYAQUIL, Società Italiana Beneficenza « Garibaldi » —

(*) Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

Tipi
1908-9

Motociclisti attenti !!

Tipi
1908-9

Non dimenticate che una macchina per essere completa deve chiamarsi MOTOCICLETTA, se deve fare sempre un servizio senza il minimo inconveniente. — Non dimenticate che di tutte le Motociclette quella che tiene ancora oggi il maggior numero dei records:

di VENDITA MONDIALE, di ROBUSTEZZA, di SCORREVOLEZZA, di ECONOMIA NEL CONSUMO E NELLA MANUTENZIONE, è incontestabilmente la

F



N

F. N. Motocicletta monocilindrica L. 850

F. N. Motocicletta quattro cilindri L. 1125

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE — HERSTAL - LIÈGE

Succursale per l'Italia:

A. FUSI & Co. - MILANO

DIREZIONE: Via L. Mascheroni, 43.

GARAGE: Via G. Pallavicino, 19.

Cataloghi illustrati a richiesta, indicando il numero di tessera di Socio del Touring.

REFERENZE A DISPOSIZIONE

IN QUALUNQUE PARTE D'ITALIA

LECCO, Cornello Pier Francesco — MENDOLA, Schratl Gualliero — MESSICO D. F., Zaccagna Gino L. — MILANO, La Cassa di Risparmio delle Province Lombarde — PAVIA, Baglio Enrico — PISTOIA, Municipio — ROMA, Direttore Generale delle Privative; Direzione Generale delle Privative Div. IV — B. PAULO — Matarazzo Ermellino; Matarazzo comm. Francesco; Pagano Rosario — VENEZIA, De Lorenzi Ing. C.

SOCI ANNUALI. (**)

- ALESSANDRIA. — Bagliani Ing. Pietro, Novellini Vittorino Scotti, Fantani Ing. Paolo.
 Acqui. — Bussola Giuseppe.
 Asti. — Gay geom. Carlo, Lana Achille, Querio Giuseppe.
 Bassignana. — Zoccola Ettore.
 Casale. — Striglotti rag. Luigi.
 Fubine Monferrato. — Gay Mario, Pano Leandro, Zola Edoardo.
 Garl. — Albergo degli Amlel, Spinola march. Ernesto.
 Occiniano. — Berruti Luigi, Deabate dott. Candido, Guatelli Oreste, Martinotti Ermanno.
 Ozzano Monferrato. — Sosso Giovanni.
 Pontedura. — Vellano avv. Leone, Salahue Monferrato. — Mortura don Pietro.
 Tortona. — Arisi Vincenzo.
 Vignale. — Butti Geminiano, Pozzi Carlo, Provassoli Carlo, Roscia Vincenzo.
 Voltaggio. — Comusso dott. Nicolò.
 ANCONA. — Bosdari Francesco S., Salvini Riccardo.
 Animo. — Caccini dott. Vittorio.
 AQUILA. — De Frassinio Giovanni.
 Lorenzoni Ing. Lino, Masci Francesco, Spirito Vito.
 Barrea. — Di Loreto Angelo.
 Sulmona. — Salvi avv. Alberto.
 L'illella Barrea. — Rossi Raffaello Dorotea.
 AREZZO. — Cardini rag. Pompilio, Lucattini Enrico.
 Montecatini. — Fontani Gino.
 Pratocechio. — Vigiani Ing. G.
 ASCOLI PICENO. — Montegrano. — Grazioplena Ing. Nicola.
 S. Benedetto del Tronto. — Cameranesi avv. Casimiro, Moretti Ciro.
 AVELLINO. — Ariano di Puglia. — Di Biasi avv. Carlo.
 S. Angelo dei Lombardi. — Bartolomei prof. Alfredo.
 BARI. — Bruschi Ernesto, Di Sparro Alberto.
 Barletta. — Milano Ing. Orazio.
 Bisceglie. — Musci dott. Riccardo.
 Bitritto. — Fasina Vito.
 BELLUNO. — Maloli Ing. Edoardo, Sarti Dante.
 Feltrina. — Rossi Ruggero.
 BENEVENTO. — Fonseca avv. Ing. Clemente.
 S. Giorgio la Montagna. — Nisco Pasquale.
 Solopuca. — Plechione Vincenzo.
 BERGAMO. — Bertetti Raffaele, Bodmer Max, Riva rag. Mosè Paolo, Tiraboschi Cesare, Zanich rag. Carlo.
 Bocrateone. — Muller Renato.
 Erzo. — Magnocavallo Giuseppe.
 Nembro. — Mantegari Renzo.
 Piazza Brembana. — Betti Lorenzo, Municipio.
 Piacatorre. — Calvotti Filippo.
 Tacernola. — Sina avv. Luigi.
 Treiglio. — Brougi rag. Giuseppe, Poscall Giuseppe.
 V'illongo S. Alessandro. — Vitali Vittorio.
 BOLOGNA. — Beuni Enea, Bortoluzzi rag. Giulio, Cesari Alfredo, Fava Argeo, Galli cap. Gino, Gamberi Marco, Gardi Giuseppe, Giorgi Carlo, Graziani Riccardo, Guardaroba rag. Enea, Lazzarini Luigi, Malavasi Enrico, Merlini prof. Fausto, Musiani Giuseppe, Pella-ero Giuseppe, Ragazzi rag. Gonippo, Rimoldi Carlo, Rossi Guido.
 Castelfranco E. — Zambonini Luigi Umberto.

(**) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6, se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato, entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la tessera di riconoscimento.

All'inizio della stagione 1909 i

MECCANICI E COSTRUTTORI

di Biciclette, Motociclette e Furgoncini che sanno far ottimamente i propri interessi, sono coloro che oltre all'economia nella spesa d'acquisto, riescono ad avere del materiale di primissimo ordine, di ottima fattura e squisita eleganza tale da poter soddisfare anche il più critico cliente. Prima perciò di provvedere ai vostri acquisti pel **1909** chiedete offerte alla Ditta

Società Anonima FRERA
MILANO - TRADATE

TORINO - PADOVA - PARMA - FIRENZE - BOLOGNA - MANTOVA - ROMA

- Portonovo.* — Trippa ing. Giuseppe.
S. Giovanni in Persiceto. — Dompani Astorre.
BRESCIA. — Aliprandi Giuseppe, Amidani sac. Ludovico, Andrico Attilio, Arioli rag. Enzo, Baratti Pietro, Bettini Gino, Bianchi Antonio, Buizza ing. Angelo, Cagniten. Giorgio, Cantoni Dante, Dalla Vecchia Federico, Menasio Stefano, Norbia Daniele, Piona Augusto, Preti Giovanni, Rovotta rag. Angelo.
Breno. — Ghi-landi Guido.
Castelmella. — Faceti Lorenzo.
Cedegolo. — Carazzato Luigi, Marzani c. te Nicola, Zavattaro Silvio.
Erbusco. — Secco d'Aragona conte Teodosio.
Gargnano. — Bertola Aldo, Comboni Giuseppe, Samuelli Riccardo.
Gavardo. — Zane Battista.
Longhena. — Pancera Giuseppe.
Manerbio. — Montelli Stefano.
Rovato. — Forcella Francesco, Pedriali Andrea, Uberti Eugenio.
Tignale. — Bottanini Alessandro.
Verolanuova. — Uggatti Carlo.
Vione. — Guarneri Flaminio.
CAGLIARI. — Bosa. — Dettori avv. Antonio.
Iglesias. — Sanna Riccardo.
Macomer. — Bozzano Angelino, Valente Giuseppe.
Oristano. — Dellitala avv. Palmerio.
Ussana. — Biù Pieruccio, Cugusi dott. Antonio.
CASERTA. — Atina. — Visocchi Alfredo, Visocchi cav. Orazio.
Capua. — Stampacchia Mario.
CATANIA. — Napoli Raimondo, Salvatore Pancari bar. Filippo, Speciale Sebastiano.
Calligirone. — Municipio.
CATANZARO. — Prezioso ing. Pasquale.
CHIETI. — *Castelfrenzano.* — Caporale Rocco.
Orsogna. — Vozzo Evariato.
Pollutri. — Carusi dott. Enrico.
Roccamorice. — D'Alimonte Roberto.
COMO. — Carducci Manfredi, Corti Giovanni, Galeazzi Guido, Luzzani Angelo, Montorfano Achille, Rezzonico Giovanni.
Barzanò. — Figliodoni Tullio.
Bellano. — Nogara sac. dott. Roberto.
Brioso. — Mauri Luigi.
Bulgarolo. — Clorici don Domenico.
Cantù. — Somajni avv. Romolo.
Castello sopra Lecco. — Cazzaniga Pietro.
Carnobbio. — Mondini Massimo.
Erba Incino. — Capararo Pio, Della Franca rag. Pietro.
Fornaselle. — Sansoni Gustavo.
Germignaga. — Pasera Giuseppe.
Lecco. — Gianatti avv. Enzo.
Lomazzo. — Pittorelli Antonio.
Maslianico. — Ventura Cesare.
Merate. — Cassina Mario.
Ponte Tresa. — Capra Mario.
Porto. — Tubert Cesare.
Varese. — Bernasconi Gaetano, Ghiringhelli Celeste, Ma-cheroni ing. Franco, Pavoni Antonio.
COSENZA. — Florini avv. Giuseppe, Mele comm. Francesco, Mori avv. Mario, Sicoli dott. Francesco.
Cariati. — Cataldo cav. uff. Natale.
Castrovillari. — Salerno Luigi.
Firno. — Russo dott. Edoardo.
Longobucco. — Citino avv. Alessandro
Morano Calabro. — Sarramè Stanislao.
Paola. — Amendola geom. Michele.
Rossano. — Juele avv. Francesco.
S. Marco Argentano. — Campolongo bar. Francesco, Canonico cav. dott. Angelo.
Scala. — Del Giudice cav. Biagio.
Spezzano Grande. — Ranieri Alfredo.
CREMONA. — Casella ing. E., Conte Valdo, Lampugnani Eugenio.
Chieve. — Bassò Ricci Gino.
Derovere. — Salomoni Giacomo.
Rivolta d'Adda. — Turconi Luigi.
Soncino. — Gallina Carlo.
Sorresina. — Solzi Bortolo.
Ticengo. — Rosmini Pietro.
CUNEO. — Bornoese Francesco.
Clauri Gaetano, Renaudo Spirito, Tarditi Celestino,
Alba. — Alliana avv. Eroole, Raccu Giacomo.
Boves. — Marchisio Francesco.
Bra. — Tarozzi Giovanni Fulvio.
Ceva. — Beasone Giuseppe.
Demonte. — Salomoni Giorgio.
Fussano. — Giacchino Giuseppe.
Monchiero. — Squarotti Bartolomeo.
Mondovì. — Dell'Isola ten. Carlo, Francesco.
Pavragna. — **VOCATURO IRENE.**
Racconigi. — Olivero Giuseppe.
Robilante. — Nicolao Giordano.
Roccartone. — Caraglio Pietro.
Saluzzo. — Canale Ferruccio.
S. Michele. — Terreno Giorgio.
FERRARA. — Parmeggiani Vittorio.
Centò. — Gandolfi Claudio.
Pieve di Cento. — Casa Inisro, Mini Anselmo.
FIRENZE. — Berardi Alberto, Bini Giovanni, Campolini rag. Augusto, Lorenzo, Capacci ing. Celso, Cusati Celso, Cecanti Carlo, Clape-

CENTAUR CYCLE Co. LTD - COVENTRY

CASA FONDATA NEL 1876

CENTAUR

VELOCIPEDI DI PRIMO ORDINE

Agenti per l'Italia
o-n Deposito:**BONZI & MARCHI MILANO**
Via S. Nicola, 1

VELOCIPEDI DI PRIMO GRADO

ATALA

Fabbrica Velocipedi **GATTI & PELLINI - MILANO**
Viale Porta Nuova N. 2

roni Napoleone, Civinini Gino, Forte Giovanni, Gasperini Carlo, Giachetti Enrico, Giulletti dott. Francesco, Giusti Giuseppe, Guidolotti Luigi, Giuseppe Federico, Linaker prof. Arturo, Masi dott. Gerardo, **MERCANTE ELISA**, Metz ing. Ferdinando, Mosca Giacomo, Nigi Mario, Nutini cav. uff. Giovanni, Oppio rag. Ezio, Salvadori rag. Roberto, Suarez Diego, Suarez Juan, Targioni avv. Arturo, Zamponi Balardo.
Empoli. — Bertelli Pietro.
Lustra a Signa. — Audrei Angelo.
Pistoia. — Badioli Luigi, Bugiani Livio, Carli Andrea, Fedi Primo, Petrini Alessandro, Petrini Arrigo, Pratesi Eugenio, Scappuccini Francesco, Stanghellini Carlo, **VIVARELLI COLONNA VITTORIA**.
Pileggio. — Biagiotti Carlo.
Praratchia. — Millinovich Milan.
Sant'Agata. — Modì Cino Pio.
Signa. — Segrè ing. Giulio.
FOGGIA. — Casanuovo M. — Palmieri dott. Giustino.
Vulturino. — De Martinis sac. Donato.
FORLÌ. — Rimini. — Bianchi Carlo.
S. Arcangelo di Romagna. — Nicoletti Aldo.
GENOVA. — **BASSI TORSEGGIO ALESSANDRINA**. Bo avv. Francesco, Brunas Serra di Cardinale ten. Alberto, Cabella Ermete, Chiosone avv. David, Civinini prof. Luigi, Cotti cap. Adriano, Corsi Vincenzo, Croce cav. Cosaro, Danilano Giacomo, Danilini Fausto, Drago avv. Nicola, Ferrando Giuseppe, Ferrari Mario, Garibaldi Giulio, Gianuè Giovanni, Lambertini

rag. Stefano, Lattes rag. Alessandro, Lavarello Amedeo, Maggiolo Francesco, Maragliano dott. Giuseppe, Marini avv. Annibale, **MONACCO BICE**, Montale Lorenzo, Nepote Domenico, Pastore Felice, Pellerano Bartolomeo, Pescetto Luigi, Piasarello Lorenzo, Presti Gerolamo, Raggio Emilio, Ravasio Giovanni, Rocca Augusto, Rubatto Cesare, Segrè Oscar, Tassinio Alessandro, Testa Edilio.
Cengio. — Bono dott. Bartolomeo, Vieni ing. Settimio.
Cornigliano. — Repetto sac. Giovanni.
Finimarina. — Massaferrò Bartolomeo, Peluffo Giacomo.
Nervi. — Nincisio Luigi.
Rapallo. — Castagneto Giuseppe.
Recco. — Capurro Giovanni, Plesso dott. Enrico.
Sampierdarena. — Avogadro Domenico, Gatto Santo.
Sarona. — Becchi Garibaldi Luigi, Bruno Corrado, Campolonghi Francesco, Canali Guido, Cardone Andrea, Ferro G. B., Marconaro Giuseppe, Mori Davide, Petricci Omero, Pozzi Giacomo, Tarabella Nicola, Tortarola Giovanni.
Sestri Levante. — Panicezzi Duilio.
Sestri Ponente. — Pittaluga Edilio.
Spezia. — Baratta ing. Fausto, Bergonzini ten. Antonio, De Sora Luigi.
GIRGENTI. — **Cantalcò.** — La Rocca geom. Guglielmo.
Palma Monlechiato. — Terruggia De Castellott Giuseppe.
GROSSETO. — Bernardi Dante.
Boccheggiano. — Garetti Riccardo.
Prata. — Muccioli Collatino.
Roccalettere. — Baldi Adolfo.

LIVORNO. — Baidini Africano, Del Greco Eugenio, Passigli Mario.
LUCCA. — Angelini Armando, Bini Gustavo, **BERTOLUCCI MARIA PIA**, Cecchini ing. Antonio.
Camaiore. — Nuti Clemente, Parolini Vincenzo.
Forte dei Marmi. — Fubini dott. Giorgio.
Monsummano. — Riarlo Storza ing. Giuseppe.
Pietrasanta. — Luisi Ugo.
MACERATA. — Tognetti Fernando.
Recanati. — Pallavicino march. Gian Ludovico.
MANTOVA. — Brighenti Dante, Brial Dino, **GANDINI COSTANTINA**, Genovesi avv. Cesare.
Medole. — Tassinio Giovanni.
Palidano di Gonzaga. — Ceschi dott. Giovanni.
Quingentole. — Ferraresi Mario, Vecchi Carlo.
S. Benedetto. — Giusto Nicola.
Valle Mantovana. — Bondi Angelo.
MASSA CARRARA. — Carrara. — Dolneri Francesco, Lazzoni Enrico, Tillmanns Federico.
Massa. — Buzzi Langhi cap. Giuseppe, Gotti cav. Gino, Piovano Guido.
MESSINA. — Arena Giacomo, Bellantonio cav. cap. Francesco, Costantino Michele, D'Angelo dott. Francesco, Inferrera pr. f. Guido, Labate Antonio, Ruffo della Fiorenza cav. Luigi, Santa Catarina ing. Antonino, Siracusano ing. Felice, Tralva Filippo Alfredo.
MILANO. — Abbatì prof. dott. Giuseppe, Acuto Umberto, Alajmo Pietro, Allprandi Battista, Ambrosini Spiuella dott. Eugenio, Am-

ITALIA

14, 20, 35, 45, 50 HP.
4 Cilindri.

60-75 HP. 6 Cilindri.

MOTORI — CHASSIS — VETTURE
CANOTTI — PEZZI DI RICAMBIO

Esclusiva Generale
di vendita:

AUTOCOMMERCIALE

Anonima - Sede in **TORINO** - Via Petrarca, 29-31

Garages succursali: Padova, Mestre, ecc.

EDOUARD DUBIED & Co - Couvet, 22

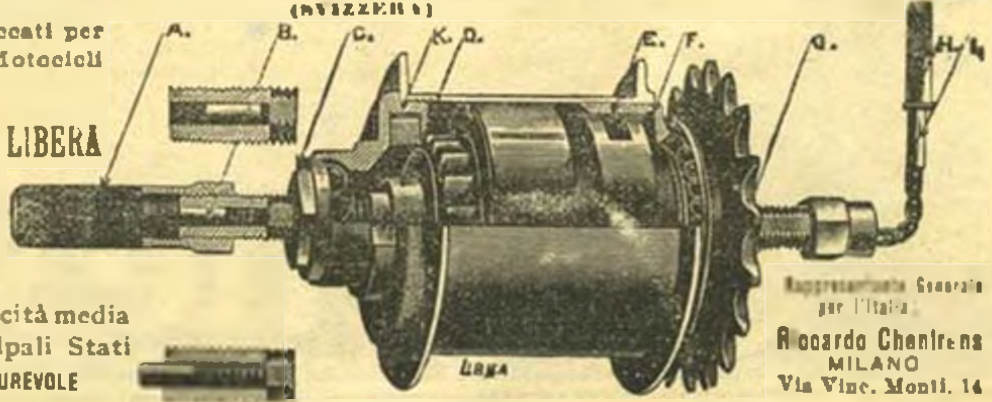
Fabbrica di pezzi staccati per
- Velocipedi, Motocicli
e Automobili

MOZZO A RUOTA LIBERA

"EDCO,"

TRE VELOCITÀ

Preso diretta per velocità media
Patentato nei principali Stati
SEMPLICE - SOLIDO - DUREVOLE



Rappresentanza Generale
per l'Italia
Riccardo Chenrens
MILANO
Via Vine, Monti, 14

brusoni Luigi, Annoni Enrico, Annovati rag. Pietro Assaggi Angelo, Balduzzi Ottavio, Barbarelli Giacomo, Battalini Ernesto, Bauda dott. Giuseppe, Bazzi Agostino, Belli Giuseppe, Belloni dott. Ernesto, Bellonio Orazio, Beulgni Cambiaso, Bernasconi Guido, Bertuzzi Attilio, Besnati Luigi, Bianchi Van A., Bianchi Domenico, Bianco Giovanni, Biraghi Eugenio, Biraghi Giuseppe, Bist-detti ing. Giuseppe, Bistolotti Luigi, Boari Efraim, Boniforti avv. Antonio, Borgonovo Enrico, Bozzi Umberto, Bozzotti Giuseppe, Byffel Enrico, Caccia Giuseppe, Campolmi Antonio, Cani Ettore, Capletti Ezidio, Capletti Guido, Cassotti Enea, Cavalli Arturo, Casaniga Augusto, Cella Giuseppe, Cenni Ugo, Chiari rag. Agostino, Chiocca Carlo, Colzani Ruggero, Como Enea, Corradini Gaetano, Costantini dott. Ugo, CRIVELLI rag. ALFONSINA, Crosti avv. Ernesto, Danelli ing. cav. Emilio, Degli Oochi Cesare, Del Fabbro Attilio, Della Grazia Giovanni, De Paola Lorenzo, Doveri Luigi Giuseppe, Dreossi Giuseppe, Dubini Carlo, Duchetti Alfredo, FARNELLI LIDUINA, Gabba ing. Cesare, Galbiati Andrea, Gallone Ernesto, Gallone Riccardo, Garrone Vittorio, Gatti Canzio, Giarmoleo E. Biagio, Giogno e C., Grassi Ferdinando, Janzen Guglielmo, Lanzani Enrico, Lazzatti ing. Giuseppe, Lazzati Luigi, Lecchi rag. Ettore, Majocchi Francesco, Martinengo Aurelio, Martinengo Cesaresco conte Arnaldo, Massironi Gio-

vanni, Matteucci Virginio, Minati Arrigo, Minotti Guido E., Molina Guido, Moranzoni Vittorio, Morosetti Emilio, Mura Vittorio, Mussi Luigi, Nardi Augusto, Negri Emanuele, Niederkorn dott. Erminio, Nulli avv. Ettore, Oliva don Natale, Onetti Emilio, Palazzina dott. Girolamo, on. Pavia avv. Angelo, Pellegrini dott. Luigi, Penuti Giuseppe, Perini rag. Luigi, Pessina G. B., Piazza Carlo, Picaluga Carlo, Piccinelli Giuseppe, Perini Pompeo, Preysal Carlo, Prunorio Luigi, Quaranta Aldo, Restelli Enrico, Re tolli Umberto, Righini Pier Paolo, Rinaldi Ciro, Ronchetti Giovanni, Ronchi Filippo, Rosati ing. Rodolfo, Rossi Giovanni, Saleri Emilio, Sandri Carlo, Santangelo Eugenio, Scacabarozzi Mario, Soarantino Giuseppe, Sibaldi Luigi, Silva Carlo, Silva Virgilio, Soldi dott. Mario, Soma Giuseppe, Storti Edoardo, Capella Laudoni, Tedeschi Ferruccio, Thomas Enrico, Tomi ing. Attilio, Triaca Giovanni, Uglietti Giuseppe, Vagnetti Cesare, Valsecchi Rhaoul, Vassalli Giulio, Vassallo Paleologo Giuseppe, Vicenzi Giulio, Villa Mario, Vimercati Vittore, Vismara Ettore, Vismara Giacomo, Vismara Luigi, Viviani ing. Alcide, Zainaghi rag. Luigi, Zamarra Guido, Zanaboni Tobaldo, Zuocchetti Giovanni.

Abbategrasso. — Camilli rag. Nicola, ROVERE CARLOTTA.

Bellusco Cantonc. — Mauri Ermengildo, Terzoli Rutilio.

Brughiera Monca. — Beretta Enrico, Brambilla Paolo.

Budo Aristo. — Calini Giuseppe, Carugate. — Sironi Carlo.

Cararia. — Sculati geom. Alcide

Codogno. — Stroppa Francesco.

Corstico. — Giuliani Carlo.

Gorgonzola. — Apostolo Alessandro, Locatelli Gaetano, Restelli Battista, Goria Minore. — Gadda Pasquale, Galli sac. prof. don Emilio.

Melco. — Turba Donato.

Monca. — Colombo Rinaldo.

Abbategrasso per Ozzero. — Scotti Angelo.

Paderno Dugnano. — Panzeri Battista, Pogliani Giuseppe.

Parabiago. — Colombo Ambrogio.

Peschiera Borromeo. — Spazzini Carlo.

Trenno per Quarto Cagnino. — Bozzi Mario.

Quinto Romano. — Volontè Luigi.

Rho. — Cherubini Antonio.

S. Donato di Monca. — Beretta Emilio.

S. Stefano Ticino. — Caja Cesare.

Saronno. — Guaragna Annibale, Portetti dott. Angelo.

Sesto S. Giovanni. — Negri Attilio.

Somma Lombardo. — Cova Carlo, Tagliabue Mario Ernesto, Turri Alfredo.

Turro Milanese. — Vergani Francesco.

Villivone. — Fumagalli Giuseppe.

MODENA. — Castellani Tarabini conte Pontiano, Coppini Ferruccio.

Monese. — Bononcini dott. Eugenio.

Vignola. — Magrini Pietro, Ugolini Guido.

NAPOLI. — Ascarelli Giorgio, Bonaventura Placido, Bruno Enrico, De Martino Raffaele, Di Salvo Settimio, Farneti Pietro, Magliano avv. Mario, Pisciotta cav. prof.

MOTO-RÈVE
LA PIÙ PRATICA
E PIÙ LEGGERA
DELLE
BICICLETTE
A MOTORE



DA 10 A 50 Km AL'ORA

MOTORE 2HP. PESO Kg. 13,5 = 2 CILINDRI-MAGNETI
SENZA RIVALI IN SALITA

IMPORTANTE

per i Soci del T. C. I.

Volete lo splendido

Freno Carloni
Gratis?

"Duplex",
1908

Domandate chiarimenti al

"Freno Carloni",

S. Vincenzino, 4 - Milano

Francesco, Rapuzzi Edoardo, Revollo Carlo, Russo march. Francesco, Salvi Pasquale, Vestriani Alfredo.
Fiora d'Ischia. — Angelini Raffaele.
NOVARA. — Corner magg. Giorgio, Fasoli Andrea, Gemma Gabriele, Gemma Giuseppe, Grignaschi Romano.
Alzo. — « La Famiglia Alzese » (Pro Infanzia).
Ameno. — Spanna Cesare.
Armeno. — Municipio.
Buceno. — Sala Angelo Dionigi.
Bee. — Borzella Giuseppe.
Biella. — Blotto Camillo.
Borghomero. — Pisela Federico.
Borgo Sesia. — Dalmo rag. Mario.
Campiglio Cerro. — Magnani-Ghisò Alfredo, Magnani-Ghisò Battista.
Chivasso. — Gillardi Aldeide.
Crema. — Menada Silvio.
Domodossola. — Gullet bar. avv. Vittorin.
Ghiffu. — Gamba Natale.
Gozzano. — Cattaneo dott. Guglielmo, Mazzetti Giuliano.
Graglia. — Ferrari Pierino.
Intra. — ZANOLI ALESSANDRA.
Lussolo. — Franchino Ermete.
Nanto. — Borzatta Pasquale.
Oleggio Castello. — Stingaglia Riccardo.
Onegna. — Balo-tretti Viterio, Heltrami Giuseppe.
Orta. — Clana Gaudenzio, Dalla Giovanna Agostino, Municipio, Valiana Angelo.
Pallone. — Canale Canova G. B.
Prato Sesia. — Angelino Giorgio.
Romagnano Sesia. — Ripa di Meana avv. conte Enrico.
Serravalle Sesia. — Unione Ciclistica.

Varallo Sesia. — Bocchicav. Ignazio.
PADOVA. — Davanzo Giovanni, De Mattia Mario, Finazzi rag. geom. Imerio, Schiavinotto Francesco, Stoppato Oddone, Venuti Giuseppe.
Campossampiero. — Belliboni dott. Enrico, Legrenzi Tullio, Penaso Lino.
Chiesanuova. — Paccagnola Pasquale, Sardo Giuseppe.
Monfalcone. — Businaro Rodolfo, Cerchina avv. Luigi.
Roncatello. — Stievano Leone.
S. Giorgio in Bosco. — Marangoni Cesare.
PALERMO. — Albarelli ing. Antonio, Allata Fabrizio duca di Pietrangelata, Blondo cav. avv. Andrea, Chiaramonte Bordonaro Gabriele, Grandori dott. Remo, Licata di Baulina Rodrigo, Lo Giudice Antonino, Orestano dott. Fausto, Orestano Pietro, Papè Salvatore principe di Valdina, Porc'elli Vincenzo, Rao ing. Giuseppe, Saettoni Nicolò, Salvia cav. Salvatore, Società Giunastica « Ercolo » Starabba bar. Giuseppe, Von Eles Stefano.
Lercara. — Cavallaro Antonino.
Monreale. — Abbadessa prof. Giuseppe.
Montelepre. — Galluzzo Purpura ing. Giuseppe.
Pizza Vigliena. — Di Napoli Fabrizio.
Termini. — Lo Faso bar. Domenico, Lo Faso Paris cav. Giuseppe, Lo Faso Paris cav. avv. Enrico.
PARMA. — Bizzi Romeo, Borri dott. Andrea, Borri dott. Pietro, Montati Enrico, Quadrelli Ettore, Rescigno ten. Giovanni, Tonolo Giovanni.

Berceto. — Tebaldi Eugenio.
Borgo S. Donnino. — Coporechini Dante.
Busseto. — Delfanti ing. Emanuele, Municipio.
Cullecechio. — Riccardi Filippo.
Corniglio. — Bellotti geom. Domenico, Cavagni Ugo.
Fontanellato. — Mainardi Guido.
S. Prospero di Parma. — Bertolucci Bernardo.
PAVIA. — Belgiotoso. — Manzoni Ettore.
Broni. — Vecchi Ferruccio.
Casorate Primo. — Andreoni Arrigo.
Clivignana. — Merlo Francesco, Pietra dott. Attilio.
Corchiano. — Mezzadra Leopoldo.
Garlasco. — Rampi Stefano.
Mortara. — Giroldi Giuseppe, Motta Giovanni.
Pieve del Cairo. — Municipio.
Stradella. — Corini prof. Angelo.
Vigevano. — Scotti Giuseppe.
PERUGIA. — Brizi dott. G. B., Maravalle Silverio, Rocchi dott. Ranieri, Santini Luigi.
Foligno. — Fazi avv. Silio.
Magione. — Casini Guido.
Rieti. — Battistoni Rodolfo.
PESARO. — Bartoli Giacomo nobile di Numana, Ufficio del Genio Civile.
PIACENZA. — Beltrani Carlo, Cigala conte Luigi, Cullini Augusto, Fioruzzi Max, Garbone Giuseppe, Ghelfi rag. Lodovico, Mainvacco geom. Enrico, Queta avv. Michele, Pariti Enrico, Pulzoni Antonio.
Crema. — Grandi don Giovanni.
PISA. — Bschlul Carlo, Cappelletti ing. Giovanni, Di Vestea Donato.

VACUUM OIL COMPANY

S. A. I.

GENOVA

Piazza De Ferrari, 40

OLI E GRASSI LUBRIFICANTI
 PER VETTURE E CANOTTI
 AUTOMOBILI - MOTOCICLETTE

Marche approvate dal Touring Club Italiano



VACUUM MOBIL OILS
 AUTO VELOCITY MOBIL OILS
 VACUUM MARINE MOTOR OIL
 VACUUM MOTOR GREASE
 VACUUM GRAPHITE GREASE

AGENZIE E DEPOSITI

MILANO - Via Moravigli, 8
 TORINO - Corso Duca 2.
 ROMA - Via Nazionale, 172.
 VENEZIA - S. Fosca 2278.
 NAPOLI - Corso Umberto I., 326.
 SAMPIERDARENA - Via Vitt. Em., 32.
 FIRENZE - Via Braccio, 43

BOLOGNA - Via Bizzoli, 18
 BRESCIA - Via Torre d'Ercole, 78.
 INTRA - Corso L. Cubianchi, 6.
 BIELLA - Piazza del Duomo, 8.
 CARRIARI - Via S. Eustachia, 17.
 PALERMO - Via Malatza, 3.
 CATANIA - Piazza dei Martiri.
 MESSINA - pr. G. Orlando e Figli.

« Il peso, ecco il nemico.

« Il 5% di peso in più porta il
 14% di aumento di spesa. »

Bibendum

Consultate il Catalogo 1908
 delle automobili leggere

“LANCIA”

che sono realmente
 le più economiche!

Lancia & C. - Torino

Via Ormea, 89 - 91

Parenti cav. uff. Tito, Restani Eusebio.
Hagni S. Giuliano. — Unione Ciliastica del Comune.
Cecina. — Bargollini Anello.
Pontedera. — Ciompi Giuseppe.
Signale Risorio. — Chimenti Ciro.
PORTO MAURIZIO. — Bordighera.
 — Blamonti avv. Ferd. G. B., Biancheri Mario.
Diano Marina. — Ardissone Orazio.
Piavedi Teco. — De Marchi Giacomo, Sertorio don Lorenzo.
Riva Ligure. — Belgrano Salvatore.
San Remo. — Ameglio Francesco, Formica Giovanni, Salvo avv. Maurizio Emilio.
Taggia. — Ansaldo Agostino.
Ventimiglia. — Sarpantier Giacomo.
POTENZA. — Cancellara. — Biselone Saverio.
Malera. — Malvini Malvezzi duca Luigi.
Montalbano Jonico. — Amendola avv. Domenico, Buonfiglio Pasquale.
Mandemurro. — Lauria prof. Paolo.
Palmira. — Grimaldi Bened. tino.
RAVENNA. — Ferraro Augusto, Masotti Giovanni, Pasolini conte Paulino, Rosotti Menotti.
S. Alberto. — Mascanzoni Pi. tro.
REGGIO CALABRIA. — Bertoldi ing. Guido, Bini Luigi, Pittilli Carlo, Andrea, Ricciardelli dott. Domenico.
Rovatto. — Ferrigno Raffaele.
Oppido Mamertina. — Mancini Saverio.
REGGIO EMILIA. — Cucchi Angelo, Ferraboschi don Angelo, Lusenti Guido, Paterlini Giovanni, Rambaldi Edoardo, Rinaldi Er-

cole, Ronzoni don Romualdo, Spallanzani avv. Giuseppe.
Castelluzzo. — Bastardi Vittorio.
Castelnuovo Monti. — Moriani Eriberto.
Correggio. — Cattini dott. Pietro.
Guallerti. — Gasparini Nico.
Guastalla. — Consorzio Agrario Cooperativo, Macca Enrico.
S. Ilario d'Enza. — Tagliavini geom. Ferrante.
ROMA. — Altobelli avv. Francesco, Baldoni Domenico, Bolluschi Pietro, Berlenda ing. Carlo, Monsignor Giovanni Blasotti, Borgnini Carlo, Capaci Gino, Francesco Cardinale Cassetta, Cavalletti march. Giuseppe, Colucci duca Gustavo, Cortese Giacomo, Grandi dott. Giovanni, Hansen Emilio, Laudari Armando, Maldura Filippo, Mangini Franz, **MAROTTI PEDOTTI BICE**, Massola Carlo, Merelli Paolo Emilio, Morino Vittorio Felice, Oggetti Luigi, Pollegri Aloide, Quirico Antonio, Urilli Oreste, Vitari cav. Ernesto.
Capodimonte. — Brenziaglio Napoleone.
Onano. — Municipio.
Viterbo. — Ferrara Antonio.
ROVIGO. — Bedendo Vittorio, Paoli nob. Gianluovico.
Badia Polesine. — Municipio.
Ficarno. — Vesely ing. Carlo.
Grignano Poles. — Fonti Federico.
Massa Superiore. — Tosi Timo.
SALERNO. — Parisini Ugo.
SASSARI. — Lula — Angotzi G. B., Marrocu Antonio, Spano Guglielmo, Teglio dott. Gaspare.
Nuoro. — Satta Marchi avv. Salvatore.

SIENA. — Bartolini Remigio, Ciacci Cecco, Ciacci Fortunato, Franci Guattiero, Rotellini dott. Antonio, Schiavetti Fernando.
Colle Val d'Elsa. — Calamai Pietro.
SIRACUSA. — Scell. — Pluchinotta Mario.
SONDRIO. — Chiarena. — Del Curto Antonio.
Grosio. — Pruneri don Placido.
Ponte Valtellina. — Del Re Domenico.
Villa Chiarena. — Berini Donato.
TERAMO. — Roscilli prof. Raffaele.
Penne. — Bianco Angelo, Rosinotti prof. Pasquale.
TORINO. — Ambrogio Alberto, Balma Riva Luigi, Ballario Emanuele, Barra Attilio, Becchio Giovanni, Bellone Giovanni, Bevilacqua Cesare, Bosetti Carlo, Braggotti Maria Luigi, Burzio Giacomo, Calza Federico, Catta Giuseppe, Casalegno Giuseppe, Casalotto Alessandro, Castelli Luigi, Chiappelli Riccardo, Chichon Stanislao, Codebò Alessandro, Comba cav. Alfredo, Curati Lorenzo, Davico Giuseppe, Barone De Martino, Demattis Pietro, Emprin Vincenzo Giuliano, Falchero Vincenzo, Ferrero Giovanni, Fornaroli Giuseppe, Galante Cesare Francesco, Galli Ferdinando Carlo Francesco, Gerbi Amadeo, Gianetto Gabriele, Giordano Ernesto, Girola Umberto, Golzio Ernesto, Hendl ing. Giuseppe, Lohole rag. Pietro, Libero Luigi, Minoli Carlo Ottavio, Moretti Antonio, Mosca Giovanni, Municipio, Olivero Guido, Ongello rag. Ignazio, Ossola Dome-

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
DI OBIETTIVI

COOKE



per lavori in GALLERIA ed all'APERTO

PROCESS LENS obbiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)

APPARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:

LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

FOCUSING COOKE LENS
Series III. 7/a.s

SOCIETÀ PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI

G. MARAZZA - MILANO

S. Cristoforo - Telefono N. 1

Anonima - Capitale L. 1.000.000 - Interamente versato

INCISIONE E CROMOLITOGRAFIA
SUI METALLI
CARTELLI E ARTICOLI PER RÉCLAME
VASSOI - SCATOLE - PLACCHE da LETTO

FARI E FANALI PER AUTOMOBILI
MARCA "SOLE"
GENERATORI e ACCESSORI per VEICOLI

ESTERO.
EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — Trieste. — Borri Giuseppe, Farolfi prof. Gino, Finzi Sarah, Hermet Guido, Poeschlatti Antonio.

Monfalcone. — Corazza dott. Angelo. Pola — Buscetto d'Oro Giovanni. Romans. — Barnaba rag. Leopoldo. Benedetti Vittorio.

TRENTINO. — Ala. — De Grooti Aldrighetto, Motta Cesare.

Pieve Tesino. — Avanzo Sebastiano. Rovereto. — Negrini Angelo.

Villa Lagarina. — Gabrielli Giuseppe. PROVINCE DIVERSE. — Fiume. Blaskich dott. Mario, Masovoevich Vladimiro.

Gmund. — Rossi Alessandro.

S. Leonhard. — De Collo Pietro.

Francia.

Bordeaux. — Imberti Pompeo.

Parigi. — De Hirsch Harold.

Germania.

Crafeld. — Ansaldo Giuseppe.

Norimberga. — Schätzlet cav. Enrico.

Nionburg. — Cominotto Ermenegildo.

Inghilterra.

Liverpool. — Foote Harold.

London W. C. — Trachsel Frank.

Spagna.

Madrid. — Medina Said.

Svizzera.

CANTON DI SOLETTA. — Schönenerth. — Sutor Carlo.

nico, Perotti Cesare, Pozzi dott. Afredo, Quaglia Edoardo, Reynaud Edoardo, Rosso Eugenio, Rua Antonio, Rubiola Giovanni, Saccazzi Pietro, Selli prof. Teobaldo, Sormano geom. Mario, Spandrea Antonio, Tessa Giuseppe, Testori Luigi, Tiburzi Gerardo, Valdonio Giovanni, Varese Carlo, Vitali Ing. Guido.

Aimese. — Ugone Mario.

Buttiglione Alla. — Porfirio Giovanni.

Isera. — Ghiringhella Giuseppe. **QUILICO MARIA LUISA.**

La Thuile. — Boari Giacomo, Bonsignorio Giacomo.

Pinerolo. — Sticcardi Inigo.

Pino. — Bernardi teol. dott. F.

Piossasco. — Frigeris Anselmo.

Pont Canavese. — Benetti Enrico.

Rivoli. — Masoero Oreste.

Setolese. — Bertello Giovanni.

Venaria Reale. — Barbieri Elia.

Vinoro. — Chirlotto Maurizio, Grifa Giovanni.

TREVISO. — Carlotto Ing. Luigi, Nanini Torquato, Vianello Sante.

Valdobbiadene. — Società Ciclistica.

UDINE. — Del Fabbro Zefiro, Margreth Giacomo.

Amaro. — Menegon Virgilio.

Ponteleda. — Micosci Aristide.

Praia. — Bonato Antonio, Brunetta Gianni Enrico, Brunetta Michele, Monti Alessandro.

Ritignano. — Solimbergo Giulio.

Sactè. — Cazorzi Antonio.

Spilimbergo. — Unione Ciclistica.

Tolmezzo. — Candussio Ilario.

VENEZIA. — Bernardi Bruno, Bernardi Luigi, Berti Angelo, Cesca don Carlo, Col Attilio, Della Porta Davide, Galassi Luigi, Iachia Emi-

lio, Mammi Ing. Adolfo, Marzollo Mario, Micheroux de Villon Ste-no, Olivieri Erno, Rochsteiner Federico, Visinoni nob. Luigi, Von Hartz Augusto, Zanga Tito, Zan-on Antonio.

Dolo. — Dal Zotto Mario.

Malamocco. — Vianello Nicolò.

Mirano. — Genovese Enrico.

Portogruaro. — Lovati Carlo Felice.

VERONA. — Ascoli Ing. Luigi, Car-

tolari conte Ignazio, Corazza cav. dott. Lodovico, Finzi Luigi, Glull

avv. Ferruccio, Parisi Giulio, Ron-

coni prof. Tullio, Zenatello Ono-

frù.

Casaleone. — Macstroni Giuseppe,

Pandolfi Paolo.

Nogara. — Corezzola Carlo, Tavella

Paolo.

Pert. — Mantica Angelo.

S. Lucia. — Vanzetti Umberto

Villafranca. — Rensi Luigi

VICENZA. — Bianchini Eligio, Da

PORTO SCHROEDER contessa

PAULY ANNA, Disconzi prof.

Angelo.

Allarilla Vicentina. — Club Ciclistico.

Bassano Veneto. — Zanini Domenico,

Zenobi Umberto.

Bolzano Vicentino. — Poncato Er-

nesto.

Cartigliano. — Crosponi dott. Eli.

Marostica. — Crestani Antonio.

Montebelluna Maggiore. — Borghero

Giuseppe.

Treviso-Conca. — Patrignani Antonio.

COLONIA ERITREA. — Ghinda,

Conservi Corrado, Gallo Erme,

Sabirò Nicolò.

REPUBBLICA S. MARINO. — Far-

maola dell'Ospedale della Miseri-

cordia.

Le colonne dell'acqua di S. PELLEGRINO

sono rappresentate dalla meravigliosa combinazione dei suoi elementi fondamentali. Nessuna acqua medicinale, nessun'acqua da tavola possiede per litro:

- Centigradi 11 di cloruro sodico
- » 29 » solfato di magnesio
- » 32 » bicarbonato di calcio
- » 44 » solfato di calcio

Milligram. 18 » cloruro di litio.

L'acqua di S. Pellegrino appartiene quindi a quel piccolo gruppo di acque che lavano i tessuti ed esportano notevoli quantità di materiali, scorie, ecc

Huchard, elogiando le acque a tenue mineralizzazione, saggiamente osserva: *qu'il ne faut pas voir ce qu'elles apportent, qu'il faut voir surtout ce qu'elles emportent.* E soprattutto va ricordata un'altra dote che viene invidiata alla fonte di S. Pellegrino: di *sgorgare cioè alla temperatura di 27 centigradi*, mentre le sorgenti di Contréxéville, Vittel, Martigny, Wildungen, ecc. hanno la temperatura di 10-11 cent.

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO

FARI - FANALI GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY

SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.

Chiedere Cataloghi.

T. C. I. Garage prima categoria

AUTO-GARAGE MILAN

VED. I. OTTOLINI

12, Via Vivaio - MILANO - Telef. 17-39

APERTO TUTTA NOTTE

Officina per qualunque riparazione

FORNITURE COMPLETE

Panonceau de l'A.C. de France

CANTON DI URI. — *Hospenthal*.
— Moyer Gaspare.
CANTON DI ZURIGO. — *Astellen*.
— Gabioli Enea.
CANTON TICINO. — *Biogno Beride*. — Rusplini Giuseppe.
Lugano. — Baroli Giuseppe, Giordani Augusto.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Romeo Enrico.
Port Sudan. — Dello Strologo Ernesto, Dello Strologo Ivan, Montanari Giuseppe, Trucco Giacomo.
Suakin. — Koller Carlo.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.
Philadelphia. — Mariani march.
H. Vito.

AMERICA MERIDIONALE.
Brasile.

Manaos. — Nosi Giuseppe, Taranto Vincenzo.
S. Paulo. — Carpi Cesare, Molter Willy.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Luccotti Alberto, Marini Francesco, Ubaldi Enrico, Veneroni Carlos.

Puerto Piramides — Bertoni Raffaele.

Repubblica dell'Ecuador.

Guayaquil. — Asto Giovanni, Botti prof. Rodolfo, Castagneto Luigi, Lertora Edoardo, Merello Agostino, Morello Francesco, Noziglia Agostino, Tocchini Amedeo.

ASIA.

Salonico. — Asseo Jacques.

Pezilione dei Soci al 15 Settembre 1908

Soci annuali al 15 agosto 1908 N. 64.857
Dimissionari, irripetibili, morosi " 19
N. 64.876

Soci nuovi iscritti dal 15 agosto al 15 settembre 1908 " 1.033

Totale Soci annuali N. 65.909

Soci vitalizi al 31 dicembre 1907 N. 1.666
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 settem. 1908 " 303

N. 1.969

Totale Soci N. 67.878

Direzione e Redazione: Tenring, Via Monte Napoleone, 14. - Gerente: Ferraccio Ghebbi. - Capriccio & Massimino - Milano.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.
COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. F.lli Bochatay, prop.
FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.
FIRENZE — HOTEL MEUBLE FENICE - Confort moderno - Affiliato al T. C. I. Dott. G. Taddel, prop.
FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbo, pr.
GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristoranti - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandati particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.
GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.
GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.
GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura laitea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 8,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.
MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albergo Centrale - Fonte sulfurea - Posta - Telegrafo - Prezzi modici.
MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.
MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Kraanig et Co.
MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele G. N. Bianchi.

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.
MILANO — HOTEL POSTE SUISSE. - Presso Sias. Centrale
NAPOLI — HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Place Medici - Position central - Prix moderées - Confort moderne - Chauffage central - Item & Cappucino mêmes propriétaires de l'Hôtel e Chalet SUISSE POMPEI.
NAPOLI — PARKER'S HOTEL (al Corso Vittorio Eman.)
NERVI - CAPOLUNGO — SCHICKERT'S PARC-HOTEL - Casa di primo ordine.
PORTOFINO — (Stazione Ferroviaria di S. Margherita) GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza - Auto-Garage, Deposito di Benzina, Camera oscura, Hotel di tutto primo ordine, Gran Parco, Giardino e Foresta, Entrata libera nel Parco di 60.000 mq. di superficie. Il solo Hotel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con medaglia d'oro e diploma d'onore a Vienna alla Kursale Ausstellung nel 1903 - Medaglia d'argento al II Congresso Internazionale Fisioterapico a Roma 1907 - Indirizzo telegrafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.
RAPALLO presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.
RAPALLO — KURSAAL CASINO.
REGOLEDO (Lago di Como) fra Varenna e Bellano - 500 metri sul mare. Stabilimento idroterapico e climatico. — GRAND HOTEL FUNICOLARE. Stazione estiva - Posta - Telegrafo - Telefono.
SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.
TORBOLE sul lago di Garda - GRAND HOTEL TORBOLE - Nuova casa di Primo ordine - Splendida posizione sul lago - Pensione compreso stanza da 8 corone in più.

Impresa di Navigazione sul Lago di Garda

Soc. Anon. con Sede in Milano
Capitale L. 2.250.000 inter. vers.

Dalla stazione di Milano e dall'Agenzia di Viaggi F.lli Gondrand (Galleria Vittorio Emanuele) si distribuiscono biglietti di andata e ritorno giornalieri o festivi ai sottoindicati prezzi.

Specie dei biglietti	DA - A	Una stazione qualunque del Lago di Garda											
		I. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.			II. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.			III. cl. Ferr. - II. cl. Pirosc.					
Festivi	Milano	L. 16,80			L. 12,40			L. 8,25					
Giornalieri di andata e ritorno validi di 5 giorni.	Milano	Salò			Gardone			Caranadeo			Riva		
		I. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.	II. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.	III. cl. Ferr. - II. cl. Pirosc.	I. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.	II. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.	III. cl. Ferr. - II. cl. Pirosc.	I. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.	II. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.	III. cl. Ferr. - II. cl. Pirosc.	I. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.	II. cl. Ferr. - I. cl. Pirosc.	III. cl. Ferr. - II. cl. Pirosc.
		L. 22,85	L. 16,85	L. 10,88	L. 22,85	L. 16,85	L. 10,80	L. 22,85	L. 17,85	L. 11,25	L. 27,30	L. 21,20	L. 12,15

AVVERTENZE. — I biglietti festivi si distribuiscono alla vigilia dei giorni festivi ed in questi stessi giorni e sono validi per il ritorno con l'ultimo treno o corsa del giorno susseguente al festivo od al festivi. Quando fra due o più giorni festivi stavi uno o due giorni festivi, anche questi, nel riguardi della validità, vengono considerati come giorni festivi. I biglietti festivi non danno diritto a fermate intermedie.

I biglietti giornalieri di andata e ritorno sono validi sino alla mezzanotte del quinto giorno. Il giorno di distribuzione si considera come primo giorno intero di validità. Il viaggiatore può fermarsi per una o più volte, tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno, in tutti gli scali lacuali compresi fra il transito di Desenzano o Peschiera e la stazione di arrivo o di partenza.

Servizio di Ristorante a bordo dei piroscafi.

TOVRING CLUB ITALIANO

RIVISTA MENSILE



Publicandosi il foglio Como

della Carta d'Italia del T. C. I.

(APPUNTI DI CARTOGRAFIA RETROSPETTIVA DEL LAGO DI COMO).

Le carte geografiche hanno raggiunto solo da poco tempo quell'alto grado di precisione che siamo ora abituati a riscontrarvi. Finchè una regolare triangolazione geodetica non ebbe fissato per ciascuno Stato o regione numerosi caposaldi in posizione sicura l'uno rispetto all'altro, cosicchè potesse tornare possibile il disegnare in scala ridotta fra caposaldo e caposaldo il terreno in modo assai simile al vero, le carte geografiche furono rappresentazioni assai spesso un po' fantastiche dei paesi disegnativi.

Credo di non poter rendere evidente questa premessa in modo migliore, che pubblicando una curiosa serie di *fac-simili* di cartine del lago di Como, scelti fra quelli assai più numerosi posti a disposizione del T. dal dott. A. Bertarelli.

I numeri 1 e 2 sono, meglio che vere carte, delle prospettive. Secondo l'uso dei tempi l'artista «vedeva» e disegnava senza preoccupazioni topografiche. In entrambe, quasi alla bocca del porto di Como è raffigurata un'isola.

Trattasi, secondo ogni probabilità, della Comacina (che però dista da Como oltre una ventina di chilometri) perchè non esistono nè esistero mai sul lago altre isole che questa: soltanto quei geografi trovarono comodo di avvicinare

alla città anche l'isola raccorciando la distanza, perchè il fatto geografico dell'esistenza di un'isola parve loro degno di particolare nota, ma lasciarono in secondo ordine la questione della verità topografica.

Abbastanza vicino a verità è il lago della terza cartina, sebbene della venerabile età di circa tre secoli. La stampa originale è in rame e, precorrendo i tempi, a colori: nero per i nomi, rosso per gli abitati, turchino per le acque, in altre tinte per le divisioni politiche. La fattura della carta è tedesca.

L'estetica indusse, già fin d'allora, a quel ripiego che più tardi fu imposto dalla necessità della chiarezza, quando le carte si affollarono di notazioni, cioè l'uso dei colori. L'orientamento pone il settentrione sulla destra della carta

Una carta del lago di Como di 350 anni circa.



1. Questa Carta, che sembra portare l'Isola Comacina presso Como, è forse anteriore a quella del Glivio: *Descriptione Larii Lacus, Venetis, Zilatti, 1559*, ritenuta dal Motta la più antica Carta del Lago.
(Collez. Dr. A. Bertarelli).

SOCI AFFERITATE

IL PAGAMENTO QUOTA 1909

nell'occasione fatevi soci vitalizi — o almeno quinquennali

(Vedere istruzioni e schede a pag. IX pubblicità).

anzichè, come d'uso, in alto. Il campo disegnato si estende fino al mare ligure, in cui è figurato un vascello a vele spiegate e un bizzarro e spaventevole mostro. Come vedremo in altre carte anche più recenti, gli scogli delle acque sono ancora poco noti. La Valsassina, ad esempio, ha qui radice a Premana e scende a Lecco!

Due cam-pioni non meno curiosi sono il 4 e il 5, essi pure tre volte secolari. Il primo di questi ha le principali città ed i confini in colore, il titolo in un brutto cartoccio allusivo al Po e una topografia molto sommaria. Non

c'è l'isola Comacina nè il lago di Piona; minimo è il lago di Mezzola e fantastici certi nomi: Damasco, per esempio, si nobilita in Damasco; C. Olego, nessuno lo penserebbe, è Colico. Lecco è a gran distanza dal Ponte. Il secondo è ancor meno attendibile, quanto a topografia. Esso dà uno sviluppo enorme — all'incontro dell'altro — al lago di Mezzola e meschino ai due rami di Como e di Lecco, e sopprime affatto i laghi del Piano d'Erba e quello di Garlate. Forse in omaggio all'essere una carta diocesana frammette molti nomi latini dall'andatura solenne — *Tremetium* (Tremezzina), *Malgratum* (Mal-

l'isola Comacina ben collocata, e un'insenatura che risponde presso a poco al lago di Piona.

Ecco ora un esempio di plagio nelle due cartine 6 e 7, facenti parte rispettivamente di due

rappresentazioni del Ducato di Milano in grandezza perfettamente eguale e con dettagli topografici evidentemente presi l'una dall'altra. Ciò si desume, tra altro, dalle forme identiche dei laghi di Lugano e Maggiore, ancora più strambe di quelle di Como. Il numero 6 ha di francese solo il titolo, racchiuso in un bel cartoccio barocco, ma le diciture sono italiane

o latine, miscellanea linguistica durata nell'uso fino al secolo scorso.

Il numero 7 ha invece latino anche il titolo e complessivamente è tutto più accurato, cosicchè si potrebbe ritenerlo l'originale. Il Pietro van Lochem, autore del N. 6, contò d'altronde come incisore non comune, e fiorì verso il 1680. In queste cartine la Comacina è di nuovo sparita; nel numero 7 i circoletti degli abitati appaiono pieni perchè sono rossi nell'originale. Il Forte di Fuentes fa la sua apparizione, fieramente campato in cima ad un colle, quasi come visto in prospettiva, e da ora in poi terrà

328 ANNI CIRCA.



2. Parte del Lago di Como in: *Raccolta di la più illustri et famose città di tutto il mondo.* (Senza data nè luogo; probabilmente: Venezia, circa 1580).

(Coll. Dr. A. Bertarelli).

300 ANNI CIRCA.



8. *Ducatus Mediolanensis Finitimarum Regionu. Descriptio Auctore Joanne Georgio Septala Mediolanense.*

(Coll. Dr. A. Bertarelli).

grate), *Bilacium* (Bellagio), *Dalsum* (Dervio) — ad altri dialettali e ad alcuni meno comprensibili, come Pusumo che è Pusiano. Compare in questa carta, a compenso di altre deficienze,

in tutte le carte posteriori un posto d'onore. Costruito dagli spagnuoli nel 1603 su di un colle piatto che sembra un'arce etrusca, le sue torri minacciarono il melanconico Piano di Spa-

261 ANNO.

230 ANNI CIRCA.



4. Stato di Milano. — In: Jansonius Novus Atlas, ed. 1647.
(Colla. Dr. A. Bertarelli).



6. Duché de Milan. — Paris, Pierre Van Loehon, Gravure et Impr. du Roy pour les Cartes Géographiques.
(Colla. Dr. A. Bertarelli).

DATA DUBBIA
forse della fine del secolo XVII.

TRE SECOLI CIRCA.



5. Provincia Episcopatus Mediolani. Ducatus, per Gerardum Mercatorem.
(Colla. Dr. A. Bertarelli).



7. Mediolanum Ducatus-Anstelodami, Judoctis Hondius Erudit. — Questa carta sembra un plingio del N. O.
(Colla. Dr. A. Bertarelli).

gna e il Piano di Colico fino al 1796, anno in cui furono abbattute dai francesi. Ora è una rovina pittoresca, coperta d'edera, in mezzo a campi di grano turco ed a vigneti.

Saltiamo ora un altro periodo d'una trentina d'anni e veniamo alla riproduzione di una carta del 1703 (numero 8). Nessunisto progresso nella precisione, anzi tutt'altro: si direbbe che una maggior conoscenza del dettaglio topografico abbia spinto all'esagerazione di questo, senza tener conto della sproporzione e grande creata così fra le parti. Il lago di Piona è divenuto addirittura un profondissimo e vasto golfo e i due laghetti di Garlate e di Olginate, a sud di Lecco, vennero uniti e così moltiplicati in larghezza e lunghezza da ridurre ad una inverosimile piccolezza il ramo principale di Lecco. Quanto al ramo di Como, vi si sono create grandi insenature per dare risalto ai piccoli promontori. Queste fantasie della mano hanno poi condotto ad assegnare agli abitati delle posizioni ipotetiche. L'orografia ha preso un

certo collegamento e anziché monticelli isolati di forma dimostrativa, vi è qui un ordinamento in catene: queste però hanno ben poco valore topografico: i nostri alpinisti non se ne acccontenterebbero: basta osservare quella da

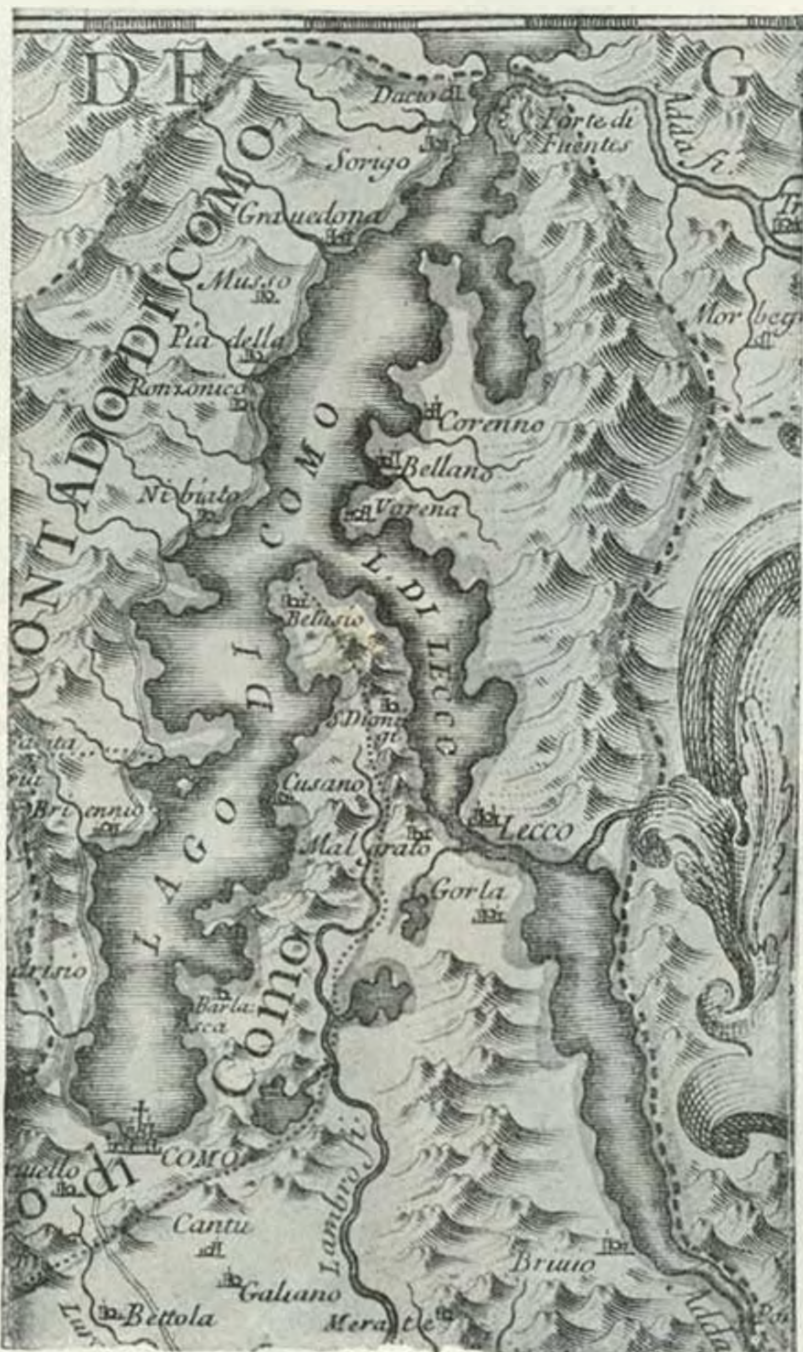
Lecco al Forte di Fuentes. Pure questo criticato campione fa parte di una importante Carta intitolata: *Corso del Po per la Lombardia, dalle sue fonti usino al mare*; della

dimensione di centimetri 172 per 57 accuratamente incisa e stampata a diversi colori, estesa da Ancona e dall'isola di Cherso alla Moriana. L'autore, Agostino Sargente Maggiore Cerruti, capitano di una compagnia di fanti ultramontani della Guardia di Sua Santità, vi ha descritto gli Stati dei Principi aggincenti e confinanti e le strade principali. Un cartoccio magnifico colle armi del Papa Clemente XI sorrette da due putti, contiene la dedica: «Supplicò — vi dice l'Agostino Cerruti, più cortigiano che uomo d'armi — la Santità Vostra a degnare questa mia fatica di uno di quei clementissimi sguardi onde rallegra la Cristianità, e accoglie le cose grandi e le piccole».

Ma più straordinario appare il regresso topografico nelle cartine ai numeri 9 e 10 e la stranezza nell'orientamento del numero 11. Basta osservare nel numero 9 la posizione ri-

spettiva di Lecco e di Como e il lago del Segrino che manda l'acqua a quello di Lecco! Non parliamo della posizione dei paesi: Briennio è portato a settentrione presso a poco al posto di Argegno e tanto basta.

205 ANNI.



8. Corso del Po per la Lombardia dalle sue fonti sino al mare, descritto da Agostino Cerruti — Antonio Barbey incisa — pubblicato nel 1703 a Roma da Domenico Rosoli.

(Vulgar. Dr. A. Bertarini.)

207 ANNI.

Quanto al numero 10, la *Nuova descrizione della Lombardia* non può non destare le risa, né ci trattiene la sua venerabile età di due secoli. Più strana dimenticanza delle forme reali non si poteva immaginare. Dal ramo di Lecco, divenuto una semplice insenatura, al lago di Mezzola fuso completamente col ramo di Colico (il che a quei tempi era già un anacronismo — vedi la carta numero 9 e le precedenti — dai nomi contorti all'impossibile, ai paesi spostati (Briennio è poco meno che a Como, Lecco non è alla strozzatura tra i due laghi ma a mezzo del lago di Garlate) ed al corso immaginario dei torrenti, tutto è abbondantemente falsato in questa carta.

Il numero 11, contemporaneo suo, anzi di un poco predecessore, è ben altrimenti preciso, salvo



9. Les États du Duché de Milan par N. de Fer Geographe de Mon. le Dauphin; Paris 1701.

(Colla. Dr. A. Bertarelli).

l'orientamento (conservato nella riproduzione) che gli dà un po' l'aria di un allegro ballerino o di uno che prenda lo slancio pel salto. Ma, cosa curiosa! buona parte dei nomi sono in dialetto schietto: Pusian (Pusiano), Oggion (Oggiono), Olgina (Olginate), Varena (Varenna), Derf (Dervio), Coren (Coreno), Domas (Domaso), Mus (Musso), Menas (Menaggio), Tremex (Tremezzo), sono scritti tal quale oggi si pronunciano dagli indigeni nel loro dialetto comasco. Confesso che la sincerità primitiva di questa toponomastica mi dà a pensare; essa risponde certo ad un uso più semplicista di quello adottato in geografia, che sancisce l'uso cartografico di nomi ben diversi da quelli impiegati di fatto, come chi dicesse una lingua scritta ed una

216 ANNI.



10. La nuova descrizione della Lombardia dell'Anno 1698.

(Colla. Dr. A. Bertarelli).

205 ANNI.



11. Stato di Milano - Provincia confinanti dalla parte Orientale, di Giulio Carlo Frattino, 1708.

(Colla. Dr. A. Bertarelli).

parlata. E il curioso si è che noi usiamo italianizzare un po' sì e un po' no i nostri nomi. Basta, lasciamo queste considerazioni. Le carte nel dialetto vero del luogo come queste sono

204 ANNI CIRCA.



12. Status Mediolanensis cum confiniis suis. P. Van der Aa, Leida. Incisa da D. Stoupendaal circa 1704. (Collezione, Dr. A. Bertarelli).

troppo rivoluzionarie per essere accettate dai geografi.

Le quattro cartine unite nella pagina presente ai numeri 12, 13, 14, 15, sono un ben bizzarro assortimento di forme e di indipendenza cartografica. La prima (numero 12), incisa con molta cura, come si vede, si trova in *Grævius, Thesaurus antiquitatum et historiarum Italiae, Tom. II, Lugd. Batav. Van der Aa 1704*. Non ha né lago di Piona né isola Comacina, colloca Bellagio ben lontano dalla punta e Lecco fuor di posto, permettendosi ogni altra sorta di licenze. La seconda (numero 13) spezza le parole secondo la comodità di scriverle, come *Bella-no, Var-ena, Brie-no* (Brienno), *Olgin-ate*.

201 ANNI.



14. Carta del Estado de Milan y sus confines. (Unita in: *Pianta delle città e castelli dello Stato di Milano, dell'ing. militare G. B. Sesti, 1707*).

(Collezione, Dr. A. Bertarelli).

La terza (numero 14) strepitosamente inesatta è nondimeno di autore (G. B. Sesti) che s'intitola ingegnere militare, ed unita alla *Pianta della Città e Castelli dello Stato di Milano*. Il Forte di Fuentes è quasi l'unica località del lago, secondo questo geografo. Finalmente la quarta (numero 15) non ha che un interesse storico, facendo parte di una *Carta politica: Vera Lombardia come fu terminata da Carlo Magno*, ecc.

Una toponomastica francese con molte inflessioni meneghine è messa disinvoltamente in bella mostra nel numero 16. In questo *Theatre Général de la Guerre en Italie* troviamo che il Veronese diventa *Veronois*; il Milanese, *Milanes*; il Lodigiano, *Lodesan*; il Novarese, *Novaroi*; e il Vigevanese, *Vigevanoi*. Certamente se ci fosse stato un cameriere nella

178 ANNI.



18. Haute Lombardie et Pays circonvoisins par N. Sanson d'Alberillo. Geogr. du Roy à Paris, 1730.

(Collezione, Dr. A. Bertarelli).

108 ANNI CIRCA.



15. Vera Lombardia come fu terminata da Carlo Magno dopo la sua Incoronazione secondo il Sigonio del Regno d'Italia. lib. 4, pag. 144. N. Berce fecit (incis. francese che fiorì verso il 1715).

(Collezione, Dr. A. Bertarelli).

carta sarebbe diventato il leggendario *chameroi*. Topograficamente, la caratteristica del lago in questa cartina è l'ipertrofia dei promontori e dei seni. Quanto ai laghetti di Garlate ed Olginate, furono uniti in uno solo cinque volte più grande del giusto.

Il numero 17 ha una pretesa particolarmente geografica poichè è fatto *suivant les nouvelles observations, à Paris, par le S. Rouge, ing. Géogr. du Roy*. La lingua adottata è mista, senza nessuna paura: parte dei nomi non sono tradotti e rimangono italiani, altri sono francesi: nello stesso tempo si trovano diciture come questa: *Canalis navigabilis dictus Naviglio de la Martesana*.

Oui i laghi di Pusiano e d'Alserio, lontani l'un dall'altro due chilometri e mezzo si sono fusi

168 ANNI.



16. Le Theatre Général de la Guerre en Italie, Paris, J. B. Nolin, 1740. (Colle. Dr. A. Bertarelli).

118 ANNI.



18. Carta compendiativa dello Stato di Milano: Cagnoni sculps., 1790. (Colle. Dr. A. Bertarelli).

166 ANNI.



17. Succession de Charles VI en Italie; Le Duché de Mantoue, de Parme et de Plaisance suivant les nouvelles observations - Paris, par le S. L. Rouge, ing. Geographe au Roy, 1742. (Colle. Dr. A. Bertarelli).

105 ANNI.



19. La République Italienne divisée en ses départements, Venetia, 1803. (Colle. Dr. A. Bertarelli).

in un solo; quello d'Oggiono è ridotto ad un puntino e quelli di Garlate e Olginate al solito sono enormemente più grandi che di ragione. L'isola Comacina che, come ognuno sa, dista pochi metri dalla terra ferma è passata in mezzo al lago; quanto al solito Forte di Fuentes è segnato coll'onore delle mura che circondano Como e Lecco.

Il numero 18 è opera del monaco olivetano Mauro Fornari, ed è compendioso di 6 carte più grandi, da lui stesso eseguite a norma del Compartimento della Lombardia austriaca. Molto ben fatta, questa carta assai più precisa di ogni altra fin qui citata, cade pure in sbagli notevoli; per esempio, al posto del caratteristico ed elevato promontorio che chiude il lago di Piona, geologicamente uno e indiviso dalle propaggini del Legnoncino, vi è invece un'isola e un'altra con un lago (inesistenti entrambi) allo sbocco dell'Adda.

Queste qualità tornano a perdersi nel numero 19, sbagliata nell'orientamento, fantastica nel disegno delle sponde del lago, piena di errori nei nomi, che sono stati anche in parte usati dialettalmente. E' una carta copiata da altra più vecchia adattandovi di nuovo le divisioni politiche di attualità, un po' come non si vergognano al giorno d'oggi di fare certi editori che ristampano vecchissime carte, aggiornandone soltanto le ferrovie, speculando sull'ignoranza dei gonzi (1). Vi si rintraccia però un primo sforzo di segnare le strade accordando loro una certa importanza.

La cartina che porta il numero 20 non ha alcuna pretesa topografica, è carta politica, cioè

un Territorio della Cisalpina. L'ho riportata soltanto per dare un'idea dell'imperfezione delle notizie e dei mezzi di tempi pur non lontani. Incisa con una certa cura, l'incisore

ha nondimeno dimenticato niente altro che il ramo di Como del lago! In quei tempi bellicosi poi gli è sembrato che l'unica località degna di nota sul lago fosse l'etero Forte di Fuentes e, tanto per rimanere in carattere, l'ha posto una buona ventina di chilometri più a sud del vero!

Chiudo la serie col presentare il numero 21, una cartina molto precisa, ridotta da quella al 500000 pubblicata or fa un secolo giusto dal Deposito Generale della Guerra francese. Napoleone è intervenuto e ce ne accorgiamo. Il meridiano terrestre fu misurato, la geodesia ha influito, i rilevatori hanno avuto dei punti a cui raccordare e proporzionare il disegno. La carta è notevolmente esatta, incisa assai

bene (ciò non può risultare dalla Rivista che imperlettamente). I dettagli orografici sono semplificati assai, ma la forma riassuntiva delle principali catene ha una sufficiente verità: i grandi crinali sono rispettati, sebbene la luce obliqua sia data in modo così esagerato che i versanti illuminati spariscono quasi totalmente. La carta, inutile il dirlo, ha intendimenti militari quindi è itineraria. Siccome è delle stazioni militari e di navigazione, contiene indicazioni curiose sui venti. Per esempio, i due periodici del lago di Como — *tivano* che soffia verso sud nella mattinata, *brega* che soffia verso nord nel pomeriggio — sono molto ben descritti. Questa carta si preoccupa del collegamento

111 ANNI.



20. Territorio della Repubblica Cisalpina. In Bologna, presso Ant. Neronzi, 1797. (Colla. Dr. A. Bertarelli).

100 ANNI.



21. Carta delle stazioni militari, di navigazione e posta del Regno d'Italia, eseguita nel Deposito Generale della Guerra per ordine del Ministro della Guerra nel 1861. (Colla. Dr. A. Bertarelli).

(1) Ho sott'occhio una pretesa nuova carta d'Italia, aggiornata per le ferrovie, mancante forse di una quarta parte delle strade ordinarie (basta, per dare un esempio, dire che non vi è segnata nessuna strada della Val d'Aosta fuori del San Bernardo Grande e Piccolo, che vi man-

cano strade quali la Furka, la Grimsol, quasi tutte quelle della Sardegna e in generale quello costruito nell'ultimo quarantennio!). Eppure con una raschiatura che si tradisce, si è aggiunto a Oneglia e Porto Maurizio un: ora Imperia, per accoppiare con l'apparenza della freschezza.

delle grandi strade nostre coll'estero e lo fa con buoni accorgimenti grafici.

Un'era di progresso definitivo, perchè fondata su nuovi mezzi scientifici, quindi si è dischiusa da questo punto sino ad arrivare alle carte moderne di cui le buone toccano, compatibilmente colla scala di ciascuna, limiti quasi ideali di esattezza.

Alle moderne oggi se ne aggiunge un'altra, la novissima, il Foglio *Como* del Touring.

• •

Va dunque coi tuoi diciannove compagni, o ventesimo foglio della Carta nostra, tanto atteso e desiderato!

Come gli altri venuti in luce prima di te sei costato studi e fatiche a tutti quelli che hanno lavorato alla tua costruzione. Ma se, da parte mia pensai nel contribuire a crearti che sei campo nobilissimo alle attività del Touring, dominio ben degno per la sua propaganda di turismo, forse mi fece sembrare più lievi le lunghe ore a te dedicate il ritrovare in te, come in uno specchio, l'immagine dei miei anni passati. In ogni tuo punto, per valli e per monti, vivono i miei ricordi personali: fin da ragazzo mi vennero famigliari per cento passeggiate, per mille episodi i tuoi luoghi così belli. Ad essi serbo la riconoscenza d'essermi stati i maestri che mi spinsero poi a ricercare in ogni parte d'Italia le inesauribili bellezze sue.

Non dal nome di una città, per quanto cospicua, dovresti forse intitolarti, ma da quello dei «*tre Laghi*» che ti caratterizzano veramente.

Altri fogli hanno, come tu hai, porzione dell'anfiteatro morenico che degrada alla pianura nel tuo lembo inferiore.

Altri, dalle Marittime alle Giulie, hanno l'alta cresta alpina che scomparte le acque straniere dalle nostre, con le manifestazioni speciali dei massicci montuosi eccelsi: gli alti valichi, i ghiacciai, le gloriose gallerie ferroviarie, le profonde vallate.

Ma i «*tre Laghi*» sono solo tuoi. I tre laghi raggruppati e quasi intercomunicanti per i bassi pianori che li congiungono comodamente, i tre vasti laghi Maggiore, di Lugano, di Como, così diversi l'un dall'altro, così vari, ricchi, noti e accarezzati dalla simpatia e dai ricordi, trinità turistica insuperata nel nostro paese e ammirata

da tutto il mondo, queste tre gemme sono esclusivamente tue.

Tu, o nuovo Foglio, hai tutte le fortune grafiche, dopo di aver vinto tutte le difficoltà della matita, del pennello, della penna, del bulino, della macchina. Gli artisti che ti hanno disegnato, inciso e stampato dovettero commisurare gli effetti plastici del terreno, che sale dal piano milanese alle colline briantee e del Varesotto, alle complicate vallate delle Prealpi, stracciate dalle emersioni dolomitiche; alle lunghe catene a spinapesce, e su su fino alla gran dorsale alpina. Dovettero e seppero tener conto di questa relatività di altezze e di forme fisiche, della spruzzatura di ghiacci che va dal Basodino al Rheinwaldhorn, al Tambò e al Pizzo Stella. E fu loro giuocoforza tempestare la ricca zona prealpina di una miriade di nomi, il cui collocamento chiaro e preciso non fu la minore delle difficoltà.

Ma in mezzo a tanta costrizione di spazio, malgrado la necessità di non sacrificare dettagli quattro volte più frequenti che in altri Fogli per la maggior densità di vita sociale, l'occhio si riposa sulla grande distesa azzurra dei *tre Laghi*. Hanno l'aspetto di fiordi tortuosi incassati nelle alte montagne, o di canali mirabilmente abbelliti dall'uomo, come le Bocche di Cattaro e il Bosforo. Questi laghi magnifici per ville sontuose di lavoratori arricchiti, per giardini stupendi di fioriture volta a volta tropicali ed esotiche o nostrali e montanine, solcati da flotte di vapori, di autoscafi, di barche da pesca e da trasporto e da bianche vele di cotri signorili, sono veramente il nucleo del bel Foglio che va adesso ai soci.

Va dunque, e parla con entusiasmo del Verbano, del Ceresio, del Lario. Ventimila soci del Touring ti accoglieranno nella biblioteca domestica come il vecchio e pur sempre nuovo autore favorito, consigliere amico delle ore di meditazione. Cinquantamila altri guarderanno a te, pensando ad una meta agognata, ad un'aspirazione da soddisfare: alla visita dei *tre Laghi*. E forse per molti tu sarai la causa determinante, la leva del movimento.

Bene, così sia! E serbate un po' di simpatia, consoci, anche per chi vi spinge così...

L. V. BERTARELLI.

Il Touring e la "Movimento forastieri", a Malcesine.

L'utile iniziativa in favore del miglioramento degli alberghi italiani, tenacemente perseguita dal nostro Touring, reca già i suoi frutti.

Fra gli altri un significativo indizio di questo accento ad un generale rinnovamento e degli ottimi propositi che dovunque l'opera del nostro Istituto ha germogliato — fu l'importante Convegno promosso dalla Sezione del Garda dell'Associazione movimento forestieri il 30 settembre scorso nell'avenue Malcesine.

Vi intervennero, prendendo parte attiva alla discussione, dopo il discorso inaugurale tenuto nel salone del Municipio dall'on. principe di Scalen, presidente dell'Associazione pel movimento forestieri, i signori comm. Johnson direttore generale del T. C. I., il comm. Ettore Candiani nostro capo console, il sen. Conte Bettoni di Brescia, il march. Fumanelli, il Sindael di Verona, di Caprino, di Malcesine, di Peschiera, l'on. Malfatti di Rovereto, l'avv. Massarini-Prospersini vice presidente della Sezione del Garda, e molti altri.

Fu deliberato di costituire un *Comitato promotore*

onde istituire per ciascuna delle quattro provincie della Sezione tre premi in danaro di lire 1000, 2000, 3000 e possibilmente un quarto di 4000 da distribuirsi in ordine inverso ed altrettanti diplomi di menzione onorevole da assegnarsi a quelli albergatori i quali abbiano più confortabilmente ed igienicamente modernizzati entro il 1909 i loro alberghi.

Di aprire nelle provincie stesse sino da questo momento la sottoscrizione fra tutti gli enti locali, morali, istituti di credito e bancari e fra i privati, per raccogliere le somme necessarie.

Di affidare al detto Comitato lo studio e l'attuazione di tutti i mezzi per facilitare la scelta delle aree opportune e la provvista dei capitali occorrenti alla costruzione di nuovi alberghi.

Di appoggiare con tutti i mezzi il miglioramento e l'apertura di nuove comunicazioni, specialmente per la ferrovia da Peschiera a Riva di Trento.

Una nuova seminazione di buoni principi è dunque stata fatta. Nel non dubitiamo che tra breve darà abbondantemente e fiori e frutti.



Il dirigibile militare vien tratto per la prima volta dall'*Aangar*.

IL DIRIGIBILE MILITARE ITALIANO.

Entro l'insenatura chiamata *Vigna del Valle*, situata fra Bracciano ed Anguillara, sulla riva pianeggiante del pittoresco lago di Bracciano e protetta all'intorno da una trincea di alture aspre e selvaggio, si nasconde il nido del gigantesco grifone da guerra che da lungo tempo con lavoro paziente e amoroso, la Sezione Specialisti del Genio, stava costruendo.

Poche ed assai vaghe nozioni la stessa proverbiale indiscrezione giornalistica aveva potuta penetrare circa l'entità e le caratteristiche della nuova aeronave, la prima di cui si provvedeva l'esercito italiano.

Il terreno circostante l'*hangar* era stato dichiarato « fortificazione »; era quindi interdetto a termine di codice ogni tentativo di investigazione diretta ed ogni fotografia presa entro i limiti dell'area proibita.

Quando, dopo tanta e sì impaziente attesa della stampa e del Paese tutto, il 6 ottobre, il pallone dirigibile uscì dalla sua tana e si librò nell'aria a compiere le prime esperienze. Lo montavano gli ufficiali che l'avevano concepito e veduto crescere a poco a poco entro il bozzolo geloso dell'*Aangar*: il maggiore Morria, comandante del Parco Aerostatico, i capitani Crocco e Ricaldone ed il tenente Munari.

Finalmente il motore faceva sentire nell'aria limpida d'ottobre il suo crepito vittorioso ed il pallone, un enorme cetaceo galleggiante nel fluido elemento, seguiva docile l'impulso delle eliche e la guida del timone.

Il primo esperimento soddisfece ogni aspettativa dei tecnici. Il nuovo veicolo manovrava con rapida agilità e galizzava in tutte le direzioni senza neppure l'ombra di quelle oscillazioni che costituiscono il vizio comune di tutti i dirigibili esteri finora comparsi. Nei giorni seguenti, le esperienze vennero ripetute sempre con risultati soddisfacentissimi. Il Ministro della Guerra on. Casana assistette a parecchie di queste uscite e da ultimo volle in persona parteciparvi.

Il primo dirigibile italiano ha provato di possedere doti superiori a' suoi congeneri delle altre nazioni, doti di sicurezza, d'equilibrio, di dirigibilità e di fusione fra le sue parti ed organi diversi. Nella costruzione di esso si fecero tesoro degli insegnamenti che venivano portati dagli insuccessi e dalle catastrofi determinatisi in questi ultimi tempi nel campo internazionale dell'aeronautica.

Il nostro dirigibile militare consta d'un involucro

in stoffa di cotone verniciata, di foglia cilindrica o meglio fusiforme, terminante con estremità o giunzioni simmetriche. Esso ha una lunghezza totale di m. 30, un diametro di m. 7; è quindi una fra le aeronavi più piccole. Il sistema di sospensione è interno e costituito per ogni lato da un grande piè d'oca a fili radi cucito all'involucro con strisce di rinforzo coerenti lungo le rispettive generatrici.

Tale sistema di sospensione ha il vantaggio di ripartire in modo costante ed invariabile il carico lungo ogni singolo punto della stoffa dell'involucro.

Il pallone è provveduto di un *ballonet* lungo quanto la parte cilindrica dell'involucro e suddiviso in due compartimenti, uno anteriore e l'altro posteriore, il primo di minore altezza e capacità rispetto al secondo. La navicella è parallelepipedica tutto lungo la parte cilindrica dell'involucro e termina alle due estremità con due punte piramidali, di cui la posteriore a forma irregolare con la punta sopraelevata sull'asse mediano della navicella. Essa è costituita, parte in tubi d'acciaio, parte in legname. È alta 2 metri e lunga 37, contiene nella parte anteriore il gruppo motore ed in quella posteriore il ventilatore.

Alle estremità porta due sistemi di piani stabilizzatori. Il timone è formato di due semplici piani verticali paralleli. Il motore è di 70 HP, ed aziona 2 eliche laterali di m. 2.40 di diametro le quali compiono circa 600 giri al minuto.

Il nuovo dirigibile militare italiano è destinato al servizio d'esplorazione in tempo di guerra.



Il dirigibile in pieno volo.



Per la Biciclette



L'influenza moralizzatrice della bicicletta sui costumi popolari.

Gli operai che passavano le domeniche all'osteria...

... ora preferiscono fare una sanna gita in bicicletta.

I vecchi e buoni amici del Touring si sono ricordati che, assorto dalle cure del giornalismo quotidiano, esisteva un giornalista, il quale allo sviluppo del ciclismo in Italia ha dato alcuni anni e molti entusiasmi della sua giovinezza, ed a lui hanno domandato di scriverne, traendo dal passato aspirazioni e norme per l'avvenire.

Non ricordo gli anni e gli entusiasmi trascorsi perchè non credo ch'essi abbiano avuto una qualsiasi influenza sul cammino che il ciclismo ha fatto in Italia. In questo campo non ho mai avuto una sol cosa la quale sia dovuta all'opera degli uomini: ed essa è il Touring. Quanto al ciclismo esso sarebbe prosperato lo stesso, giacchè rispondeva a troppo grandi bisogni dell'epoca nostra. Sarebbe stata questione di tempo, ma esso avrebbe fatto certo la sua strada ugualmente.

Tuttavia, poichè anche un guadagno di tempo è già qualcosa, non converrà — nè per ostentata modestia, nè per quel nuovo fatalismo, oggi di moda, che è rappresentato da un eccessivo scetticismo sull'influenza che l'azione umana può avere esercitato sulla vita sociale — disconoscere le difficoltà che si son vinte, il cammino che si è per-

corso. L'umanità per camminare, specie quando si tratta di una lunga strada da percorrere, ha bisogno di una fanfara che eserciti un'azione dinamogena: la fanfara co' suoi inni guerreschi non vincerà per sè stessa un nemico, nè diminuirà di un metro il percorso, ma sarebbe tuttavia errore disconoscere l'influenza che esercita. Gli entusiasmi ciclistici del passato rappresentano appunto questa fanfara: di essa si son perduti non pochi suonatori, e molte note della sua musica farebbero oggi sorridere. Malgrado ciò chi ha provato quegli entusiasmi li ricorda con soddisfazione, lieto se non altro d'essere stato alla testa d'un manipolo, che è diventato un esercito: di aver battuto il passo all'avanguardia: di aver presentito fra l'ostilità misoneista quello che sarebbe stato l'avvenire.



La bicicletta ausiliaria dell'alpinismo, è uno dei mezzi più popolari ed efficaci di educazione fisica.

Il ciclismo, come tutte le cose nuove, destinate a portare una rivoluzione nell'abitudine, trovò ostilità formidabili. La parola *ciclofobo* oggi è morta, ma essa era ben viva allorché le prime biciclette cominciarono a circolare per le vie della campagna e della città. Non si voleva riconoscere ad esse il diritto di cittadinanza nella viabilità.

La minima caduta era registrata e così del ciclismo si ingrandivano i pericoli. Il più piccolo incidente era esagerato e valeva a seminare nella folla un astio profondo contro il nuovo mezzo di locomozione, che turbava le abitudini d'una circolazione sonnolenta. I sordi, i ciechi reclamavano il diritto di poter circolare per le strade, senza dover avere l'obbligo di una preoccupazione di più. I genitori incuranti affacciavano quello di poter lasciare i loro figli incustoditi sulla strada, senza che questa dovesse essere invidiata da un nuovo pericolo.

Date queste idee sulle funzioni della strada, si comprenderà con qual occhio i primi ciclisti fossero guardati. Vi fu un tempo in cui l'ostilità per chi montava una bicicletta era un diritto pubblico.

La propaganda fu di due specie: sportiva e turistica.

La propaganda sportiva venne prima e la popolarità dei corridori, l'entusiasmo per la gara, valsero certamente a dare popolarità alla bicicletta. Le sfide con campioni d'oltr'Alpe portarono il sentimento patriottico a proteggere le due ruote volanti, che potevano dare anch'esse qualche soddisfazione all'amor proprio nazionale.

Fu un periodo breve, ma certo importante. L'entusiasmo era sulla pista, e, fra gli spettatori e dai velodromi si irradiava al di fuori. Ma non appena il mestierantismo si insinuò fra corridori e il giuoco fra spettatori, la funzione di propaganda della corsa finì. Si cercò un campo meno chiuso di quello delle piste e un aere più

respirabile di quello dei velodromi. Le corse su strada mostrarono che la bicicletta poteva trasportare un uomo, con una velocità sorprendente per 100, 200 e persino 500 chilometri. Fra il 1890 e il 1895 le corse su strada esercitarono in Italia un'azione efficacissima a favore della bicicletta, ma accadde ben presto una scissione fra quanti in questo sport vedevano semplicemente un mezzo, e quanti invece lo facevano fine a sè stesso.

Dalla prima di queste tendenze è sorto il Touring Club Italiano, il quale fu preceduto da quelle prove le quali servirono come di transazione fra lo sport e il turismo: dalle passeggiate ciclistiche da Milano a Venezia e a Roma, a quelle di squadre da Milano a Genova. E' che lo sport minacciava di mutare la primitiva propaganda in un danno per il ciclismo, sviluppando sull'albero di questo un mestierantismo antipatico e delle speculazioni immorali. Parve



Un "Furgoncino" (Fot. Massarani).



La Squadra ciclisti del vigili urbani milanesi.

(Fot. Massarani).

Il ciclismo, come tutte le cose nuove, destinate a portare una rivoluzione nell'abitudine, trovò ostilità formidabili. La parola *ciclofobo* oggi è morta, ma essa era ben viva allorché le prime biciclette cominciarono a circolare per le vie della campagna e della città. Non si voleva riconoscere ad esse il diritto di cittadinanza nella viabilità.

La minima caduta era registrata e così del ciclismo si ingrandivano i pericoli. Il più piccolo incidente era esagerato e valeva a seminare nella folla un astio profondo contro il nuovo mezzo di locomozione, che turbava le abitudini d'una circolazione sonnolenta. I sordi, i ciechi reclamavano il diritto di poter circolare per le strade, senza dover avere l'obbligo di una preoccupazione di più. I genitori incuranti affacciavano quello di poter lasciare i loro figli incustoditi sulla strada, senza che questa dovesse essere insidiata da un nuovo pericolo.

Date queste idee sulle funzioni della strada, si comprenderà con qual occhio i primi ciclisti fossero guardati. Vi fu un tempo in cui l'ostilità per chi montava una bicicletta era un diritto pubblico.

La propaganda fu di due specie: sportiva e turistica.

La propaganda sportiva venne prima e la popolarità dei corridori, l'entusiasmo per la gara, valsero certamente a dare popolarità alla bicicletta. Le sfide con campioni d'oltr'Alpe portarono il sentimento patriottico a proteggere le due ruote volanti, che potevano dare anch'esse qualche soddisfazione e all'amor proprio nazionale.

Fu un periodo breve, ma certo importante. L'entusiasmo era sulla pista, e, fra gli spettatori e dai velodromi si irradiava al di fuori. Ma non appena il mestierantismo si insinuò fra corridori e il giuoco fra spettatori, la funzione di propaganda della corsa finì. Si cercò un campo meno chiuso di quello delle piste e un aere più respirabile di quello dei velodromi. Le corse su strada mostrarono che la bicicletta poteva trasportare un uomo, con una velocità sorprendente per 100, 200 e persino 500 chilometri. Fra il 1890 e il 1895 le corse su strada esercitarono in Italia un'azione efficacissima a favore della bicicletta, ma accadde ben presto una scissione fra quanti in questo *sport* vedevano semplicemente un mezzo, e quanti invece lo facevano fine a sè stesso.

Dalla prima di queste tendenze è sorto il Touring Club Italiano, il quale fu preceduto da quelle prove le quali servirono come di transazione fra lo *sport* e il turismo: dalle passeggiate ciclistiche da Milano a Venezia e a Roma, a quelle di squadre da Milano a Genova. E' che lo *sport* minacciava di mutare la primitiva propaganda in un danno per il ciclismo, sviluppando sull'albero di questo un mestierantismo antipatico e delle speculazioni immorali. Parve



La "Fuigoncino" (Fot. Massarani).



La Squadra ciclisti dei vigili urbani milanesi.

(Fot. Massarani).

allora si esagerasse perchè lo sport ciclistico avente per base la gara sembrò quasi morire sotto i colpi portatigli dagli apostoli del turismo esclusivo. Ma fu sosta e non morte, tanto è vero che le gare nei velodromi e sulle strade oggi risorgono, ma spoglie in gran parte dei difetti che allora si deploravano: il mestierantismo ed il giuoco.

Dell'azione iniziata dal T. C. I. a favore del ciclismo non dirò ora qui: tutti la conosciamo nei fatti. Mi basti affermare che essa portò alla propaganda ancora individuale e tumultuaria, la grande autorità di una organizzazione, il grande fascino di un'idealità che non si è fermata alle gambe. E' per opera sua che il ciclismo fu riconosciuto come espressione imponente d'una nuova forma d'energia sociale.

Dai Municipi, alle Prefetture, ai Ministeri si cominciò per opera sua, a cessare di considerare il ciclismo come un divertimento di scapati e come un intruso pericoloso della viabilità. Esso assunse la dignità che gli compete, come il mezzo più popolare, più efficace col quale l'individuo poteva moltiplicare la propria attività.

Dire della funzione che il ciclismo esercita nella società attuale sarebbe argomento sufficiente di per sé solo a un articolo. Ma è un articolo che ognuno può leggere, senza che alcuno lo scriva.

Mettetevi alla finestra in una delle arterie principali di qualche grande città, e voi vedrete all'alba e al tramonto nugoli di operai, d'impiegati, di professionisti che in bicicletta vanno e tornano dal lavoro. Il problema delle abitazioni in una grande città sarebbe di soluzione ancor più difficile, se non ci fosse la bicicletta. Le industrie cercano di spostarsi sempre più verso le località eccentriche, ove i terreni costano poco, ed è la bicicletta che per gli addetti ad esse, diminuisce le distanze. In una famiglia borghese poi non è ormai più il solo capo, quello che ha occupazioni, cosicchè la ricerca di un'abitazione vicino all'officina o all'ufficio non è più possibile, perchè bisogna tener conto del figliuolo che deve andar a scuola o delle occupazioni della moglie, della sorella o della figliuola. Le tramvie non sempre bastano coi loro itinerari fissi e spesso vogliono troppo tempo o sono troppo costose.

Durante il giorno poi voi potete vedere centinaia e centinaia di fattorini girare la città,

compiendo in un giorno un lavoro, che raddoppia, triplica la loro produttività. Vedrete macellai, prestina, commessi di negozi di moda, con cesti e scatoloni in ispalla: e poi medici, agenti d'ogni industria e d'ogni commercio che moltiplicano la loro attività nella misura colla quale la bicicletta moltiplica il movimento delle loro gambe.

Nè questo è tutto. Se volete che l'articolo cui accennavo sia completo, ponetevi nella mattinata di un giorno festivo, in primavera, in estate o in autunno, su di uno degli stradali che dalla grande città conducono alla campagna e voi vedrete partire, sciamando, a centinaia i ciclisti. E' per la quasi totalità gente del popolo o della piccola borghesia, costretta a trascorrere la settimana nell'officina fu-

mosa, nell'ufficio chiuso, nel negozio scarseggiante di aria e di luce, che muove in cerca di questa e di quella.

Max Nordau ha in alcune pagine assai lucide, or saranno quindici anni, descritta la condizione di vita che la divisione del lavoro veniva creando a troppa gran parte dell'umanità. La stessa forma d'attività, prolungata per settimane, per mesi e per anni non avrebbe creato una specie d'automatismo, deprimente per l'intelligenza e per le idealità che di ogni progresso sono il lievito necessario?

Lo scrittore tedesco si domandava quale sarebbe stato il rimedio: l'elemento cioè reintegratore, che avrebbe avuto l'efficacia di ricondurre l'individuo accantonato in un'azione quasi meccanica, a vibrare della vita naturale e sociale. Ed egli rispondeva che tale funzione non poteva che essere esercitata dall'arte, la quale intensifica le sensazioni e le tramuta in emozioni.

Ma quale arte avrebbe avuta tale efficacia? Quella preziosa ed oscura dei simbolisti forse alla quale sola oggi si accorda il diritto di chiamarsi tale? E non siamo forse tutti propensi ad ammettere che l'arte vera, dovendo essere aristocratica, non può essere popolare?

Il teatro è parso a molti il mezzo più idoneo ad esercitare questa funzione, ma purtroppo anche costoro devono essersi disingannati. Gli spettacoli d'arte seria sono disertati e non dal popolo soltanto. Anche l'emozione pare una fatica. Sono quelli d'operetta, sono le *pochades*, sono i *café chantants* quelli che richiamano nove decimi del pubblico, perchè a questo por-



Fattorini "espressi",

(Pit. Mauerant).



Anche le donne moderne amano le gite ed i viaggi sul cavallo d'acciaio.

(Pit. Mauerant).

tano unicamente delle sensazioni, e non l'obbligano a pensare. Dopo una giornata di lavoro è lo svago che occorre e che si cerca, lo svago eccitante il sistema nervoso depresso, e che troppo spesso corrisponde ad un alcool spirituale, non meno dannoso di quello che si frangugia tanto d'assenzio o mascherato da tonico.

Di tutti i mezzi con cui il lavoratore moderno — per il quale assai spesso il lavoro risente ancora l'antica concordanza di significato che fa del *labor* latino, e del *travail* francese dei sinonimi di dolore — tende a reintegrarsi nella vita complessa della natura, il ciclismo a me pare il più popolare ed efficace. Non è una reintegrazione soltanto materiale, per la quale i polmoni trovano finalmente aria pura, gli occhi la luce e le gambe dimenticate durante tutta una settimana sotto un tavolo d'ufficio o sotto un banco da lavoro, riprendono in un esercizio vigoroso, ristabilendo l'equilibrio di funzionalità fra le diverse parti del corpo, ma è altresì un'alta reintegrazione morale.

Vedere degli alberi, degli orizzonti, della gente diversa, significa mettersi negli occhi e nel cervello sensazioni ed emozioni, che nelle ore del lavoro automatico lieviteranno idealità e sogni. Nessun artista può infatti uguagliare la natura ed è quindi bene che mentre le esigenze della esistenza ce ne allontanano sempre più, vi sia un mezzo che ad essa ci riavvicini. La bicicletta è il più idoneo, per il suo carattere individuale e per la necessità di equilibrio che da essa anche moralmente si sprigiona. Dico questo non per amor di bisticcio, ma ricordando come un alienista valoroso e compianto, Silvio Venturi, notasse che dalla necessità di equilibrarsi materialmente, derivava ai ciclisti inavvertito, ma sicuro, un maggior equilibrio di facoltà. Senz'addentrarmi nella dimostrazione, noterò soltanto come il ciclista in genere sia sobrio: a ciò lo consigliano i pericoli stessi che possono derivargli — ad esempio — da un'ubriacatura, in bicicletta; cosicchè questa può considerarsi anche in rapporto al nostro popolo, come un'alleata nella campagna contro l'alcoolismo.

Si è compreso da tutti, nella giusta misura, il complesso valore che questo cavallo popolare, ha nella vita italiana contemporanea? Io oso rispondere di no. C'è una tassa la quale mi pare rappresenti la dimostrazione ufficiale che il ciclismo è ritenuto ancora un divertimento, il quale come tale deve essere bollato e tassato.

Si risponde solitamente che una tassa di L. 10, non può essere considerata gravosa, per chi è in grado di acquistarsi una bicicletta, ma chi dice ciò non è certo mai stato al contatto del nostro popolo, e non ha un'idea esatta di quello che il ciclismo oggi rappresenta. Una bicicletta oggi può essere acquistata a pochissimo prezzo: l'acquisto diretto dei pezzi staccati coi quali si

può farla costruire da qualsiasi meccanico un po' capace; quello fatto di seconda mano o mediante pagamenti mensili, hanno facilitato il possesso della bicicletta anche alla gente più umile. Tra i possessori di biciclette si è così formata una maggioranza di umilissima gente, per la quale la tassa di 10 lire rappresenta un onere gravoso, un dieci per cento circa del valore della bicicletta stessa.

Se noi badiamo al trattamento fiscale che negli altri Stati vien fatto alla bicicletta, ci convinceremo che l'Italia ha un privilegio non invidiabile. Nel Belgio la tassa, che è provinciale, non supera le L. 5; in Russia ov'è comunale, non oltrepassa le L. 4,50, in Olanda è di 4 lire ed entra nell'imposta personale sul reddito; in Svizzera va da 3 a 5 franchi, seconda dei Cantoni; in Francia col 1 gennaio 1907 è stata ridotta a 3 lire e in molti Stati — citerò il Lussemburgo e la Svezia — la bicicletta è esente da tassa. — Quello ch'è avvenuto in Francia parmi sia particolarmente istruttivo, anche perchè dimostra come, diminuendo la tassa, lo Stato abbia finito col guadagnare di più.



All'alba il lattaiolo porta allecittamente la colazione ai clienti merco la colore macchina.
(Pub. Masarati).

Nel 1898 le biciclette tassate in Francia — con una tassa di L. 10,80 — erano 483.414. Nel 1899 — con la tassa ridotta a L. 6 — esse salirono ad 838.856, con un maggior incasso totale di circa un milione. Col gennaio 1907 la tassa fu ridotta a L. 3, ed ora si calcola che le biciclette tassate raggiungano i 2 milioni, cosicchè nel 1898 con la tassa a L. 10,80 si introitarono 5 milioni, oggidì con la tassa a sole 3 lire si introitano 6 milioni, perchè da una parte le biciclette sono diventate sempre più popolari e dall'altra nessuno cerca più sottrarsi al pagamento di una tassa così tenue.

In Italia la statistica del 1906-1907 c'indicava un totale di 368.181 biciclette, le quali assai probabilmente sono nel frattempo salite a 400.000. Siamo adunque nella condizione appunto in cui si trovava la Francia, allorchè aveva una tassa pari alla nostra.

Ora è noto come il Touring nostro abbia battagliato e nella *Rivista* e nei Congressi e soprattutto nell'azione diretta, esercitata presso il Governo e il Parlamento, per ottenere che la tassa venga ridotta a L. 5, ed abbia ottenuto promesse e affidamenti. Ma è noto altresì come il timore sia vivo da parte dello Stato, che ridotta la tassa a 5 lire, debba dare soli 2 milioni in cambio dei quattro che ora si ripartiscono fra loro Stato e Comuni.

Il timore mi pare infondato, di fronte a ciò che l'esperienza in Francia ha insegnato, ma d'altra parte, quand'anche nei primi anni una diminuzione si dovesse verificare, lo Stato che è arbitro in materia, sarà compensato largamente dai dazi doganali derivantigli da una maggior importazione di materiale ciclistico, che com'è noto si fa in larga misura dall'estero,



2. — L'operaio pedone è costretto a scegliersi un alloggio fra le mura anguste e malsane dei vecchi quartieri.



1. — La bicicletta avvicina allo stabilimento o al lavoro la casa o il riposo.



3. — L'operaio ciclista può affittare fuori città una casetta linda ed ariosa, circondata di verde e di galassia.

Restano i municipi d'accontentare, ma per il maggior numero di essi il danno — ammesso ma non concesso che questo si possa verificare — sarebbe insignificante. Per le grandi città sole potrebbe avere qualche rilevanza, ma esse hanno tutte nell'ora che volge troppo grave la preoccupazione della deficienza d'abitazioni, per non dover favorire l'incremento di un mezzo di trasporto individuale, così generalizzato e democratico qual'è la bicicletta. Io esprimerei anzi la speranza di vedere alcune fra le maggiori città d'Italia che meglio sentono la voce del progresso e maggiormente intuiscono i bisogni del nostro popolo, unirsi al nostro Touring per chiedere che la diminuzione venga al più presto attuata.

Ma è ora e tempo che mi riassuma e che concluda.

Io sono convinto che se agli uomini spetta di aver saputo creare il nuovo, facile e popolare mezzo di trasporto, vincendo le difficoltà della meccanica, se alla bicicletta e a coloro che primi in essa ebbero gran fede e ne videro gli scopi pratici al disopra di quelli sportivi, spetta di aver vinto, in Italia come in tutto il mondo, le prevenzioni e le ostilità misoneiste, oggi il

periodo d'espansione, di diffusione non sia contrastato che dallo Stato.

Lorenzo Stecchetti, il poeta del ciclismo, allorchè in Italia per la prima volta si parlò di imporre una tassa ciclistica, ebbe degli sdegni che parvero eccessivi. Ora a me, ripensandoci, sembrano santi, tanto era grande in quei sonetti la preveggenza di ciò che la bicicletta sarebbe stata, del bene che avrebbe fatto. La tassa sulle biciclette fu allora da lui battezzata *La tassa sul moto*. E il moto acquistava per lui significato di energia e di progresso.

Ora non è più questione di sdegni. La bicicletta ha a sua disposizione un esercito: ha dato vita alla maggiore organizzazione che l'Italia, accusata di mancare di spirito d'associazione, abbia mai saputo formare: ha benemerenze in ogni campo dell'attività e del miglioramento individuale e sociale, per cui può sperare nella vittoria.

E poichè della sua causa è vessillifero il Touring, io posso con animo tranquillo deporre la penna, colla confortante certezza che con una nuova diminuzione della tassa, un nuovo periodo d'espansione per il ciclismo in Italia sta per cominciare.

A. G. BIANCHI.



1890 — Le prime biciclette costano L. 900, costituiscono un privilegio dei più ricchi e sono esenti da tassa.



1897 — La bicicletta si compra a L. 200, diffonde la pratica del turismo generatore del fisco e dell'intelletto... ed è colpita dalla prima imposta.



1908 — L'operaio può acquistare la bicicletta con L. 60, ma... è trattenuto dalla enorme tassa di L. 10 annuo.

L'AEROPLANO WRIGHT.

Siamo lontani dal giorno in cui un grande fisico presentava all'Accademia delle Scienze, nel 1780, all'epoca dell'Enciclopedia, una memoria per dimostrare che l'uomo non avrebbe mai potuto avere la pretesa legittima di elevarsi nell'aria, « perchè nessun tentativo di tal genere potrebbe riuscire e non vi sono che gli ignoranti che possono intraprenderlo. »

Nel novembre del 1782 Giuseppe Mongolfier, fabbricante di carta, faceva ascendere libera fino al soffitto della sua camera una cassa rettangolare di cartone contenente del fumo; il 5 giugno 1783 ebbe luogo la prima ascensione ufficiale di una macchina aerostatica ed il 19 gennaio 1784 una mongolfiera costruita a Lione saliva nell'aria a 1000 metri di altezza con sette persone compiendo un percorso di 5 chilometri. Di qui l'origine dell'aerostatica e dell'aeronautica.

Nel 1891 l'ing. Otto Lilienthal costruì ed esperimentò per la prima volta un apparecchio costituito specialmente di due piani sovrapposti col quale egli prendendo la rincorsa sulla discesa di una collina, contro vento, si lanciava poi nel vuoto e riusciva a coprire delle distanze da 200 a 300 metri con una velocità alle volte di 54 chilometri all'ora e con una caduta di m. 0,50 per secondo solamente. Da questo primo apparecchio data l'aviazione.

Non occorre qui di far risaltare la grande differenza che esiste tra aerostatica ed aviazione.

L'una si basa sulla possibilità di stare nell'aria con corpi nella loro somma più leggeri dell'aria stessa. Si dice anche aeronautica perchè gli aerostati compiono una navigazione nell'aria tal quale si compiva ai primi tempi con corpi galleggianti sopra l'acqua e abbandonati alle correnti di questa.

Il dirigibile è una derivazione dell'aerostatica e una pratica applicazione di navigazione aerea secondo direttive e concetti dipendenti dalla volontà dell'uomo e non da quella delle correnti. Così in confronto ai palloni sferici, i dirigibili possono paragonarsi alle navi che vennero armate di remi, di vele e di motori per

profittare delle forze della natura, dell'uomo e della meccanica, a dirigersi sul mare.

L'aeronautica dipende quindi da una scoperta della proprietà di corpi più leggeri dell'aria: di salire in questa sino a equilibrio dei pesi. L'aviazione dipende da un'applicazione ragionata di leggi fisiche sul contrasto delle forze dell'aria con quelle dei corpi in movimento.

Si distingue volgarmente il pallone, sia esso o no dirigibile, dall'aeroplano col dire « più leggero o più pesante dell'aria ».

L'aeronautica ha per mezzo il più leggero: l'aviazione il più pesante.

•••

L'aviazione corrisponde però al sentimento storico pagano e cristiano dell'umanità.

Non erano degli aeronauti né Icaro, né Fetonte, né Simon Mago, come non aeronauti erano gli Dei che abitavano l'Olimpo quando facevano scorrerie in terra.

Essi furono tutti degli aviatori in quanto non ricorsero mai nell'immaginazione pagana a mezzi di trasporto più leggeri dell'aria anche perchè allora non si sapeva che l'aria avesse un peso: aviatori la religione cristiana credè gli angeli che traversano gli spazi celesti a forza d'ali.

L'aeronautica presa nella sua più moderna espressione, il dirigibile, potrà effettuare dei

trasporti in comune di persone, ma non avrà, per il grave costo dell'apparecchio, ed ancor più per le gravissime spese che ciascun viaggio importa, un'applicazione popolare, mentre questa è riservata certo agli aeroplani che costituiscono ormai un vero mezzo, ancorchè perfetto, di locomozione aerea individuale e collettiva.

Il principio di sostentamento nell'aria dell'aeroplano è ancor quello di sostentamento del cervo volante.

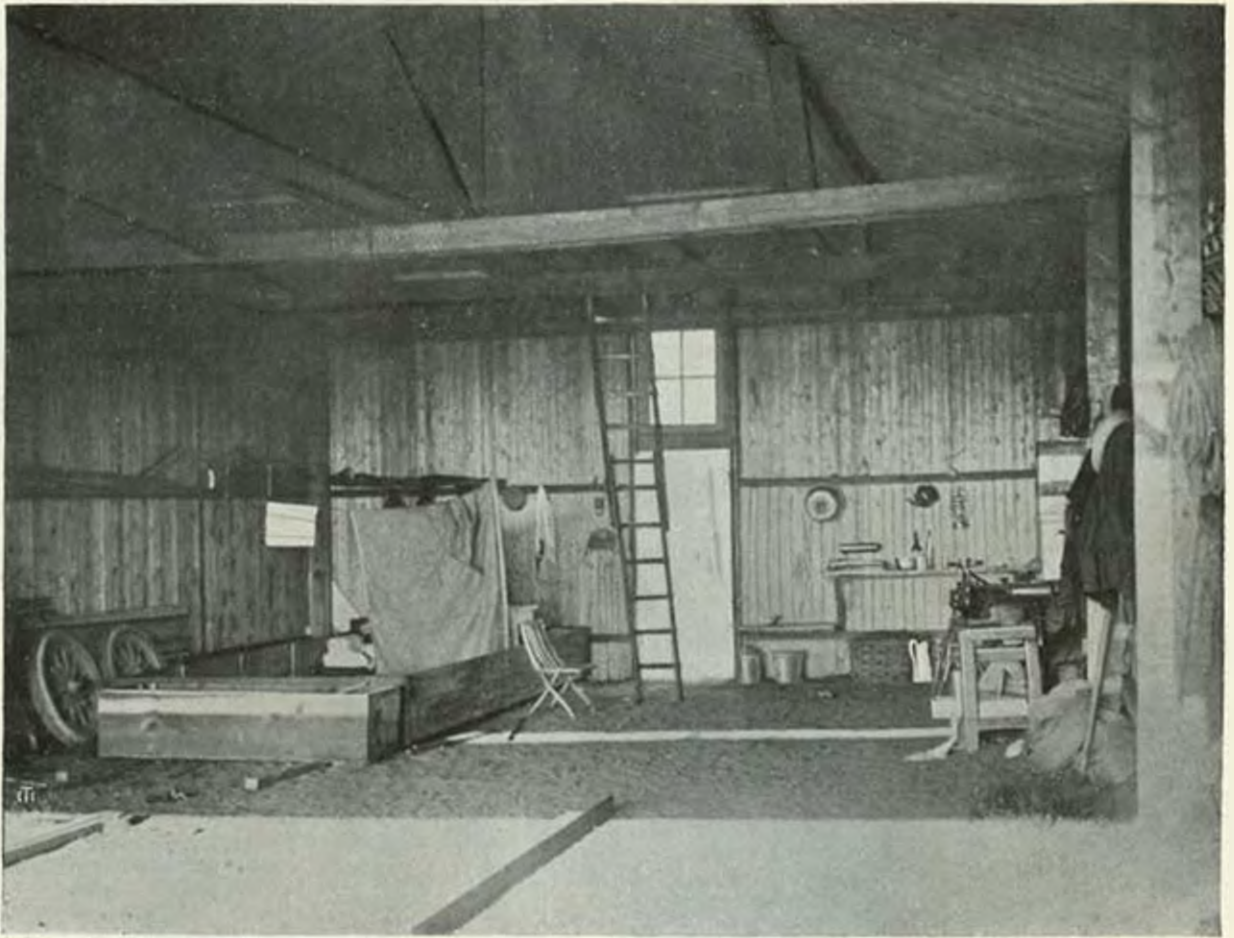
Al Campo d'Auvours, durante le esperienze Wright, una casa commerciale faceva ottimi affari vendendo un cervo volante il quale aveva un piano in forma di grande piccione ad ali spiegate e da un lato di questo piano, quello rivolto verso terra, sul petto e sulla coda erano attaccati due piani convergenti in tela leggera, attraverso i quali formava resistenza il vento, e questo sommato alla resistenza del filo tenuto



Wilbur Wright misura la velocità del vento con l'anemometro posto all'estremità della cellula centrale.

questo primo apparecchio

•••



L'interno dell'hangar: a sinistra la camera che è armadio e toilette di Wright; a destra l'officina: la scala a pioli conduce alle cucette disposte attraverso le travi.

dalla persona a terra costituiva la forza di sostentamento e di elevazione nell'aria del cervo volante. Noi tutti del resto conosciamo le « stelle comete » dei ragazzi. Gli aeroplani derivano così, come i cervi volanti, direttamente da studi ed esperimenti fatti sul volo degli uccelli.

Nella storia i più celebri di questi studi sono quelli compiuti da Leonardo da Vinci; ma sono altrettanto importanti e hanno apportato contributo di conoscenza e di deduzioni gli studi di Pietro Belon e del Michelet.

Il volo degli uccelli ha due modi: il volo a colpi d'ala; e il volo piano: esercitato questo soprattutto dagli uccelli dalle grandi ali quando profittando della velocità acquistata col volo a colpi d'ala filano poi nell'aria con l'ali aperte e ferme.

Ma non è ancora il volo a colpi di ala o il volo piano (questo ultimo non sufficiente allo slancio ed all'ascesa) che dovevano dare il principio del volo umano.

I montanari conoscono bene quel volteggio delle aquile che per ore intiere fanno torneo intorno ad una cima sen-

za muovere le ali. Ognuno che abbia fatto una traversata un po' lunga di mare avrà visto certamente i bianchi alcioni seguire per intiere giornate il bastimento volando contro vento con ali tese ed immobili. E' su questo che è chiamato volo a vela (che è formato dal contrasto della forza del vento e dell'inerzia del corpo) che si sono rivolti gli studi e le esperienze di coloro che per i primi tentarono il volo umano.

Lilienthal correva in discesa sul pendio di una collina armato il dorso di un sistema di due piani come due grandi ali e al momento nel quale la velocità della sua corsa e quella contraria del vento producevano una resistenza sufficiente per sostenere l'apparecchio si lanciava nel vuoto. Lilienthal si uccise, durante uno di questi esperimenti, il 9 agosto 1896.

Egli aveva però fatto due allievi: un inglese ed un americano. L'inglese, Percy Sinkler Pilker, si condusse a costruire un apparecchio nel quale l'uomo rimaneva immobile e la velocità della corsa era formata dal rimorchio di un cavallo.

Nel 99 anche questo



I fratelli Wiesbachon meccanici di Wright.

ardito innovatore nel corso di una esperienza precipitò dal suo cervo volante da 30 metri e fu raccolto esanime.

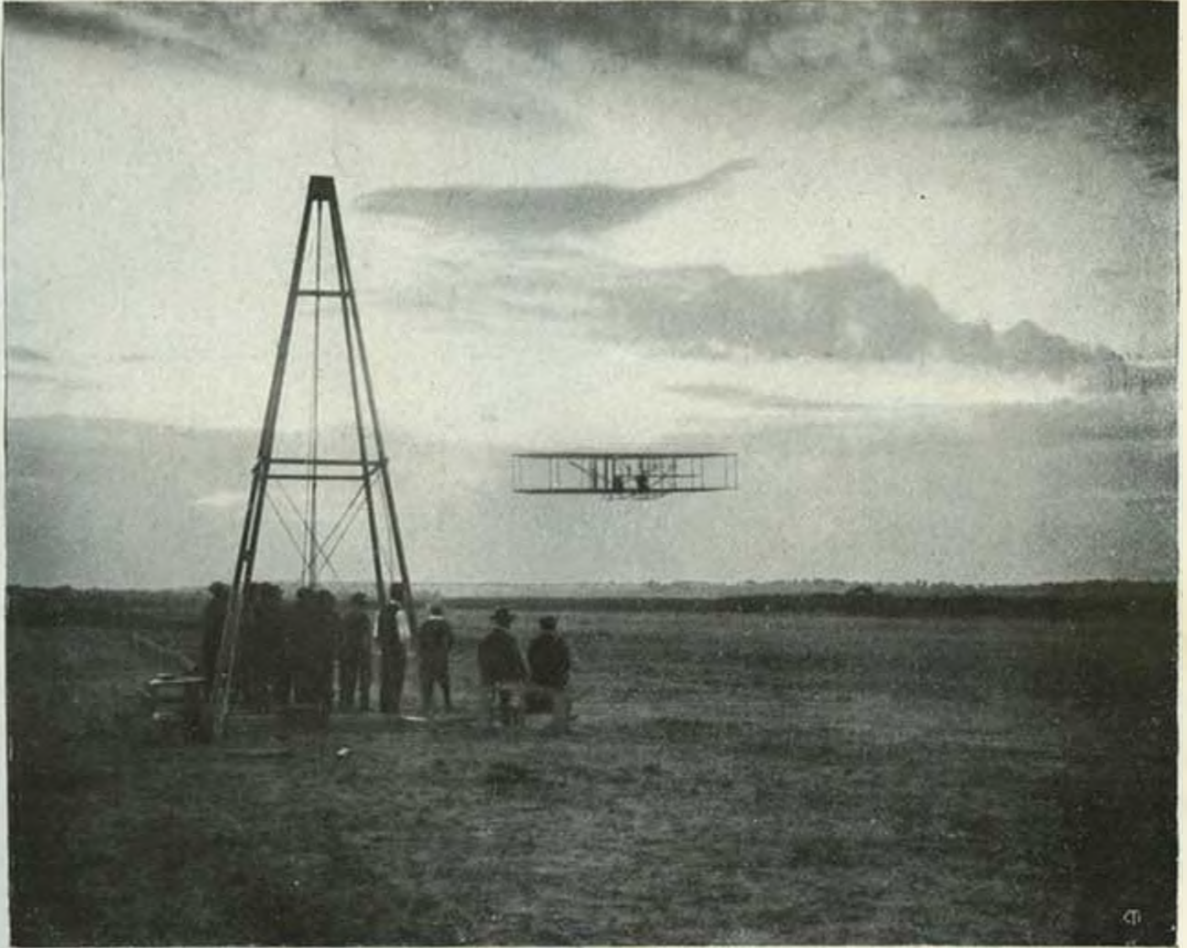
L'allievo americano, ing. Ottavio Chanute, fu più un allievo di teoria che di pratica a cagione della età. Ma egli fece immediatamente in America altri allievi tra i quali emersero subito i due fratelli Wright costruttori di biciclette a Dayton.

Nel 1900 questi si iniziarono agli studi ed alle esperienze del Chanute e divennero ben presto migliori del maestro.

In Francia intanto si associavano il capitano Ferber, il mecenate Ernesto Archdeacon ed il

quasi a costituire una cellula, sistema che differisce dal così detto principio di Hargrave seguito poi da Santos Dumont, pel fatto che le cellule non posseggono coda e differisce anche grandemente dall'altro sistema di costruzione di aeroplani che non hanno cellule, che offrono al sostentamento dell'aria un solo piano e che si chiamano perciò monoplani.

Il volo umano sperimentato con tali apparecchi mediante la corsa in discesa su colline o il rimorchio animale doveva avere una soluzione meccanica coll'applicazione del motore a scoppio, in quanto questo produce appunto con le



Il volo: a sinistra il pilone con a terra i pesi che hanno servito allo slancio.

costruttore Giorgio Voisin e ripresero nelle Dune di Berk sur Mer gli esperimenti di volo tragicamente interrotti da Lilienthal.

Si noti che questi aveva già predisposto nel 1896 un progetto per munire il suo aeroplano di uno di quei motori che si chiamavano allora bicicli a gazolina della forza di due cavalli e mezzo per 40 chilogrammi.

••

L'ing. Ottavio Chanute entrò nel 1902 in relazione col capitano Ferber che faceva le sue esperienze con Archdeacon e con Voisin. Il Chanute ebbe a convincere il Ferber di adottare nelle costruzioni di aeroplani il sistema cellulare, cioè quello della superposizione di due piani

eliche la velocità da imprimere per formare insieme al peso del corpola risultante di resistenza pel sostentamento e per il volo.

Il capitano Ferber ed Ernesto Archdeacon sono i primi che costruirono dei biplani in Francia, ma essi lo fecero sopra la comunicazione fatta dal Chanute all'Aero Club di Francia di alcuni schemi di piani degli apparecchi studiati dai Wright.

Detti biplani francesi derivati dal biplano Wright furono costruiti nel 1904 a Chalet Meudon ed esperimentati nelle dune di Berk sur Mer.

Nel 1906 poi Santos Dumont fu il primo che provò in Europa, a bordo di un aeroplano secondo il principio Hargrave, la possibilità del volo meccanico.

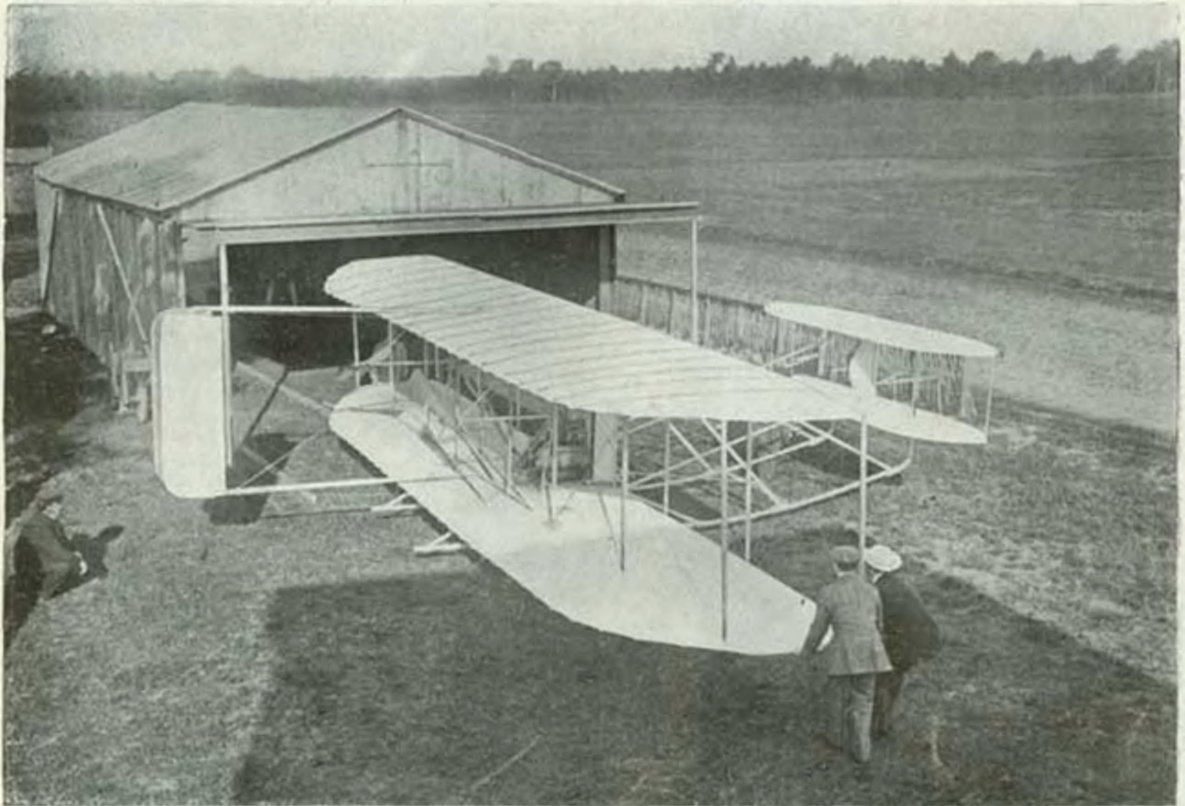
Da allora si seguirono in Francia esperimenti

che ebbero in principio un numero molto limitato di appassionati. Fu solamente dopo l'esperienza Santos Dumont, dopo l'istituzione dei premi Archdeacon e Deutsch de la Meurthe che il pubblico cominciò a vivamente interessarsi delle esperienze di Farman che fu il primo rivale di Santos Dumont, quindi di Delagrange, entrambi forniti di un biplano costruito dai fratelli Voisin.

Tutti coloro che furono al Salon dell'Automobile del 1907 ricordano sin da quell'inverno le frequenti scorriere al campo di Issy les Moulineux per assistere alle prove dei due aviatori e ricordano che allora l'attenzione, la curiosità e l'emozione del pubblico era contesa tra le apparizioni dei dirigibili *Patrie* e *Ville*

tore ebbe in Italia un'alternativa di dileggie di trionfi. Tutti ricordano nullameno che il trionfo poteva essere decretato solamente a condizioni atmosferiche assolutamente tranquille e che pertanto se pure dalla visione del volo dell'aeroplano Delagrange poteva anche dai meno entusiasti ammettersi la risoluzione di un principio del volo meccanico dell'uomo, anche ai più ferventi partigiani dell'aviazione rimaneva però la coscienza che l'apparecchio Delagrange tal quale com'era, non fosse ancora che un puro istrumento di esperimento e non rivestisse in alcun modo i caratteri né di forma né di funzionamento di un mezzo qualunque, ancorché primitivo, di locomozione aerea.

Nel giugno di quest'anno arrivava a Parigi



L'aeroplano esce dall'hangar svolgendo sopra una rotaia.

de Paris, e questi esperimenti di aviazione che pure allora avevano, perchè meno spettacolosi, minor presa sulle speranze dell'umanità.

E intanto che si continuava la gara Farman-Delagrange, che il volo di un minuto diventava di 5, di 6, di 10, che si stabiliva il premio per il quarto d'ora, che Delagrange veniva in Italia, circolavano delle notizie di carattere fantastico ed alle quali, appunto pel modo col quale erano divulgate, il pubblico prestava poca fede, quasi trattandosi di leggenda, circa delle imprese straordinarie di volo compiute dai fratelli Wright in America lungo le spiagge della Virginia, ma in località assolutamente isolata e dove nella primavera del 1908 pareva esistesse ancora un arcano che proibisse a umani di penetrarvi per notizia e per controllo.

•••

Tutti ricordano le diverse impressioni fatte dall'aeroplano Delagrange per le quali l'avia-

improvvisamente uno dei fratelli Wright, Wilbur. Egli, o chi per lui e precisamente il signor Hart O. Berg, non furono parchi di notizie sulle veridicità dei voli straordinari compiuti in America a Kitty Hawk non solo, ma dopo visione dei piani dell'invenzione Wright si costituiva in Francia un Sindacato sotto la presidenza del signor Lazzaro Weiller il quale assumeva la licenza di costruzione e di vendita in Francia di aeroplani Wright a condizione che Wilbur provasse in Francia coll'apparecchio di cui vendeva la licenza di costruzione, la possibilità di viaggiare nell'aria con almeno un passeggero ad altezze da 20 a 30 metri, per la durata di almeno un'ora, con un percorso di almeno 60 chilometri e in condizioni atmosferiche normali (poichè anormali sono quelle di calma assoluta) e cioè anche con vento fino a sei metri il secondo.

Wilbur Wright fra le varie offerte sceglieva come campo di esperimento per tale prova il



L'aeroplano è condotto, col sussidio di due ruote mobili, presso il pilone. Dinanzi il timone di elevazione: in centro la gran cellula cogli organi motori: dietro il timone di direzione.

Campo d'Auvours situato a 13 chilometri da Le Mans, capitale della Sarthe, campo racchiuso nell'angolo formato dalle due strade di Calais e di Parigi che si congiungono a quella Fourche che rimase celebre nei fasti del Circuito del 1906 per il Gran Premio dell'Automobile Club di Francia.

Nello stesso tempo Orville Wright, il fratello minore, accettava un impegno col Signal Corps degli Stati Uniti d'America per fornire un apparecchio contro la somma di 125 000 lire, il quale corrispondesse press'a poco alle condizioni poste dal Sindacato francese: con questo, che i fratelli Wright per il compimento di tale impegno hanno offerto cauzione e il premio stabilito è soggetto ad aumento quando l'apparecchio superi le condizioni di velocità, di altezza e di attitudine a trasporti stabilite dall'impegno stesso.

I fratelli Wright hanno provveduto al compimento del loro duplice impegno con due apparecchi perfettamente identici dovuti allo studio di entrambi e ad una sesennale mutua intensa collaborazione.

Per il Sindacato francese la prova definitiva è avvenuta sabato 10 ottobre, giorno nel quale Wilbur Wright volò col suo aeroplano e con un passeggero, il signor Pain-

levé, membro dell'Istituto di Francia per un'ora e 9 minuti ad una velocità di 60 chilometri all'ora, ad un'altezza media da 15 a 20 metri raggiungendo alcune volte anche l'altezza di 30 metri.

Wilbur Wright non deve pertanto oggi in Francia che ammaestrare al pilotaggio dell'aeroplano tre allievi per conto del Sindacato, i quali sono: il conte De Lambert, un ufficiale delegato dal Ministero della Marina, e ufficiale delegato dal Ministero della Guerra. Egli farà nello stesso tempo esperimenti di volo in altezza, quindi si recherà in America per compire il contratto del Signal Corps essendo state tragicamente interrotte le prove del fratello Orville.

..



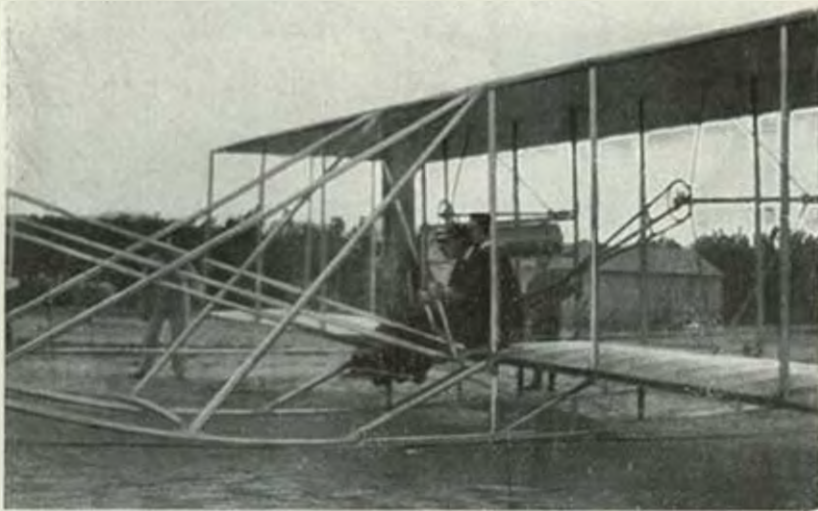
Una delle due ruote che servono alle dislocazioni per terra dell'aeroplano.

L'aeroplano Wright non ha più né l'aspetto né il funzionamento di un istrumento di esperienze. Ha bensì tutti i caratteri di un mezzo di locomozione, cioè di una vettura aerea. Non intendo con questo di dire che esso non sia ancora perfettibile, ma nei rispetti dell'aviazione avvenire esso può essere confrontato alle primissime automobili che vedemmo dopo i tricicli ed i quadricicli.

Esso si compone di una grande cellula di due piani orizzontali sovrapposti, di m. 2 di

larghezza ciascuno e di 12 m. 50 di apertura, leggermente concavi al di sotto, con le estremità arrotondate, legati da un sistema di aste articolate di fili di ferro in croce di Sant'Andrea. Superficie 50 mq.; altezza tra i piani m. 1,80. Davanti a 3 metri il timone di elevazione costituito da due piani mobili, supportati da due rigide

mezzelune, in tela, disposti nello stesso senso di quelli della grande cellula e a questa collegati da un supporto svelto, a giorno, di aste rigide in legno. Di dietro il timone di direzione orizzontale, costituito da due piani piccoli longitudinali accostati e collegati alla cellula centrale da due aste, attaccate rispettivamente al centro dei due piani della grande cellula; nel mezzo di questa un motore di 25 HP del peso di 90 chilogrammi a quattro cilindri verticali di 108 di alesaggio per 100 di corsa, con camicia d'alluminio, e raffreddatore verticale laminare, accensione a magneto con frizione diretta, senza carburatore, con pompa diretta ai cilindri, con presa sopra un albero che a 1200 giri il minuto dà rotazione a due catene divergenti demoltiplicate in ruota da 9 a 33, come ingranaggi di bicicletta, che fan girare a loro volta e in senso contrario, a 450 giri, due eliche di 2,80 di diametro fatte di due pale



Lo slancio sulla rotaia (tra i due pattini).
A bordo con Wright il Segretario Generale del T. C. I.

di legno e poste subito dietro la grande cellula da una parte e dall'altra del motore, ma sullo stesso piano di rotazione.

Sul davanti della grande cellula, sul piano inferiore e a sinistra del gruppo motore, due seggiolini con schienali e poggiatesta: il primo accosto all'accensione per il viaggiatore, il secondo per l'aviatore.

Questo ha da un lato e dall'altro due leve rigide in legno.

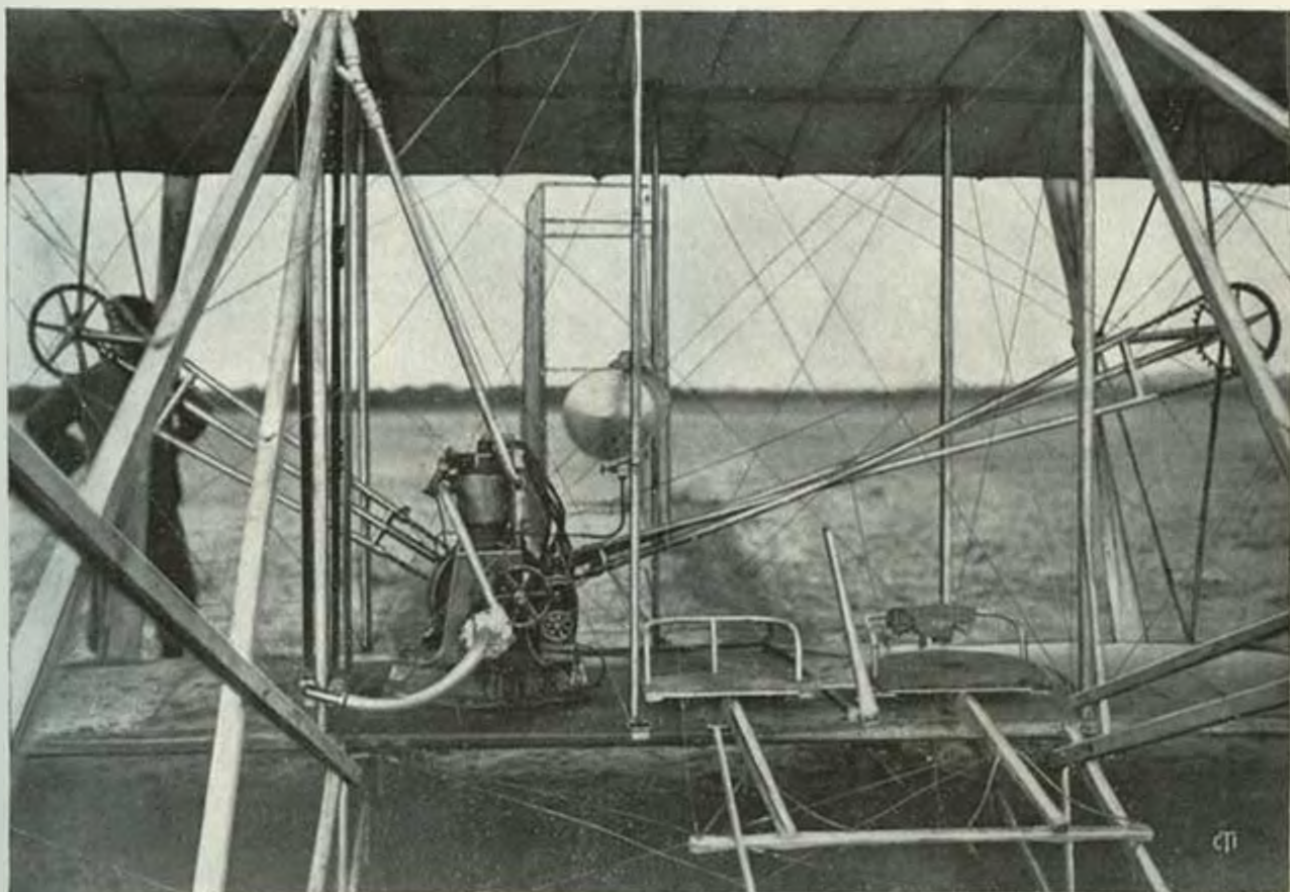
La leva a sinistra che agisce come quella del freno nell'automobile dà e gradua l'inclinazione dei piani del timone di elevazione: è con essa che egli mantiene la stabilità del volo, o che produce l'ascesa o la discesa.

La leva a destra ha due movimenti; — innanzi e indietro come la prima per far girare sulle due aste il timone posteriore di direzione orizzontale itineraria; — a destra e a sinistra per il *gauchissement* dei piani della cellula centrale.

Il *gauchissement* consiste nel piegare, stirandole, le estremità dei due piani contemporaneamente in alto per l'una estremità e in basso per l'altra o viceversa: corrisponde all'elastica incurvatura delle estremità delle ali degli uccelli che praticano il volo librato quando fanno i loro fulminei rovesci di direzione; e serve per



I piani equilibratori del timone di elevazione. — Nel centro la regina Margherita che si intrattiene con W. Wright.



Nel mezzo il gruppo motore dal cui albero si dipartono a destra e sinistra le due catene di demoltiplicazione delle eliche; nel centro, a tergo, il timone di direzione: a destra sul davanti i due sedili per il passeggero e per l'aviatore; la leva tra i due sedili aziona il timone a tergo e il *gauchissement* delle ali ai lati.



L'aviatore al comando delle due leve: a destra (di chi guarda) la leva del timone di elevazione (innalzamento e discesa); a sinistra quella del timone di direzione e del *gauchissement* delle ali. — In questa fotografia il serbatoio della benzina è verticale, mentre attualmente Wright gli ha dato la disposizione orizzontale (vedi sopra).

sostenersi nelle voltate e nei casi di buffi irregolari di vento dai lati.

Queste due leve formano tutto il comando dell'apparecchio. Il volo e la vita sono a loro affidati.

Il motore marcia sempre allo stesso rendimento: non ha cambio di velocità, non freni — solo il comando con filo all'accensione.

Sotto le cellule non vi sono nè telai nè ruote fisse all'aeroplano: solo due pattini di 40 cm. di altezza. L'apparecchio, del peso totale di 400 chg., ha l'aspetto generale di una cosa meccanica, di una leggera ma solidissima macchina tirata dall'innanzi, anzichè allungata all'indietro.

Vediamo ora il funzionamento.

Slancio. — Due ruote staccate di carriola con supporto superiore, poste ai lati della cellula centrale servono per trainare l'apparecchio sino alla rotaia in legno lunga 24 metri. Questa ha nel mezzo per tutta la lunghezza una lista



La corda scorrendo sopra carrucola si attacca con gancio ai pesi che vengono innalzati sul pilone mentre l'altro capo si fa scorrere lungo la rotaia e si attacca al pattino dell'aeroplano.

di un centimetro, in ferro, su cui posa il pattino con due rotelle d'un supporto che sostiene da fermo l'aeroplano sulla cellula centrale. Le due ruote sono levate, il supporto è legato ad una corda da un lato libera, e che dall'altro fa capo a un peso di 600 chg. sostenuto nel centro di un pilone in legno: una volta l'aeroplano sulla rotaia, si tira la corda sino all'elevazione massima del peso: il motore è messo in marcia da fermo, facendo dar mezzo giro a braccia alle eliche che funzionano così come la manovella nell'automobile. Si fa cadere il peso e l'apparecchio striscia proiettato sulla rotaia: al termine della quale, e cioè dopo 20 metri di corsa terrestre, l'aeroplano lascia cadere pattino e corda, e, lanciato, rapidamente sale ad altezza che può variare da 5 a 20 e 30 metri secondo la volontà dell'aviatore: qui giunto viaggia.

Volo. — L'aeroplano vola a 60 chm. l'ora di ritto e in svolta, in posizione orizzontale come posasse sovra un piano e con una stabilità sorprendente, senza la minima oscillazione nè verticale nè orizzontale, e contro vento, e in favore di vento.

Il motore di 25 cavalli porta nei serbatoi di che fare almeno due ore e mezza di cammino,



Un volo a 50 metri.



Quando l'aeroplano è discosto, Wright rimette le ruote per trascinarlo nuovamente al pilone — a tergo le due eliche innate; nel centro il radiatore verticale.

ciò duecento chilometri senza fermarsi: non di più si chiede a un treno diretto e a una automobile: è noto che Wilbur ha già fatto senza fermarsi più di un'ora e mezza di volo da solo, e un'ora e dieci con un passeggero: ambe le volte si fermò soltanto perchè scendeva la notte.

Come sorprendente è la stabilità del volo in dirittura, così è meraviglioso il volo in voltata: gli archi delle svolte hanno sempre una corda

di non più di cinquanta metri: e le svolte sono a dritta o a manca come vuole l'aviatore: sembra allora che il piano ideale invisibile su cui scivola l'aeroplano abbia delle sopraelevazioni di curva.

Sopra si è spiegato come avvenga il funzionamento dei piani di *gauchissement*, per le voltate e per il so-

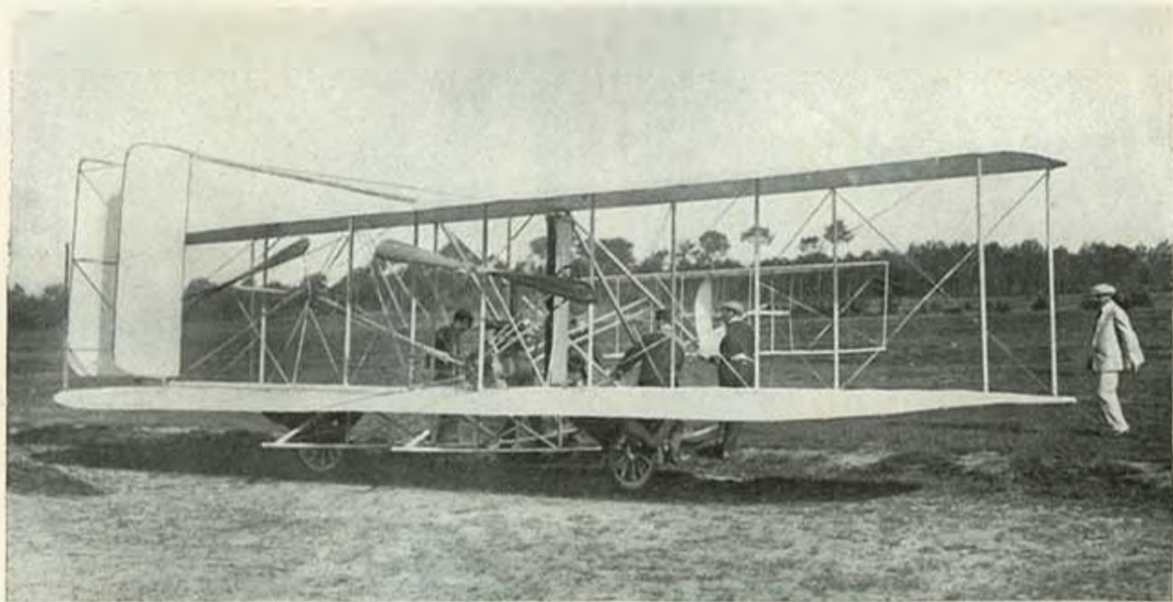
stentamento contro vento irregolare, e quello delle leve.

Discesa. — Per la discesa si arresta il motore togliendo l'accensione. L'arresto immediato del motore produce quello delle eliche: l'aeroplano è allora abbandonato a se stesso: l'aviatore lo dirige col timone di elevazione in linea obliqua verso terra e, giunto alla distanza di un paio di metri circa da questa, l'aviatore manovra

come per ritentare lo slancio in volo, ed allora l'aeroplano, spinto dalla forza d'inerzia, si libra ancora proseguendo diritto per una quarantina di metri sino a che, perduta una velocità per la quale l'attrito colla terra potrebbe essere dannoso alla resistenza dell'apparecchio, questo posa final-



La stabilità del volo: l'aeroplano prosegue in tale posizione come se i due pattini sottostanti scivolassero sopra un pannello invisibile.



L'aeroplano, disceso a terra, è ricondotto col sussidio delle due ruote, sia al pilone, sia all'hangar. Sotto la cellula centrale sporgono i due pattini che hanno origine dal fluone di elevazione.

mente sul suolo coi due pattini sottoposti alla cellula centrale, striscia sul suolo per una diecina di metri e si arresta finalmente con un tremito vibrante di tutta quella nervatura elastica di piani di tela, e di barre di pino d'America.

Normalmente l'aviatore attende a togliere l'accensione quando è già vicino alla terra circa sette od otto metri. Questo faceva credere che in caso di arresto del motore a grandi altezze potessero avvenire delle discese tragiche, ma Wilbur Wright ha voluto in questi ultimi giorni provare ad arrestare il motore a l'altezza di 25 metri: la manovra è stata tal quale come sopra descritta, cioè una discesa velocissima ed obliqua verso terra, un nuovo simulacro di slancio in alto vicino a questa, una librata di una cinquantina di metri e finalmente la breve slittata sul suolo.

L'aeroplano Wright, tal quale si presenta, ha già i caratteri, si disse, di un mezzo di locomozione aerea.

Si osserva, e non a torto, che per quanto non difficile, non dispendioso, non ingombrante, il metodo di slancio costituisce un difetto del sistema.

Vi sono alcuni che pensano che si debba arrivare all'elevazione dell'aeroplano da fermo col mezzo di eliche e, una volta raggiunta l'altezza voluta, si possa procedere al volo in direzione orizzontale. L'apparecchio così risultante dovrebbe essere una combinazione di elicottero e di aeroplano, ma Wilbur Wright che pure è l'uomo storico a cui si deve la prima vera e geniale applicazione della meccanica al volo dell'uomo, esclude la possibilità di questo abbinamento. Egli sta studiando ancora (il suo aeroplano è il prodotto dello studio di parecchi anni) di poter partire senza pilone in qualunque condizione di atmosfera: egli parte già infatti senza pilone quando il vento è forte in quanto questo, contrario, gli dà subito la resistenza necessaria, che egli deve invece sostituire collo sforzo del lancio quando l'aria è tranquilla.

Per quello che riguarda il trasporto dei pas-

seggeri egli ha già provato col motore da 25 cavalli a trasportare dei pesi rispettabili come Leon Bollée che pesa 108 chili.

Ora quando si pensa che in confronto di quello che avviene cogli aeroplani francesi che hanno le eliche che girano con presa diretta sull'albero del motore a 1200 giri, il Wright ha un apparecchio nel quale le eliche girano con demoltiplicazione dall'albero motore cioè solamente con 450 giri, si può ben comprendere come prima ancora di aver bisogno dell'aumento della potenzialità del motore, egli possa far aumentare la potenza di elevazione e di velocità dell'apparecchio con la sola riduzione della demoltiplicazione agli alberi delle eliche. Questo aumento di potenza di elevazione e di velocità deve essere però equilibrato con la resistenza dell'apparecchio all'attrito formato dalla velocità dell'apparecchio stesso (60 chm. circa) e dalla velocità del vento contrario, di modo che la forza complessiva è sempre di assai superiore alla velocità apparente dell'apparecchio.

Quanto alla disposizione, diremo, di carrozzeria non è certamente ancora il momento per potersi preoccupare del suo conforto, per quanto la cosa si intraveda già possibile.

Con la disposizione attuale dell'aeroplano sembra che si potranno trasportare anche più persone con degli spostamenti di alcuni organi per mantenere l'equilibrio dell'apparecchio e dei pesi sopra esso distribuiti.

E' certo che rimane nell'animo di chi ha visto volare Wilbur Wright, e soprattutto di chi ha avuto la fortuna di accompagnarsi a lui, che il suo aeroplano rappresenti il punto di partenza definitivo di applicazioni pratiche, prossime e stabili, di una locomozione aerea tanto facile, tanto sicura, tanto utile come la locomozione terrestre fornita dalle automobili.

E' quindi un'evoluzione prossima che si presenta nelle comunicazioni dei paesi e degli uomini, evoluzione apportatrice di chi sa quali profondi cambiamenti nei costumi sociali!

IL TURISMO IMAGINARIO

11° (POEMI, ROMANZI E NOVELLE).

Tutti i cavalli corrono senza freno... nei libri. Voi balzate loro in groppa, ed essi vi schiacciano sotto i piedi ».

E' questa una sentenza di quel grande spirito amareggiato che fu Jules Vallès. Tra le verità ch'ei sapeva trarre con l'acutezza geniale della osservazione dagli aspetti vari della vita quotidiana, lo scrittore dei *refrattari* aveva per inclinazione d'animo ed un poco anche per preconetto politico una strana preferenza per le verità sconcertanti. E si compiaceva, con una specie di voluttà dolorosa che gli era propria, di esagerarne le proporzioni.

Noi che siamo immuni da questa tendenza e che, nati in tempi più sereni, abbiamo dell'esistenza una concezione meno apocalittica, facciamo nostra soltanto la prima parte del profondo aforismo: quella migliore — e ripudiamo la seconda che è l'eccezione ingrandita traverso la lente del pessimismo.

Tutti i cavalli corrono senza freno nei libri — e tutti noi, qual più qual meno, li abbiamo

inforcati e ne ricordiamo con grato animo, talvolta con un po' di malinconia, l'ebbrezze dei galoppi vertiginosi, dopo i quali essi, i buoni corsieri, ci hanno deposto sul nudo terreno della realtà senza gravi urti e quasi senza scosse dannose.

Confessiamolo pure: noi l'amiamo il libro, questo mirabile strumento del pensiero che serba e reca a distanza di decine di secoli e di migliaia di chilometri il ritmo di un'idea o il moto d'un sentimento, noi l'amiamo per i tesori di scienza e di pratica che diffonde nel consorzio degli uomini; ma ci siamo affezionati soprattutto perchè è il nostro *veicolo* intellettuale. Esso trasporta la mente lontano dal mondo delle nostre abitudini che talora ci annoia per la sua monotonia.

Il cervello degli uomini ha sovente, al pari dei nostri polmoni, il bisogno di... cambiar aria. E se le nostre faccende e le nostre finanze ci inchiodano inesorabilmente entro la ristretta cerchia della abituale nostra residenza — il



Ulisse soccorso da Nausicaa nell'isola di Feacia.
Quadro di Guido Reni (Museo Nazionale di Napoli).

(Fot. Alinari).

libro ci compensa ad usura con un turismo audacissimo e ultrarapido traverso le plaghe sterminate del vero, del verosimile e dell'inverosimile.

Una prova dei nostri gusti in materia di stampati è che le opere le quali fecero maggior fortuna, che resistettero all'ingiuria del tempo

Alle riviste di dottrina lasciamo dunque ed agli orientalisti, di rievocare i fantasmi dispersi oltre i limiti della coltura ordinaria.



Viata dello scoglio di Scilla.

e valicarono vittoriose le barriere delle lingue, sono precisamente quelle d'indole fantastica, i racconti straordinari, esorbitanti dalla categoria degli avvenimenti comuni e, più di tutti, le storie di viaggi, i viaggi mai compiuti, le scorriere e le avventure incredibili verso cui sembra che lo spirito umano, insofferente di confini, si rivolga con nostalgia.

Il libro ci rammenta i nostri primi entusiasmi, i nostri sogni giovanili sbocciati con libero e selvaggio rigoglio, quando le ombre ghiaccie dell'esperienza non solevano ancora adugiarli.

Ebbene, ritorniamo giovani, cari lettori, una volta tanto. E' così piacevole l'illusione, non fosse altro che per un quarto d'ora...

Saltiamo ancora in sella (non abbiamo più l'antica agilità, ma pazienza) a questo cavallo maraviglioso: il libro; facciamo, una rapida corsa nel territorio del fantastico. Non perderemo tempo, e, finita la cavalcata, rinchiuderemo il nostro Pegaso nella scuderia, definitivamente votato al riposo, a meno di essere dei sognatori impenitenti.

Premettiamo intanto che non ci spingeremo in plaghe troppo remote, chè si correrebbe rischio di smarrirci e di non trovare più la via del ritorno.

Noi ci accontentiamo di risalire al vecchio Omero, autore del primo libro di viaggi in ordine cronologico, che si conosca dalla generalità.

Quante dolci memorie della nostra puerizia sono legate alle vicissitudini di terra e di mare del prode Laertide! E come ci interessavano!

Mi ricordo che, impazienti del lento procedere

che faceva la lettura nella larga cadenza dell'esametro solenne, sempre interrotta a tirarsi d'impaccio dalle secche delle radici greche — noi si trovava assai più conveniente ed agevole divorarcene in fretta e furia la traduzione nei fluidi endecasillabi del Pindemonte o del Maspero.

Faremo noi dunque ai lettori ed al grande poeta cieco l'ingiuria di ritessere con po-



Ulisse e le Sirene.

(Fot. Altari).

Rilievo di un'urna cineraria Romano-Etrusca. (Volterra, Museo Nazionale).

vere parole nostre le avventure di Ulisse, accompagnandone il fortunoso errare sotto le aurore fulgenti ed i cieli tempestosi, dalla grotta della ricciuta Calipso? Vogliamo ripetere il colorito ed ingenuo racconto che lo stesso eroe d'Itaca, dopo esser stato raccolto naufrago sulla riva di Feacia dalla gentile pietà di Nausicaa — pe-

ritissima lavandaia e graziosa principessa — fa innanzi al re Alcino, delle sue traversie?

No. E conosciamo tutti abbastanza anche la fama dei Ciclopi, i giganteschi e monocoli figli di Nettuno che avevano la pessima abitudine di mangiare nel latte i viaggiatori di passaggio, quasi fossero stati dei panini imburrati. Sappiamo anche che l'intemperanza ha sempre esercitato fin dalle più lontane età, un maligno influsso sul delicato organo della vista. E lo dimostra, oltre al parere degli igienisti, l'epilogo che ebbe in Omero la storia di Polifemo. Egli si ubbriacò come una tegola e cascò sotto la tavola secondo le regole e l'abitudini d'un perfetto *gentleman* americano. Allora il volpino

eroe greco lo arroventare un tronco d'albero in un braciere e gli sforacchia, con quel punteruolo, l'unico occhio. La qual cosa — è superfluo dirlo — ha per effetto immediato di ridurre il Ciclope alla cecità più completa, senz'altra alternativa che di far la spesa di un cane e di un bastone.

Nè meno curiosa è l'ospitalità di Circe, la famosa magliarda, regina dell'isola di Eea, che trova naturale di nutrire in porci metà dei navigatori Itacesi

e di nutrirli a ghiande. Per buona sorte il duce è provvisto di un amuleto contro la iettatura, fatto di cert'erba donatagli dall'alipede Mercurio, e rompendo il tristo incanto, ritorna i disgraziati compagni alle primiere sembianze.

Vale la pena di notare come i turisti del mito classico professino una particolare predilezione per certe località, anche quando essi sembrano mulinati in piena balla del Fato avverso.

Anche Ulisse, per esempio, non può dispensarsi dal passare sottovento all'isola delle sirene, la cui esistenza ogni dotto geografo antico si sarebbe guardato dal mettere in dubbio. Il protagonista del poema omerico se la cava anche qui con onore mettendo in opera uno degli strattagemmi famigliari alla sua feconda ingegnosità. Egli fa colare entro le orecchie dei suoi compagni (allora non era ancora di moda la bambagia) della cera fusa, ed ordina di es-

sere legato all'albero della nave. Il provvedimento, come si vede, era energico; ma intanto il legno filava a vele gonfie abbandonando le spiagge infide e lasciando le perfide ninfe con tanto di naso. Subito dopo eccolo rasentare le spalancate voragini di Scilla e Cariddi che gli rapiscono sei uomini d'equipaggio. All'inferno c'era stato qualche tempo prima perchè nulla d'indispensabile mancasse al suo itinerario.

Di quest'ultima gesta rimane — tramandataci dalla credenza dei latini — un nome superstite ancora ai nostri giorni: il nome di *Averno* dato ad un piccolo lago della Campania posto fra Cuma ed il golfo di Baia a circa 4 chilometri da Pozzuoli. Questo laghetto occupa il cratere di un vulcano spento. L'aspetto cupo e desolato che gli conferivano le aspre ed erpendici coperte anticamente da dense foreste, contribuì forse, insieme colla mefitite delle esalazioni sulfuree svolgentisi da quei dintorni, a far sì che greci e romani vi stabilissero il vestibolo dell'inferno ed il teatro della visita di Ulisse alle ombre dei trapassati. Certo è che Cuma, la vicina città, fu sede della Sibilla, la maga sacerdotessa



La Maga Circe. - Quadro del Dosso (Villa Borghese, Roma).

(col. *Alinari*)

sa che aveva il dono di predire il futuro e che era in grande confidenza colle anime dei morti, tarda collega e conterranea di Eusapia Paladino.

O Ulisse simbolo grande ed ideale della febrile anima umana, giovanetti e fanciulli sentimmo rivivere dentro di noi qualche poco del tuo spirito anelante ed avventuroso! Ci sembrava di aver partecipato noi pure alle vicende narrate dalla limpida ed olimpica vena del cantore antico.

chiudendo il volume ci addormentavamo senza cattivi sogni. Eravamo soddisfatti, poichè la storia aveva una gioconda conclusione. L'espugnatore di Troia, invitto nella lotta contro le forze delle avverse divinità, approdava felicemente nell'isola dirupata ove la dolce Penelope deludeva, sospirando il ritorno dell'consorte, la rapace insidia dei Proci.

E' con un dolore intimo, come nell'apprendere una disgrazia toccata ad un nostro caro amico, che noi abbiamo visto in seguito riprendere e mutare la favola dal tragico spirito di Dante.

Povero Ulisse! Il grande giustiziere lo ha consegnato alle eterne pene dell'inferno nel Canto XXVI. Le grandi virtù del greco, quelle stesse che gli fecero condurre a termine le celebrate imprese, confinano troppo coi vizi di questa nostra peccaminosa natura. Egli aveva osato oltre il limite concesso al destino degli uomini, Dio punisce l'empietà in morte ed arresta il temerario slancio della sua smania... turistica, facendolo perire nei vortici dell'immenso Atlantico inesplorato.

Secondo l'Alighieri l'eroe non volse la prora verso il patrio Egeo; ma struggendosi di conoscere nuovi mondi, induce i compagni, a seguirlo in un viaggio d'esplorazione al di là delle Colonne d'Ercole.

*Nè dolcezza di figlio, nè la pietà
Del vecchio padre, nè il debito amore
Lo qual dovea Penelope far lieta
Vincer potero dentro a me l'ardore
Ch'ì ebbi a divenir del mondo esperto
E degli vizi umani e del valore:*

così Ulisse confessa ai due pellegrini dei regni bui.

Questa è la sua condanna; ma in ciò ugualmente sta la sua assoluzione. Dante che si è sentito egli pure assillato da quel pungolo a cangiar luogo, a girare ed a conoscere il mondo, non può fare a meno di concedergli le attenuanti, di cui egli medesimo avrà un giorno bisogno.

E nell'invocazione che gli mette poco appresso sulle labbra per spronare i compagni a non abbandonarlo, è tutta quanta la sua riabilitazione:

*Considerate la vostra semenza
Fatti non foste a viver come bruti
Ma per seguir virtute e conoscenza.*

Quale avvocato! Nella lapidaria eloquenza di questi tre versi è nobilmente espressa la morale, la psicologia ed il programma di tutti i turisti che vissero e che vivranno. Quanto opportunamente il Touring potrebbe toglierli a propria insegna!

Ma, dopo questa breve concessione, il grande ghibellino chiude il ferreo spirito alla simpatia ed alla pietà.

Ulisse ha peccato e ne sopporti la pena inesorabilmente.

Così prosegue il racconto narrando come il duce acheo, entrato in alto mare, dopo ben cinque mesi di navigazione, vedesse spuntare lontano un'altissima montagna bruna, dalla quale sorse un ciclone che s'abbattè sulla misera nave e dopo d'averla aggirata tre volte su sè stessa, la cacciò nei profondi abissi del mare che fu sopra noi richiuso.

Pace all'anima sua!

Sembra tuttavia che Dante non gli abbia attribuito questa deplorabile fine per comodo de' suoi principii teologici, o per vaghezza drammatica; ma ch'egli si sia appoggiato alla versione che in proposito ne lasciò Plinio il giovane.

La leggenda di Ulisse ha innamorato molti grandi ingegni che scrissero in versi ed in prosa intorno alle di lui memorabili intraprese.

Noi ci limitiamo a citare solo un libro che per più secoli fu in Francia il vangelo letterario e pedagogico delle giovani generazioni. Vogliamo dire del *Télémaque* di Fénelon, nel quale si trovano descritti in una purezza cristallina di stile e in una classica semplicità d'espressione

che son le migliori doti di questo scrittore, i viaggi e le avventure toccate a Telemaco, il figliolo d'Ulisse, mentre d'isola in isola, di mare in mare rincorreva le tracce del suo grande genitore.

E neppure vogliamo trascurare di far un cenno dell'*Eneide*, l'epopea di un altro famoso errare, il superbo monumento che Virgilio eresse alla tradizione del seme quirite.

Poichè i romani credevano realmente di derivare in linea retta dal pio figlio d'Anchise e di Venere.

Le cronache antiche, oltre agli *Annales* di Ennio, assicuravano questa nobilissima discendenza.

Nell'*Eneide* noi troviamo ripetuti — turisticamente considerando — la più parte degli episodi dell'*Odissea*, narrati con una eloquenza più morbida e con un animo più mite e spirante maggiore umanità di sentimento.

Ulisse è un barbaro e tale lo sente e lo raffigura la Musa del mitico Omero.

Enea è un guerriero anch'egli; ma acquista nei versi di Virgilio un rilievo, ed una composta e forte dolcezza sacerdotale.

Per resto anche nell'*Eneide* non ci scostiamo dalla geografia del poema greco.

Anche qui compaiono le Arpie, anche qui fanno capolino i cefei di Scilla e di Cariddi, la Sibilla emette l'oracolo, i personaggi fanno una corsa all'inferno. Tornano in campo i massicci Ciclopi dei quali l'autore determina la patria, fissandola nelle adiacenze dell'Etna. E' molto conosciuta una leggenda secondo la quale questi giganti abitavano nelle viscere del Mongibello a battevano la mazza sull'incudine del dio Vulcano.

Alcuni interpreti delle lontane credenze opinano anzi che questo racconto riveli quanto sia antica l'arte e l'industria del minatore. Giacchè tale doveva essere l'occupazione di alcuni popoli siculi che per i primi scoprirono e adottarono l'uso dei metalli.

Può darsi che la lampada la quale serviva loro per rischiarare la tenebra sotterranea, assicurata — come usasi ancor oggi — al sommo del capo, abbia creato la superstizione popolare di esseri fantastici aventi un occhio solo in mezzo alla fronte che vivevano una esistenza da trogloditi.

Il viaggio del pio Enea, sempre seguito all'alcagna dall'inseparabile *fido Acate*, termina sulle coste italiane in cui il teucero Eroe ha la missione di gettare le basi del futuro impero romano.

Sbarca a tempo per poter dare onorata sepoltura alla nutrice Caieta, della quale vuol che la città di Gaeta abbia ereditato il nome.

...litoribus nostris...

Aeternam, moriens famam, Caieta dedisti.

E dal momento che siamo in tema di epopea, facciamo un bel salto di millequattrocento anni e più, e veniamo ad un altro immortale volume di turismo. Il libro più schiettamente italiano, il più splendido romanzo che vanta la nostra letteratura: l'*Orlando Furioso*.

Virginio Ariosto, figlio dell'Omero di Ferrara nella biografia ch'egli ci lascia del padre suo ci fa sapere che questi «era gran camminatore. Partendosi (una mattina d'estate) da Carpi (per fare esercizio) venne in un giorno a Ferrara in pianelle, perchè non aveva pensato di far cammino».

Non c'è da stupire che il poeta «battesse record» delle meditazioni peripatetiche, sia pure in pianelle: sfido! egli aveva preso le mosse

dalla città che, a distanza di secoli, doveva poi dare i natali a Pietri Dorando!

E si capisce anche come l'Ariosto rifletta questa qualità di camminatore nella trama delle sue deliziose « corbellerie » che ha intessuto di ottave rapide e scintillanti come una sfilata di baldi ciclisti al sole d'un mattino primaverile. Infatti di che cosa consta fondamentalmente *L'Orlando Furioso*? Della fuga d'Angelica, la figlia altera del re del Gran Cataio, dietro alla quale, in un intreccio vivo e continuo di armi e d'amori, si scatena la muta bramata dei cavalieri innamorati.

Il mirabile racconto si chiude — ci avete pensato? — con una impresa d'aviazione. — Proprio! È Astolfo che, prima cavalcando l'ippogrifo, il portentoso cavallo alato, e poi più comodamente assiso sopra il carro di S. Giovanni (era probabilmente la vettura dell'Apocalisse) giunge sulla luna, ove sono esposti in barattoli accuratamente tappati i cervelli di coloro che sulla terra n'erano rimasti scemi.

Così, presa l'ampolla recante l'etichetta: *seno d'Orlando*, la porta al suo legittimo proprietario, il quale, recuperandolo, cessa naturalmente... d'essere Furioso e pone termine, per conseguenza, alla avvincente narrazione.

Alla categoria dei poemi turistici conviene assegnare altresì tutti quelli che trassero ispirazione dalla medesima fonte e che ebbero egual metodo di svolgimento: e tra essi, principalmente il *Morgante Maggiore* del Pulci, *L'Orlando Innamorato* del Boiardo e la *Gerusalemme Liberata* del Tasso.

Anch'egli, l'infelice vate di Sorrento, la cui esistenza travagliata da una diuturna e nervosa incontentabilità di sé e degli altri, fu un complesso strano di sogni e di viaggi — illustrò coll'empito sonoro ed appassionato delle sue strofe il massimo fatto storico del turismo collettivo medioevale: la conquista del Santo Sepolcro, a cui traevano gli eserciti e dietro di essi, intere popolazioni di cupidi e di fanatici. Sul canevaccio della illustre ed autentica gesta seppe ricamare i più impressionanti e commoventi episodi ch'ei trasse dalla ferace immaginazione.

Un postumo compenso al sospirato cantore di Leonora fu recato di poi per lungo volgere di anni da due città italiane parimenti superbe di opposta malia: Napoli e Venezia, alle quali nelle sue peregrinazioni frequenti aveva inutilmente chiesto un po' di pace per l'animo ed il cervello tormentati.

A Napoli scompaiono ora gli ultimi « Ri-

naldi » della *Gerusalemme*, i popolari ermeneutici tassiani che in mezzo alle piazze solevano spezzare allo scuguzze ed al lazzarone l'arduo pane del poema sacro — e tanto e si coscienziosamente lo spezzavano, da far piangere di pietà perfino i sassi sulle sorti grame della Gerusalemme, oppressa ancora una volta sotto i colpi manigoldi dei nuovissimi infedeli.

È Venezia, Venezia che sentì echeggiare nelle notti fantastiche di luna, lungo il mobile argento de' suoi canali e contro le *réveries* marmoree de' suoi gloriosi palagi, la voce lenta del gondoliere, rievocante sul metro di Torquato Tasso le glorie del pro' Buglione, il valor di Tancredi e le beltà di Erminia e di Clorinda.

Tuttavia, per quanto signora dei cuori più semplici, l'onda armoniosa dei poemi italici — ahimè — non ha potuto rivaleggiare con un racconto in prosa d'una fanciullesca primitività di pensiero e di forma che si identifica colla mentalità delle genti rurali.

Guerino — cognominato « il Meschino », il quale si mette la strada fra le gambe e si reca agli « arbori del sole » per farsi rivelare la propria nobile origine onde gli sia permesso di distribuire quindi innanzi con maggiore liberalità, botte di spada e colpi di mazza legittimati dalla dignità di cavaliere — è l'Ulisse del nostro popolino.

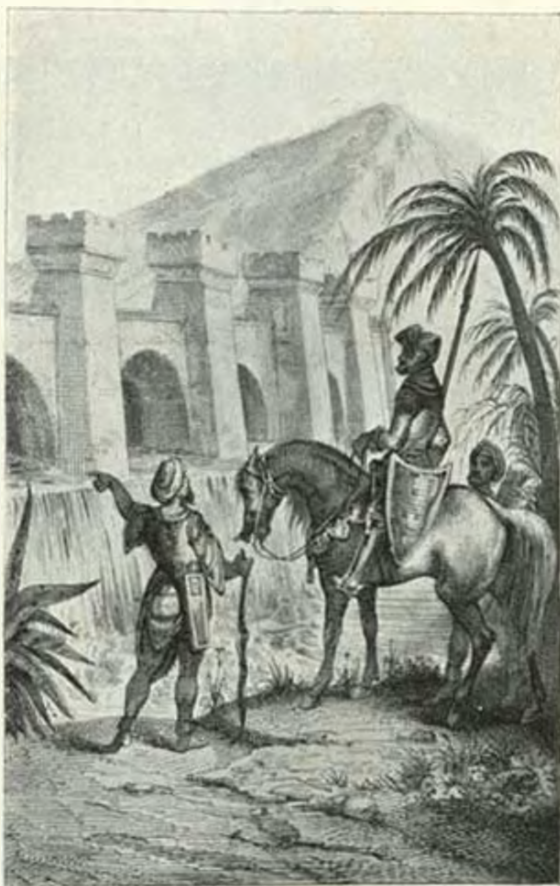
Il bifolco, durante le lunghe serate d'inverno, nel tepore nebbioso e soffocante della stalla, compita al chiaro incerto e tremulo del lumino preistorico, la nuova Odissea e lo circonda il crocchio intento delle donne e dei fanciulli. Per costoro è l'unico testo, quello che compendia tutta la loro biblioteca e riassume

ogni loro cognizione di storia antica e di lingua nazionale.

E non solo i viaggi del *Guerino* fan la spesa della lettura, ma si può dire, del teatro dei poveri. In molte regioni d'Italia vanno girando anche oggi di villaggio in villaggio quegli avanzi del glorioso carro di Tespi che sono le baracche di burattini, alla ribalta delle quali il Meschino è l'eroe invulnerato di tutte le singolari tenzoni e gioppino o pulcinella sono i suoi servi fedeli.

Fra i racconti di viaggi immaginari non sarà troppa irriverenza se noi poniamo anche i *Viaggi* di Marco Polo, il quale, se porge del lontano oriente molte notizie esattissime a' suoi contemporanei, ne sballa anche parecchie di massicce. State a sentire quello che dice a proposito di certo brigantaggio persiano:

« A Camadi in Persia, gl'*ischerani* che corrono il paese — per rincantamento, fanno pa



Guerino Meschino alle chiuse del Nilo.

rere notte sette giornate alla lunga, perchè altri non si possa guardare ».

Bisogna indulgere all'Erodoto veneziano, che soleva riportare in piena buona fede quanto sovente non era che superstizione delle genti in mezzo a cui veniva a trovarsi.

D'altronde la Persia era a quei tempi... molto più lontana da Venezia di quel che non sia attualmente e neppure i cavalieri erranti bazzicavano in quelle estreme plaghe.

Ma prima di abbandonare il campo dei cavalieri erranti vale la pena di ricordare anche il *Don Quixote* della Mancha, che, poveretto, ebbe dal Cervantes l'incarico di servir loro da beccchino.

Passiamo quindi ad inchinare l'ingenuo *hidalgò*; egli lo merita. I franchi paladini sono morti da un pezzo, ma il mesto e generoso cavaliere « dalla triste figura » vivrà fin che a questo mondo vi siano dei mulini a vento contro cui correre a lancia in resta.

Un ultimo poema non possiamo passare sotto silenzio: è quello in cui il genio passionale ed un po' zingaresco di Giorgio Byron ha voluto simboleggiare la propria vita e le aspirazioni inquiete dello spirito di eterno turista. Il pellegrinaggio del *Giovane Aroldo* nella affascinante finzione di viaggi che son contenuti nei primi tre canti, freme di tutti gli impeti ed i gridi di quell'intelletto esuberante a cui la realtà era campo troppo angusto, e si conchiude fondendo in una concitata relazione poetica, i casi di Aroldo con quelli dell'Autore.



Gulliver
fra i Lillipuziani.

Ma il primato dell'audacia fantastica dobbiamo riconoscerlo ai precursori, ai filosofi ed agli uomini politici che con maggiore o minore approssimazione profetica, intesero accaparrare l'avvenire per fondarvi le città ideali del loro cuore o delle loro teoriche.

Si sa: non sempre, in materia politica soprattutto, è dato di dire chiaro e tondo il proprio sentimento, massime quando esso è in flagrante contraddizione con l'ordine vigente delle cose e con l'abito mentale dei contemporanei. Ed anche nel caso della maggior libertà d'opinioni il metodo narrativo e materiato di fatti concreti è sempre più accessibile e più grato al pensiero ed all'animo di ciò che non siano le astratte speculazioni critiche.

Aggiungeremo che l'edificarsi un mondo sensibile ove adagiare le proprie aspirazioni di innovatori è cosa piacevole tanto più allo stesso filosofo che in quella costruzione trova un rifugio contro le urtanti ed invincibili avversioni che la miseria della realtà presente gli ispira.

Passiamo quindi in rivista le ben congegnate utopie degli amici dell'umanità che, ognuno per conto proprio, videro questa schiatta oppressa

di contrasti e di fatiche, rigenerata e felice nell'applicazione della loro infallibile ricetta filosofica.

Cominciamo dal primo e dal più grande dei filantropi intellettuali. Il greco Platone che nella serena nitidezza della concezione ellenica, largì la perfetta e geometrica dottrina delle costituzioni sociali.

Platone era un greco nel più schietto senso della parola: egli sognava la bellezza dei fatti, pulsante euritmicamente colle orientazioni dell'intelletto. Naturale era quindi che fondasse la *Repubblica*, il governo per eccellenza, ove le contese ed i dolori del genere umano avessero tregua.

Ne' suoi limpidissimi dialoghi crea per ciò uno Stato avente press'a poco i medesimi capisaldi della costituzione di Licurgo, temperati un poco nella ferocia di certi imperativi, dal sentimento dell'attica spiritualità.

Facciamo una corsa, attraversiamo con grande disinvoltura l'era greca e romana ed arriviamo, senza neppure essere trafelati, alla caduta del grande impero latino.

E' l'ora grigia in cui la civiltà fulgida e secolare del più illustre popolo del mondo s'inabissa sotto i vortici straripanti delle invasioni barbariche. Ora disperata di terrori e di lutti, ora che suade alle gramaglie ed alla cenere, che invita a prepararsi alla morte, dopo che Roma eccelsa ha cessato di essere.

Ma una voce di conforto e di speranza sorge dalle carte di un credente, Aurelio Agostino colla *Città di Dio*, nella quale si irradia dalle sfere supreme il pacificatore influsso della fede e della morale.

Ma il periodo dell'incubazione è lungo. Prima deve trascorrere il buio medioevo: gli albori della Rinascita verranno tardi ad apprestare col loro vivo rimescolio d'idee, la materia fantasiosa di altre chimere politiche e sociali.

Ma il periodo dell'incubazione è lungo. Prima deve trascorrere il buio medioevo: gli albori della Rinascita verranno tardi ad apprestare col loro vivo rimescolio d'idee, la materia fantasiosa di altre chimere politiche e sociali.

La *Città del Sole* del Campanella, raccoglierà poscia gli intendimenti dei visionari teocratici, l'*Utopia* di Tommaso Moro sopraggiungerà a interpretare delle tendenze democratiche dei tempi, la *Nuova Atlantide* di Bacone integrerà gli aneliti degli innamorati della scienza e finalmente non ultimo ipotecatore del futuro, in questi ultimi anni, l'americano Bellamy si addormenterà per il piacere di farci ridestare con lui in pieno 2000 e di indurci ad ammirare i progressi miracolosi dell'industria e l'assetto cronometrico del consorzio collettivista.

Utopia. — lo dice la stessa etimologia della parola — è un luogo incantato... che non esiste in nessun luogo, ma che ha salde ed incrollabili fondamenta nello spirito dei filosofi.

E' anche vero però che un poco filosofi noi lo

siamo tutti, poichè, come ne urge la necessità di trasferirci idealmente traverso lo spazio, così ci sentiamo spinti di volta in volta ad emigrare traverso il tempo — ed essendo libera la scelta, in questa sorta di traversata diamo piuttosto la preferenza al futuro ignoto e vergine che possiamo per conseguenza loggiarci secondo i nostri gusti.

Un'altra classe di viaggi: i più stravaganti e gustosi; le raffigurazioni di mondi e di cose che servono come travestimento alle intenzioni pungenti della satira.

Una maschera vario-pinta ed allegra può lanciare gli strali più aguzzi ed anche colpire nel segno; ma gli uomini di spirito si faranno sempre un dovere di divertirsi e di riderne. Senza contare che è la pura finzione quella che ha dato la popolarità e la rinomanza a certi libri.

Guardate ad esempio *I viaggi di Gulliver*. Prima di tutto — fanciulli ancora — li abbiamo letti colla foga divoratrice della curiosità. Che belle ore d'allegria ci procuravano le improntitudini di quel popolo alto un pollice che il viaggiatore avrebbe potuto mettersi in sacoccia! In fondo poi — a parte l'ingrato trattamento fatto all'ospite uomo monta-

gna — non ci appariva troppo strano che le opinioni politiche a Lilliput si dividessero in base ad una questione di scarpe.

Ci sembrava normale che i partigiani dei tacchi bassi guardassero in cagnesco quelli che giuravano sull'opportunità dei talloni alla Louis xv. Come ci sembrava naturalissimo che una guerra potesse venir dichiarata per un diverso apprezzamento circa il capo da cui rompere le uova. Le nostre controversie e le nostre baruffe a quell'età non avevano maggiori origini, nè più solida consistenza. Solo non avevamo ancora imparato a vergognarcene.

Quando fummo adulti invece, rileggendo quelle stesse pagine, ristemmo pensosi ed accorati per

la profonda amarezza del pensiero che l'aveva vergate.

Tanto a Lilliput fra i nani, che a Brondingnac fra i giganti, alti come le più alte torri, noi abbiamo ravvisato la nostra società; ma essa vi faceva sempre una ben triste figura. Eravamo poi sempre noi ad apparire compassionevolmente dei lillipuziani. L'autore ci aveva visti nelle nostre gioie, nei nostri dolori, nelle nostre vanità e nei nostri odî, come in fondo ad un cannocchiale rovesciato.

Ma volgiamoci un po' indietro e verso più spirabil aere.

Non è mestieri che vi presentiamo lo scrittore che c'interessa. Il sire di Bergierac gode da qualche anno a questa parte di una notorietà invidiabile.

Sarà forse più per le sperpicate dimensioni del suo naso e per le sue prodezze da spadaccino, che non per la sua sapienza ed il suo originalissimo ingegno. Ma non importa, Edmondo Rostand gli ha fatto una bella *réclame*.

Comunque, è da sapersi che il nostro guascone — il quale viceversa pare sia nato a Parigi — adoperava con la medesima formidabile perizia la punta della spada e la punta della penna.

Sapeva indifferentemente, secondo l'occorrenza, tagliare la pel-

le come tagliar i panni all'avversario. Fece tanti occhielli nel ventre come sonetti, epigrammi e racconti indiatolati di stravagante inventiva e di brio mordace.

Il suo celebre *Viaggio alla luna* è appunto una fiaba di questo genere.

Egli una sera, vedendo l'astro della notte in tutto il suo splendore, tondo e lucido come una placca di rame, sostiene in una discussione d'amici che la luna è un mondo grande, sferico ed abitato al pari della terra.

Per provarlo raccoglie entro un certo numero di bottigliette qualche goccia di rugiada e se ne fa una bella cintura. Il sole saettandovi dentro trarrà a sè, com'è solito fare, la



Le fiamme sono state applicate. I petardi scoppiano....

rugiada e questa, imprigionata entro le fiale, lo avrebbe sollevato alle più grandi altezze.

Dopo la teoria la pratica. Si presenta con la sua cintura di bottiglie al sole e, come aveva preveduto, si trova presto librato nell'immensità. Ma poiché il suo strano veicolo tende a portarlo verso l'astro maggiore, Cirano non fa altro che spezzare qualche boccetta, ed eccolo di nuovo dolcemente a terra.

Ma sapete dove si ritrova? Nientemeno che nel Canada. Il cavaliere poeta che vuol rendersi ragione di tutto, spiega il fatto dimostrando come nel breve tempo ch'ei si trovava sospeso in aria, la terra ha effettuato il suo moto di traslazione da occidente ad oriente e gli ha fatto trovare sotto i piedi un altro continente.

Ma l'idea di raggiungere la luna non lo ha mai abbandonato. Mentre trovasi in America si fabbrica una macchina volante colla quale conta di vincere la resistenza del peso.

Un giorno vede il suo ortottero in mano a dei cittadini di Boston che vi attaccano sotto razzi e girandole per darvi il fuoco.



....el ha condotti in giro per tutto il mondo, sopra e sotto il mare, sotto e

La prospettiva imminente di vedere il frutto di tanti studi e fatiche in preda alle fiamme, lo spinge là in mezzo; ma è tardi ormai. Le fiamme son state appiccate, i petardi scoppiano, dai fianchi dell'uccello di legno sprizzano zampilli di luce in mezzo a cortine di fumo: la macchina si alza ed egli vi è dentro. E sale e sale... Ma quando il bizzarro aereonauta se la vede già brutta e s'attende l'incendio dell'apparecchio, gli par d'accorgersi che una nuova forza lo attrae in su e poco dopo, senza farsi gran male, si trova sul satellite terrestre, ove vi sono delle armi che, esplose, colpiscono la selvaggina, la spiumano, la mondano, la arrostiscono... e finalmente la fanno cadere a terra; — ove, per non dire di più, il conto dell'oste vien sempre pagato con pochi versi di non malvagia lega.

Narrazioni turistiche paradossali od assurde noi le troviamo pure in Voltaire col *Candido* e col *Micromega*, in Poe che deve appunto il principio della sua celebrità alla terrificante novella *Un manoscritto in una bottiglia*, in Musset col grazioso componimento *Voyage ou il vous plaira*, in Cooper colle sue storie di pirati; ma il vero e più celebre libro di viaggi, quello che ha fatto epoca e che ha figliato un vocabolo nuovo e comune a tutte le lingue, ed un popolo di imitatori — è *Robinson* di Daniele Foe. Quante volte non ci siamo augurato di perderci in un'isola deserta!

Quante domeniche siamo partiti da casa colle tasche piene di noccioli, di grani di frumento, di fiammiferi e di ami da pesca!

Che cosa ci mancava? Oh, poco assai! Soltanto un po' di oceano, un buon naufragio ed una terra disabitata. Allora solo ci saremmo decisi a trasferire al *Venerdì* la predilezione che da scolari si accordava invece alla giornata di Giovedì.

Ora, nondimeno riconosciamo che sarebbe stato prematuro allontanarci dai paesi civili, perchè i nostri babbi non avrebbero potuto comperarci, in premio dei nostri buoni diportamenti, i romanzi del Verne e ci sarebbe mancata una delle gioie più intense e prolungate della nostra giovinezza.

Giulio Verne è l'amico dei fanciulli. Con lui abbiamo appreso più cognizioni che in anni ed anni di studi faticosi ed austeri; quel poco di rigorosamente scientifico che in forma piana egli ci espone in mezzo agli episodi de' suoi meravigliosi racconti — non l'abbiamo più dimenticato.

Noi gli dobbiamo molta gratitudine; egli ci ha preso paternamente per mano e ci ha condotti in giro per tutto il mondo, sopra e sotto le onde del mare, sotto e sopra la crosta terrestre e perfino intorno alla luna e sui pianeti, senza nemmeno incomodarci dal nostro tavolino di lettura.

E qui, sebbene la materia del nostro ragionare spunti ogni mo-



sopra la crosta terrestre e perfino intorno alla luna o sui pianeti, senza incomodarci dal nostro tavolino di lettura.

mento più fitta innanzi all'indagine disordinata delle memorie, qui facciamo punto.

Vi sarà fra chi ci ha pazientemente seguito, alcuno che sorriderà, pensando non essere troppo a proposito, per dei turisti seri, questa rievocazione di letture per lo più fanciullesche. Ed avrebbe torto.

La nostra esistenza, che è, se non un fatto di turismo metaforico, colla sua corsa pazzo ed anelante verso qualche cosa che quasi sempre sfugge e dilegua come un fantasma, tutte le volte che ci sembra di essere presso ad afferrarlo? Noi siamo dei viandanti stanchi, eppure sempre stimolati dal bisogno e dall'ansia di procedere.

Il poeta italiano aveva innanzi agli occhi, io credo, questa immagine simbolica di ebreo errante quando cantava:

Sette paia di scarpe ho consumate
Di tutto ferro per le ritrovare:
Sette verghe di ferro ho logorate
Per appoggiarmi nel fatale andare...

SILIO CARPANI.



Passo del Moncenisio. — Le Scale.

(Fot. Alinari).

VALICHI ALPINI

VAL DI SUSÀ.

1485; aprile. — A ventiquattro marroni per aiutare dodici muli nella traversata del Moncenisio. fiorini 4 ».

I dodici muli portavano « sei coffani di gioielli e diciotto altri coffani di biancheria » ordinati per le nozze del duca di Savoia al chiavaro del tesoro di Chambéry; erano debitamente scortati da cinque nobili cavalieri e loro valletti, pronti alle difese in caso di bisogno, *vehu que lesdictes bagues sont de grande importance*; da Lans-le-Bourg in su, ai dodici mulattieri si aggiungono ventiquattro marroni, due per ciascun mulo, *pour ce que ladicte montagne estoit terriblement dangereuse et bien chargée de la neige* (sic); ed ecco completa la giustificazione di quella registrazione che la pazienza di un Vaccarone ci ha tramandato.

Ventiquattro uomini per trentadue lire!

Lasciando da parte queste e le altre facili salutari meditazioni, quel saggio di contabilità medioevale ci dice che già allora i valichi alpini di Val di Susa sono frequentati ed è già il tempo in cui i nomi di *Genevo* e di *Montcenis* entrano nei discorsi dei *charrotonorum* sfruttatori di tanti *asiniorum*.

A noi, modernissimi, cui dà già noia il fumo acre del carbon fossile e della benzina, toccherà

poi uguale sorte, quando sarà avverata la spiritosa profezia della meraviglia per chi ancora transiterà da luogo a luogo con un veicolo che tocchi la crosta terrestre; altri sorriderà allora di commiserazione davanti ai ruderi delle *Piat* e delle « locomotive a quadruplici espansione, asse 2,10 » e rabbrivirà al ricordo dei disagi a cui si adattavano gli ospiti dei nostri *Pullmann*. Appunto per questo, ridiamo, ridiamo pure dei vecchiumi del passato; passato e futuro non sono che divisioni di valore puramente soggettivo dell'eterna commediola.

Pardon — le salutari meditazioni vanno lasciate da parte. Ed è così bello lasciarle da parte quando si pensa alle pittoresche regioni alpine, a quella celebre in cui si svolgono le strade del Moncenisio e del Monginevra, che colle secondarie del Lautaret, del Galibier, del Col di Seстриères e dell'Assietta, legano in rete vasta le vallate della Dora Riparia, del Chisone, dell'Arc e della Durance; a quella celebre dove Sommeiller si immortalava e creava la prima ferrovia alpina a traverso la barriera delle Alpi.

Susa è il centro topografico italiano della regione, dove si uniscono le strade del Cenisio e

del Monginevra. Lasciata da parte dalla ferrovia Torino-Lione, che costeggia la sponda sud della Dora, a cento metri d'altezza, Susa restò così sacrificata alle superiori esigenze del traffico internazionale: come avrebbe dovuto essere anche per Domodossola e come si vuole da qualcuno debba avvenire per Chiavenna, quando si intraprenda la costruzione dello Spluga. Susa è difatti in posizione tale che avrebbe costretto ad un forzato rigiro la linea ferroviaria che avesse dovuto toccarla: cosicchè Susa è oggi unita all'arteria maggiore da un tronco che la congiunge a Bussoleno.

La salita del Colle del Cenisio incomincia subito fuori Susa: salita dura e insistente che porta in 8 soli chilometri a 1000 metri d'altezza, e in ventotto al Colle del Cenisio, a 2050 metri.

Tutta la salita si compie in regione altamente pittoresca; e chi non ricorda l'umoristica descrizione di Saragat, toccando, dopo il lungo e sudato cammino, la desiderata soglia dell'Ospizio? La Cenischia rumoreggia nel basso; tutt'intorno si levano gli spalti minacciosi delle fortificazioni di sbarramento, coronanti i fianchi del Roccamelone e del Ciusalet; a tratti le vestigia della prima famosissima ferrovia che doveva valicare

precisamente il Moncenisio, quasi allo scoperto, colle curiose gallerie coperte, ad uso para-valanghe. E prima del colle il vasto lago del Cenisio, uno tra i più bei laghi dell'alta montagna e tra i più conosciuti.

La discesa su Lans-le-Bourg si compie rapidamente e ripidamente, con una serie di pericolosi *tourniquets*; altre fortificazioni sbarrano l'accesso francese del valico; Modane e Thermignan sono piccole fortezze montane, dove dormono i grigi cannoni puntati a difesa.

La spianata del Moncenisio va diventando in questi ultimi anni un centro di splendide escursioni invernali e l'ospizio millenario che conobbe l'augusta persona di Pio VII è, nelle grigie giornate decembrine, rallegrato dal riso sonoro delle comitive di skiatori e di pattinatori che sulla gelata distesa del lago affrontano la gelida brezza delle

Alpi sepolte sotto la neve. Perchè va facendosi strada la verità che afferma essere nelle traversate invernali dei nostri maggiori valichi un fascino tutto nuovo e speciale, una maestà di colori e di silenzio, un qualchecosa di intimamente poetico, un'impressione nuovissima per chi solo conosce gli affocati abbaglianti stradoni sotto il sole d'estate. Una volata in



Gita in slitta al Moncenisio.



Susa. — Vallata del Moncenisio.

(Fot. Ergi).



Omnibus Itala.

Furgoncino F. I. A. T.
(medaglia d'oro dell'A. C. di Milano).

Omnibus F. I. A. T.

Il Concorso degli Automobili industriali di Piacenza

Nel decorso settembre si svolge in Piacenza, in occasione dell'inaugurazione del maestoso ponte Vittorio Emanuele III, un Concorso per carri ed omnibus automobili, il quale costituì una manifestazione di attinenza logica e razionale coll'apertura del nuovo e sicuro legame tra la riva padana che scendendo dall'arido, ma pittoresco Appennino, si affaccia ai piani ubertosi ed opulenti dell'industria Lombardia.

Il Concorso ebbe un esito felice per il buon numero di macchine che vi parteciparono, per l'importanza delle Case costruttrici che vi inviarono i loro prodotti, per i confronti cui dette luogo l'intervento di primarie Case estere: confronti che furono tutt'altro che sfavorevoli alla nostra industria. Delle Case italiane, nel Concorso, colsero buoni allori, la Fiat, la Spa, la Itala, e delle estere la Saurer di Arbou (Svizzera) e la S. A. G. di Gaggenau (Germania).

Nel seguente specchio si sono riunite le caratteristiche di tutte le macchine che presero parte al Concorso; perchè esse possono offrire campo a studi ed osservazioni assai utili per coloro che si interessano in modo speciale dell'automobilismo industriale. A maggior spiegazione di tali dati è necessario aggiungere che per regolamento non si è tenuto conto delle velocità maggiori di 25 chilometri l'ora, ma in genere la massima velocità delle macchine italiane ar-

rivava ai 35 chilometri ed anzi l'omnibus *Spa* della VII categoria, portò il giorno 18, i suoi 5000 chilogrammi e più, sul circuito del piano, con una velocità media di 49 chilometri! Inoltre gli omnibus si caricarono con chilogrammi 100 ogni posto.

Il Concorso si svolse in quattro marce di resistenza, e una di consumo, sopra un totale di circa 600 chilometri di percorso. Delle marce di resistenza, due (giorni 19 e 22) si eseguirono sul circuito Piacenza (quota m. 60)-Bobbio (m. 272)-Passo del Penice (m. 1150)-Voghera (m. 100)-Piacenza (m. 60), lungo il quale si hanno in salita pendenze assai forti, sui fianchi brulli dell'Appennino nella valle della Trebbia, e, scavalcato il Penice, si hanno numerosi e non facili risvolti che precipitano su Varzi nell'alta valle della Staffora. La prova del consumo si eseguì su un percorso di chilometri 130 ripetendo due volte il giro Piacenza-Monticelli-Cortemaggiore-Pontenure, tra la via di Cremona e la via Emilia.

Non ostante il numero delle macchine e la densità della popolazione della zona, specialmente di quella piana, non si ebbe alcun inconveniente; la valentia dei guidatori, la perfezione ed ubbidienza dei motori, rese inutile l'opera dei numerosi medici interessati all'uopo, lungo i percorsi, e rese anche superflua quella



Carri S. A. G. del Gaggenau (Medaglia d'oro del T. C. I.).



Carri SAURER (Medaglia d'oro del Re).

del magnifico omnibus sanitario della Croce verde di Milano, fatto venire per la circostanza sul luogo.

Delle 25 macchine che presero parte al Concorso, due erano a vapore, ed esse dimostrarono ciò che la pratica da molto tempo ha stabilito che cioè il vapore può rendere ottimi servizi quando trattasi di trasporti su percorsi fissi, con strada adatta ai grossi carichi che essi portano e trainano; ma non è loro possibile competere con le macchine a benzina, quando il trasporto ha carattere variabile su lunghi percorsi e strade non sempre ottime. La Casa S. A. Gaggenu presentò un carro a benzina con rimorchio, per un carico totale di sette tonnellate; e tale treno funzionò meravigliosamente il primo giorno, ma sulla via del Penice soffrì un'avaria che lo obbligò a ritirarsi; lasciando così il problema del rimorchio con carri a benzina, ancora insoluto, e forse anche, insolubile, giacché il motore a benzina sembra specialmente adattarsi alle maggiori velocità e ai minori carichi, precisamente

come il motore a vapore si adatta alle minori velocità ed ai maggiori carichi.

Nel Concorso generale era inoltre innestato un Concorso speciale per macchine da acquistarsi dal Ministero della Guerra, dietro scelta da farsi da apposita Commissione militare tra le macchine delle categorie II, IV e VI, sulla guida di concetti più completi in confronto a quelli che, secondo il regolamento del Concorso, dovevano servir di guida nell'assegnare i premi.

In base ai risultati dei due Concorsi si ebbero i seguenti acquisti e la seguente premiazione:

Cat. I. *Carro Fiat*, medaglia d'oro dell'A. C. di Milano.

Cat. II. *Carro Itala*, acquistato dal Ministero della Guerra; *Carro Fiat*, medaglia d'oro di S. M. il Re; *Carro S.P.A.*, medaglia d'oro del Ministero della Guerra e medaglia d'oro dell'Automobile Club d'Italia.

Cat. IV. *Carro S.P.A.*, acquistato dal Ministero della Guerra; *Carro S. A. Gaggenu*, medaglia d'oro del Ministero della Guerra e medaglia d'oro del T. C. I.



In alto: Carro F. I. A. T. (1° premio). — In basso: Carro ITALIA (2° premio).



Carri ed omnibus S. P. A., la marca meglio classificata nel Concorso.

Il I° Congresso della strada.

PARIGI, OTTOBRE 1909.

Le terrazze del Giuoco del Pallone nei Giardini alle Thuilleries, hanno ospitato quest'anno una delle Esposizioni e uno dei Congressi più



L'entrata, nel giardino delle Thuilleries.

caratteristici: la prima Esposizione ed il primo Congresso Internazionale della Strada.

Abbiamo dato nei numeri scorsi il programma dell'uno e dell'altra. Abbiamo detto come l'ini-

ziativa proveniva da Mr. Barthou, il Ministro dei Lavori Pubblici del Governo Francese, il quale non disdegna, esempio raro e veramente consigliabile alle nostre decrepite burocrazie, di dividere l'onore e gli oneri dell'organizzazione del Congresso con due Istituzioni private: il Touring Club e l'Automobile Club di Francia.

Il Congresso della Strada ha avuto, si può dire, quasi un'origine contraria ai risultati che ha dato.

L'Amministrazione francese dei Ponti e Strade si era commossa di vedere che le strade che essa era incaricata di mantenere non servivano più unicamente al pascolo degli animali, ai ginocchi dei ragazzi ed alle ambulazioni delle galline. La strada già abbandonata con l'estendersi rapido della rete ferroviaria e col popolarizzarsi del treno, era ridivenuta un tratto di unione tra le diverse località per l'effetto dell'invasione automobilistica, e d'allora i funzionari si erano accorti di un ben diverso stato di doveri e di oneri per le loro funzioni, ed avevano voluto un Congresso della Strada dal quale si poteva temere che risultassero delle misure di miglioramenti dipendenti da un aumento di tasse e di limitazione alla libertà di circolazione delle automobili, in quanto era ed è opinione generale di dette Amministrazioni, che il pneumatico *antiderapant* e la velocità sieno i veri e soli consumatori della massicciata stradale, senza pensare che lo stato delle strade dimostra anche all'occhio più profano, che più le consuma la zampa ferrata del cavallo ed il cerchio stretto dei pesanti carichi.

Nullameno alla Sorbona, presenti 2500 congressisti in rappresentanza di tutti gli Stati, fin dal lontano Giappone e dalle piccole Repubbliche Americane, eccettuato lo Stato italiano che ha fatto una eccezione sulla questione della lingua in un Congresso tecnico dove l'Italia (purtroppo i nostri automobilisti lo sanno) ha tanto da imparare (1), il Ministro Barthou

(1) All'ultimo momento il Governo Italiano per le pressioni fatte dal Touring acciò non avvenisse il fatto deplorabile dell'assenza ufficiale dell'Italia ad un Congresso Internazionale così importante, ha incaricato di relazione il nostro Vices-Direttore Generale L. V. Bertarelli, ed il Segretario Generale.



Padiglione del Congresso ed Esposizione nazionale macchine motrici automobilisti.



La seduta inaugurale del Congresso alla Sorbona.

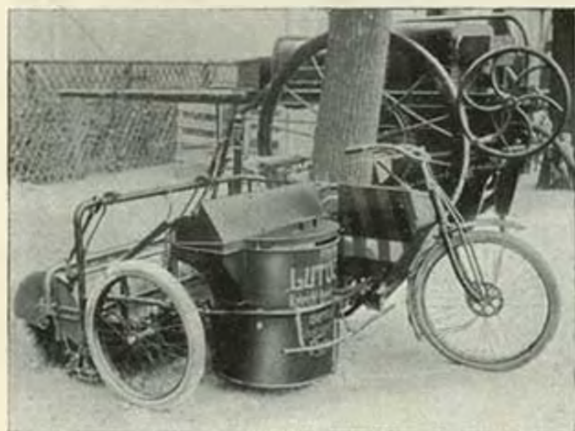
ha riconosciuto che l'opera del Congresso era urgente in un'ora nella quale la strada, dopo essere stata abbandonata e sdegnata quasi per l'effetto imprevisto dei nuovi progressi, suscita in tutti i paesi le più gravi preoccupazioni, — e dopo aver constatato che la magnifica rete delle strade francesi rappresenta un capitale di circa sei miliardi accumulato dopo lunghi e pazienti sforzi, il Ministro ha terminato affermando la necessità — nell'attesa dell'ora prossima ove sulle strade atmosferiche, indistruttibili, quelle, ed eternamente rinnovanti, tutti gli uomini realizzeranno il sogno di librare il volo audace attraverso lo spazio — di fare intanto delle strade robuste, ben costruite, ben mantenute a fine che i popoli riavvicinati, imparino di più in più a conoscersi e proseguano con un confidente ardore l'opera di civilizzazione solida che farà migliore l'umanità.

Dobbiamo dire che nei 2500 congressisti si contavano almeno parecchi italiani che avevano l'individuale sentimento del bisogno dell'istruzione e vi erano rappresentati ufficialmente: il Touring Club Italiano dal consigliere ing. cav. Emilio Gola, dall'ing. cav. Vandone, dall'ing. cav. Tedeschi e dal segretario generale; la Provincia di Milano, dal cav. ing. Vandone ed anche altre Province del Regno avevano inviato rappresentanze sì al Congresso che all'Esposizione.

L'ing. Massimo Tedeschi fu relatore di uno dei temi del Congresso e cioè: «La strada ed i suoi adattamenti più urgenti» ed ebbe la soddisfazione di vedere accolte tutte le sue conclusioni fra cui quella della creazione di un Comitato permanente internazionale: tale proposta il Comitato Generale, ricordandone in modo speciale il proponente, avvocò a sé, sottoponendola alla seduta plenaria di chiusura.

L'Esposizione si divideva in tre Sezioni: la prima, riservata alle Amministrazioni; la seconda comprendente il materiale di manutenzione ed il materiale mobile, macchine, carri, attrezzature; la terza riferentesi all'esercizio ed alla circolazione sulle strade.

Tra le Amministrazioni, hanno esposto notevolmente: la Scuola di Ponti e Strade, la città di Parigi, Dipartimenti vari della Francia, il Touring Club di Francia, la Provincia di Milano e il Touring Club Italiano. Questo esponeva in uno Stand di assai felice postura (in quanto serviva d'ingresso alla Sala di riunione dei Congressisti), quanto esso ha fatto dalla fondazione a questa parte per il miglioramento stradale in Italia e per la circolazione, e cioè: i suoi modelli di cartelli indicatori di direzione e di pericolo; le sue pubblicazioni, monografie, memorie sulla manutenzione stradale in Italia dei due Concorsi banditi, il *Manuale pratico dello*



Triciclo automobile destinata a raccogliere i rifiuti delle strade, con motore da motocicletta (Sezione tedesca).



Scopatore automobile tedesca per le strade fangose.

stradino, i risultati degli esperimenti sullo sforzo di trazione in rapporto alla larghezza dei cerchi che condussero ormai ad un'applicazione quasi generale di regolamenti press'a poco uniformi, ed infine le Guide e le Carte itinerarie del nostro Stato.

Interessantissima l'esposizione di apparecchi, sia dal lato dell'applicazione dell'automobile come traino, sia dal lato dei congegni meccanici combinati a compire con questi apparecchi unici, diverse simultanee operazioni di manutenzione stradale: soprattutto meravigliosi dei campioni di macchine automobili inaffiatrici e scopatrici da campagna e da città, delle scopatrici elettriche ed a petrolio, dei carri automobili di inaffiamento De Dion, dei carri di inaffiamento a vapore, delle macchine di lavaggio delle strade, e tutta una serie di macchine da *goudronnage*, delle quali alcune complete comprendevano le più es-

senziali operazioni che occorrono a predisporre una cattiva strada per una buona incatramatura; infine altre macchine minori per pulizia delle banchine, della scarpate stradali, ecc.

E interessanti i campioni di materiali esposti per la pavimentazione delle strade o per la formazione delle massicciate, materiali ottenuti sia da antiche cave che da nuove fabbriche d'arenarie compresse e altri prodotti derivati dalla pietrificazione di detriti.

Noi lasceremo ai nostri rappresentanti tecnici di dare ai soci una notizia critica su quanto è stato esposto sia nel Congresso che alla Mostra, ma è qui interessante di riprodurre le parole colle quali il Ministro Barthou, dopo alcune sedute del Congresso, ebbe a Versailles a esprimere le proprie impressioni sui doveri dei Governi e delle Amministrazioni Pubbliche verso le strade.

Egli ha fatto sulla questione della circolazione sulle strade nei paesi civili una breve e precisa storia, ed ha posto netto il problema:

« Bisogna modificare le strade per renderle conformi alle necessità della circolazione? Senza alcun dubbio. Esse non possono restare come sono; esse erano divenute dei cortili, delle scuderie, delle stanze da pranzo, ci si poteva circolare difficilmente; le automobili sono venute e si sono fatte rapidamente, non dirò brutalmente, un posto legittimo ed allora, signori, si è constatato che le strade erano insufficienti e noi abbiamo associato nelle medesime preoccupazioni, l'avvenire delle strade che deve

appartenere a tutti e che bisogna preferire a tutto, sarei quasi per dire ai generi di consumazione, all'industria ed alla circolazione automobile la quale, tengo a dire una volta di più, ha sempre avuto in me un difensore convinto ed un amico devoto ».

E per essere difensori convinti ed amici devoti della strada e dell'automobilismo, e per conciliare gli interessi che dell'una e dell'altro sembrano

ad alcuni divergenti, noi crediamo che se ha una grande importanza la saggezza delle Amministrazioni, la loro equa liberalità nei bilanci, e soprattutto la sapienza dell'uso di tali bilanci e della semina del danaro sulla strada (noi abbiamo avuto un esempio di trasformazione di strade fatta senza gravi sacrifici in tutta una Provincia — quella di Milano — trasformazione meravigliosa dovuta solamente a cambiamento di persone e di sistemi più che a maggiori aiuti finanziari) ne ha una enorme quella del sentimento del dovere nel Parlamento, nel Governo e nei suoi Agenti, perchè i vecchi Regolamenti di circolazione sieno resi possibili ai tempi moderni, che sia fatta una legge della strada in questi tempi e che sia questa legge, soprattutto nei riguardi della circolazione, fatta rispettare da tutti gli utenti della strada, senza predilezioni e senza fobie, con uguale misura e con cosciente sentimento del progresso dei tempi.



Scopatrice automobile.

(Fot. Renner).

AI SOCI CHE CAMBIANO DOMICILIO. — Poichè prevediamo che nel corrente mese nel successivo dicembre saranno molti i soci che cambieranno domicilio, raccomandiamo vivamente agli interessati a volerci notificare per tempo il nuovo indirizzo affinché ivi vengano inoltrate le pubblicazioni periodiche in corso di spedizione. — Ricordiamo che in caso di ritardo nel comunicarci detto cambio, per il ricevimento delle pubblicazioni stesse, i soci ne dovranno dare avviso all'antico domicilio.

LA "GORDON BENNETT" AERONAUTICA



Il parco aerostatico di Schmargendorf (Berlino) prima della partenza dei palloni.

Fu nel giorno 11 ottobre che ebbe luogo dal parco aerostatico di Schmargendorf, nelle adiacenze di Berlino, la partenza dei 23 concorrenti alla terza gara per la Coppa Internazionale « Gordon Bennett ».

La prima di queste gare fu disputata il 30 settembre del 1906 — ed i 16 palloni iscritti presero il volo da quello stesso giardino delle Tuileries donde 123 anni avanti si innalzava — nuovo prodigio dello studio e dell'audacia umana — il primo aerostato libero.

Primo in questa gara, come ognuno ricorda, fu l'ufficiale americano Franck Lahm che, pilotando il suo *United States*, giunse fin sulle coste occidentali dell'Inghilterra: l'italiano Vonwiller, disceso a soli 25 chilometri dal vincitore, pure sul suolo inglese, venne classificato secondo. Egli montava il pallone *Elfe* insieme al tenente Ettore Cianetti, nostro valoroso competente collaboratore per la rubrica dell'aeronautica.

L'anno seguente la Coppa venne contrastata nella patria del primo arrivato nella gara precedente, come prescrive il regolamento. La partenza fu quindi fissata a Saint-Louis e venne data il 21 ottobre al Forest Park.

Vi parteciparono solo 8 concorrenti e la Coppa fu conquistata dal tedesco Karl Erbsloch che sul pallone *Pommern* atterrò a 1410 chilometri dal punto di partenza, dopo un viaggio durato 41 ore. Secondo si piazzò il francese Leblanc coll'*Ile de France*, il quale compì un tragitto calcolato 1400 chilometri in linea retta e durato 44 ore.

Quest'anno a Berlino la *Gordon Bennett* diede luogo ad una grandiosa riunione alla quale parteciparono 81 aerostati, di cui 25 concorsero

alla gara di dirigibilità consistente nel giungere il più che fosse possibile in vicinanza di un punto determinato, posto a 50 chilometri dalla partenza.

L'Italia non era rappresentata in questa competizione. Vinse il pallone tedesco *Elberfeld*, montato da Meckel.

La seconda giornata venne dedicata alla gara di distanza, quella per cui fu istituita la Coppa contrastata.

23 concorrenti partirono da Schmargendorf, tra cui tre italiani: *Aetos* pilotato dal tenente Cianetti con a bordo il tenente Pastine, i quali sostituivano altri due concorrenti designati: cioè il principe Scipione Borghese ed il maggiore Moris, tratti in Italia da gravi impegni; *Ruwenzori* con Celestino Usueli e Mario Borsalino e *Basiliola* condotto dal cap. Romeo Frassinetti, il quale era coadiuvato dal comm. Cobianchi.

La partenza avvenne regolarmente. Solo un pallone, l'americano *Conqueror*, di cui l'equipaggio era formato dai signori Olland Forbes ed Henry B. Hersey, precipitò pochi momenti dopo d'aver preso il volo.

Per buona sorte gli aeronauti uscirono incolumi da questa terribile prova, essendosi arrampicati sul sartame della navicella.

L'incidente fu provocato dallo scoppio del pallone, troppo teso dal gas improvvisamente dilatato per effetto del calore solare.

Le condizioni atmosferiche non furono favorevoli, come si sperava e come facevano supporre le indicazioni dei palloncini sonda e dell'Ufficio meteorologico che segnavano una corrente spirante da sud-ovest e che avrebbe, perdurando, trasportati gli aeronauti verso il cuore della Russia.



John Dunville, pilota del *Banshee* vincitore della gara « Gordon Bennet » insieme al suo aiutante.

Invece, perturbazioni sopravvennero che spinsero tutti i palloni in direzione generale di nord-est, verso le coste del Mare del Nord.

I giornali quotidiani hanno già dato conto di tutte le peripezie che i numerosi concorrenti incontrarono in questa fortunosa navigazione. Parecchi palloni, per causa della nebbia che copriva il suolo, non si accorsero d'essere portati verso il mare e si abbassarono poi a fior d'acqua nell'attesa angosciata che qualche nave li traesse a salvataggio.

Tra essi l'*Helvetia* dello svizzero colonnello Schaek, il quale discese nel mare vicino al litorale norvegese in vista Romsdal, dopo un viaggio durato 72 ore.

Ad onta che la sua sia stata, riguardo al tempo ed allo spazio la migliore performance di tutto il concorso, l'*Helvetia* venne escluso dalla classifica, non ritenendo valide il regolamento che le discesse in terra ferma.



Il colonn. svizzero Schaek, che sull'*Helvetia* compì il tragitto più lungo.

La medesima sorte toccò agli aeronauti tedeschi Niemeyer ed Hiedeman scesi col loro *Busley* al largo nella baia di Heligoland e così pure all'*Aetos* ed al *Ruwenzori*, i quali finirono rispettivamente il loro viaggio ad Oldenburg ed a Sandstedt alle foci del Weser, il primo a 310 ed il secondo a 300 chilometri da Berlino.

Il primo posto nella classifica venne invece conferito al pallone inglese *Banshee* pilotato dai signori Dunville e Pollock, il quale «atterrò» a Widding sulla frontiera tra la Danimarca e lo Schleswig-Holstein, percorrendo, una distanza di chilometri 435.

Il *Basiliole* del capitano Frassinetti fu fermato dalla prossimità del mare e si ancorò a 350 chilometri, presso Zeven.

Pertanto pubblichiamo un quadro segnante nell'ordine le rispettive distanze percorse dai palloni:

PALLONI	NAZIONE	PILOTA	PUNTO D'ATTERRAMENTO
3. <i>Banshee</i>	Inghilterra	J. Dunville	Widding (frontiera danese), 435 chilometri.
5. <i>Belgia</i>	Belgio	Geerts	Elegoldsbur (Frizia Orientale), 423 chm.
8. <i>Le Condor II</i>	Francia	J. Fume	Hostrup-Tondorn, (Schleswig-Holstein, 400 chm.
10. <i>He de France II</i>	Francia	A. Loblanc	} Garding (Schleswig-Holstein), 305 chm
23. <i>Brise d'Automne</i>	Francia	E. Carton	
6. <i>Cognac</i>	Svizzera	V. Bonelair	Cappel-Neufeld, 352 chm.
13. <i>L'Utopie</i>	Belgio	L. Bronckere	Altenbrück, presso Cuxhaven, (Hannover), 350 chm.
18. <i>Dusseldorf</i>	Germania	Abernon	Bremerhaven (nord di Brema), 346 chm.
10. <i>Berlin</i>	Germania	O. Erbsloh	Auxhaven-Cappeler-Heufeld, foci dell'Elba, 340 chm.
11. <i>Britannia</i>	Inghilterra	G. Brewer	Lunebourg (Hannover), 312 chm.
4. <i>Valencia</i>	Spagna	J. Klindelan	Al nord di Brema, 300 chm.
1. <i>America II</i>	America	J. Mac-Coy	Ahohenwisdorf (Moklenburgo) 293 chm.
19. <i>Zéphyr</i>	Inghilterra	Huntington	Selarioke, presso Tielitz, 150 chm.
22. <i>Basiliole</i>	Italia	Frassinetti	Presso Zeven.
20. <i>Montaner</i>	Spagna	Herrera	Meltzendorf, 112 chm.
21. <i>Ville de Bruxelles</i>	Belgio	Everaets	Goltzow (Brandenburgo), 53 chm.
4. <i>Conqueror</i>	America	Forbes	Friedenan, 5 chm.

Messi fuori gara in base al Regolamento della F. I. A.

14. <i>Helvetia</i>	Svizzera	Schaek	Romsdal (Norvegia), dopo un viaggio di 72 ore.
2. <i>Busley</i>	Germania	Niemeyer	Al largo nella baia di Heligoland.
12. <i>Castilla</i>	Spagna	Montejo	In mare, 6 miglia al nord di Heligoland.
18. <i>Saint-Louis</i>	America	Arnold	In mare, in vista di Wilhecohaven.
7. <i>Aetos</i>	Italia	Cianetti	Oldenbourg (foci del Weser), 310 chm.
15. <i>Ruwenzori</i>	Italia	C. Usnell	Sandstedt (foci del Weser), 300 chm.

Nella terza ed ultima giornata si svolse la gara di resistenza con 33 palloni iscritti, tutti germanici meno uno, austriaco.

In complesso, questa riunione, per le sfavorevoli condizioni del vento non può dirsi sia stata del tutto fortunata, ma ha avuto per consolante effetto di attirare al cimento un numero imponente di aerostati, il che prova che gli studiosi dei problemi dell'aria i quali debbono ancora essere risolti per preparare facile la via agli ordigni dotati internamente di direzione, aumentano di giorno in giorno in quantità ed ardire.

Non è ancora stabilito dove l'anno prossimo verrà disputata questa che è, si può dire l'unica grande gara di mongolfiere. Secondo il regolamento la partenza della «Gordon Bennett-1909» dovrebbe darsi in Inghilterra, a cui appartiene l'odierno vincitore. Ma l'Inghilterra male si offre per la sua geografica conformazione ad un concorso aerostatico di distanza. E' quindi assai presumibile che il venturo anno, i palloni s'innalzeranno ancora una volta dal giardino della Thuilleries, a Parigi che videro la primissima ascensione aeronautica.

DOPO LA CROCIERA MOTONAUTICA PIACENZA-VENEZIA

I premiati della crociera motonautica del Touring — Un programma grandioso di crociera 1909-1911 — Segnalazioni e servizi pratici per la navigazione

Dire di questa magnifica manifestazione turistico-sportiva a distanza di tempo di oltre un mese e nella misura che è consentita dalle nostre angustie riguardo allo spazio, potrebbe sembrare a molti, oltrechè superfluo, un poco ingiurioso alla importanza, al significato, alla popolarità di questo avvenimento.

Segnatamente considerando che tutta la stampa dell'Alta Italia ed in modo particolare i grandi giornali, andarono a gara nel tracciare per i loro lettori una storia minutissima e colorita di questa spedizione.

La quale lo meritò veramente e non soltanto per gli alti fini avveniristici a cui la dimostrazione si era ispirata, ma anche per l'invidiabile esito immediato che, nell'ambito modesto del turismo, aveva sortito.

L'organizzazione della gita per quanto complessa, dato il numero imponente dei partecipanti, riuscì nel migliore dei modi possibile (questa constatazione noi la rileviamo dalla voce concorde ed autorevole della generalità dei giornali che se n'occuparono).

Come esperimento di navigazione fluviale il risultato fu poi superiore ad ogni aspettativa.

Se si considera che esso era il primo del genere e che vi parteciparono degli scafi non foggianti espressamente secondo le peculiari esigenze di questa specie di navigazione, è giusto riconoscere che confortante è il numero delle 13 imbarcazioni che nel giorno e nell'ora designata dal Regolamento, dopo di aver seguito le serpeggianti sinuosità del gran fiume nel lunghissimo tratto, vincendo tutte le difficoltà della corrente insidiosa, si trovarono ormeggiate nel porto di Chioggia.

Come meritato suggello di questa bellissima intrapresa motonautica venne la deliberazione dei Commissari della Crociera trasmessa in verbale a ciascun concorrente, che ci piace riprodurre qui sotto integralmente:

I sottoscritti, Commissari della Crociera-Motonautica Piacenza-Venezia, hanno l'onore di comunicare a V. S. che a termini dell'art. 21 del regolamento della Crociera e in adempimento del loro mandato, riuniti la sera del 19 settembre all'Hotel S. Marco, presenti i signori rag. Bongiani, ten. Marsiglia, rag. Mercanti e conte Oldofredi, deliberano che per quello che regolava la partenza e gli arrivi degli autosecafi partecipanti alla Crociera, venisse confermato l'orario pubblicato nel programma generale della Crociera stessa, salvo l'anticipazione di mezz'ora alla partenza da Cromona:

che le partenze sarebbero state date il primo giorno in ordine di numero di iscrizione dal Ponte Militare in chiatto, salvo per la Torpediniera che sarebbe partita in testa;

che la seconda partenza del primo giorno doveva darsi a Mortizza in formazione di squadra seguita un'imbarcazione che doveva intendere pilota;

che tale formazione di navigazione doveva essere mantenuta per la seconda tappa e per la terza;

che per quello che riguardava gli arrivi e la loro validità agli effetti del regolamento si intendeva che si sarebbe tenuto conto senz'altra indicazione delle imbarcazioni arrivate alla meta rispettiva di ciascuna tappa per le ore 18.30 a Cremona, 19.30 a Pontelagoscuro, 14.30 a Chioggia;

che specialmente per quest'ultima tappa le ore 14.30 determinavano il tempo massimo definitivo per il compimento di tutta la Crociera;

che tali disposizioni vennero comunicate per iscritto a tutti i concorrenti ed accettate;

che in base al regolamento e a dette istruzioni presero partenza regolate nella prima tappa sia al Ponte Mi-

litare di Piacenza alle ore 11.30, sia a Mortizza alle ore 14.30, le seguenti imbarcazioni regolarmente iscritte:

N. 2. *Corsaro*. — 3. *Buffalo*. — 4. *Walkyrie*. — 5. *Essembi*. — 6. *Valerio*. — 8. *Piat-Sangiorgio*. — 9. *Torpediniera P. E. 41*. — 12. *T. C. I. Venezia*. — 13. *All'Erta*. — 14. *T. C. I. Como*. — 15. *Florentia I*. — 17. *Clara*. — 19. *M. A. G.* — 21. *Nibbio*. — 23. *Scat-Baglietto*. — 24. *Delfino*.

che alle ore 14.30 erano ormeggiate nel porto di Chioggia le seguenti imbarcazioni:

N. 2 — *Corsaro*.
 » 3 — *Buffalo*.
 » 4 — *Walkyrie*.
 » 5 — *Essembi*.
 » 6 — *Valerio*.
 » 9 — *Torpediniera P. E. 41*.
 » 12 — *T. C. I. Venezia*.
 » 14 — *T. C. I. Como*.
 » 15 — *Florentia I*.
 » 17 — *Clara*.
 » 19 — *M. A. G.*
 » 21 — *Nibbio*.
 » 23 — *Scat-Baglietto*.

I Comitatari sottoscritti, in seguito a quanto sopra esposto, dichiarano aver compiuta, conforme al regolamento ed alle istruzioni accessorie, la Crociera Motonautica Piacenza-Venezia, le seguenti imbarcazioni:

N. 2 — *Corsaro*.
 » 3 — *Buffalo*.
 » 4 — *Walkyrie*.
 » 5 — *Essembi*.
 » 6 — *Valerio*.
 » 12 — *T. C. I. Venezia*.
 » 15 — *Florentia I*.
 » 17 — *Clara*.
 » 21 — *Nibbio*.

che si sono giustificati e pertanto da non ritenere pregiudizievole agli effetti delle indennità e dei premi, i ritardi all'arrivo delle varie tappe, frapposti dai:

N. 9 — *Torpediniera P. E. 41*.
 » 14 — *T. C. I. Como*.
 » 19 — *M. A. G.*
 » 23 — *Scat-Baglietto*.

e che pertanto anche queste imbarcazioni devono considerarsi come aventi compiuta la Crociera nei termini del regolamento e delle istruzioni;

che per infrazioni personali al regolamento, per inosservanza di disposizioni o per mancanza di disciplina, si debbono considerare a carico delle imbarcazioni N. 6 (*Valerio*) e 17 (*Clara*);

che un'imbarcazione non iscritta ha partecipato in modo regolare alla Crociera e precisamente il Rimorchiatore *Po*, il quale, anzi, ebbe ad effettuare servizio di pilota per una categoria;

che infine a termini dell'art. 10 del regolamento, la Casa costruttrice del maggior numero di autosecafi a motore, arrivati a Venezia, è la *Società Meccanica Bresiana* che ha presentato alla partenza ed all'arrivo le seguenti quattro imbarcazioni:

N. 4 — *Walkyrie*.
 » 5 — *Essembi*.
 » 6 — *Valerio*.
 » 17 — *Clara*.

mentre la Fabbrica *Florentia* ha due imbarcazioni e cioè:

N. 12 — *T. C. I. Venezia*.
 » 15 — *Florentia I*.

e la Casa *The Buffalo di Erie*, rappresentata dal sig. Corbelli, ha pure altre due imbarcazioni e precisamente la N. 3 (*Buffalo*) e la N. 14 (*T. C. I. Como*).

Premesso che sono a disposizione per l'aggluicamento oltre alle indennità ed ai premi stabiliti dal regolamento:

una grande medaglia d'oro del Ministero dell'A. I. C., destinata a quello dei costruttori italiani che risultasse meglio classificato;
 una medaglia d'oro del R. Y. C. I.;
 due medaglie vermeille del R. Y. C. I.

Considerato che il Rowing Club Italiano ha dato un concorso che può devolversi in premio.

Considerato che la grande medaglia d'oro del Ministero di A. I. C., giunta alla Commissione dopo la pubblicazione del regolamento, ha valore e titolo di onore altissimo perchè rappresenta il riconoscimento dello Stato e può costituire la più alta ricompensa per i costruttori.

I sotto-scritti Commissari propongono:

a) che siano corrisposte le indennità secondo il regolamento e la targa del *Corriere della Sera*, alle seguenti imbarcazioni:

- N. 2 -- *Corsaro*,
- " 3 -- *Bufala*,
- " 4 -- *Walkyrie*,
- " 5 -- *Esombri*,
- " 6 -- *Valerio*,
- " 8 -- *Torpediniera P. E. 11*,
- " 12 -- *T. C. I. Venezia*,
- " 14 -- *T. C. I. Como*,
- " 15 -- *Florentia I*,
- " 17 -- *Clara*,
- " 19 -- *M. A. G.*,
- " 21 -- *Nibbio*,
- " 23 -- *Scat-Baglietto*.

b) che sia assegnata la targa di premio senza l'indennità, anche all'imbarcazione N. 26 (*Po*);

c) che sia inflitta una multa ai Comandanti delle imbarcazioni N. 6 (*Valerio*) e N. 17 (*Clara*);

d) che in luogo della Coppa di cui all'art. 16 del regolamento, sia conferita pel titolo stesso la grande medaglia d'oro del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, e questa sia assegnata alla Società Meccanica Bresciana;

e) che col concorso del Rowing Club Italiano sia istituita una medaglia d'oro di pari valore di quella del R. Y. C. I.

f) che siano attribuite a pari classifica di merito, la medaglia d'oro del R. Y. C. I. alla Società Florentina e per essa al rappresentante sig. Attilio Bosio di Venezia; e la medaglia d'oro del Rowing Club Italiano alla Fabbrica The Buffalo di Erie e per essa al rappresentante sig. Cariboli di Milano.

I Commissari, non intendendo di giudicare di quanto non ha stretta attinenza allo svolgimento della Crociera nella sua data fissata dal regolamento dal 20 al 22 settembre, non assegnano le due medaglie vermeille del R. Y. C. I., lasciando alla saggezza del Presidente della Commissione di Turismo Nautico del Touring Club Italiano, di assegnarle ove lo ereda ai proprietari delle imbarcazioni regolarmente iscritte, ma giunte a Venezia il giorno 23 e quindi non in tempo utile.

(Seguono le Arme).

Ci è grato inoltre ricordare qui i benemeriti che colla loro opera intelligente ed entusiastica vollero spontaneamente, con notevole sacrificio personale, appoggiare l'iniziativa del Touring, assicurandone il pieno successo.

E citiamo innanzi tutto il comm. ing. Italo Pelleri, ispettore governativo del Po, che predispose per le segnalazioni dei fondali, istituì una Carta aggiornata al 25.000, per tutti i concorrenti, e diede poi ogni altra disposizione adatta a facilitare la navigazione del fiume;

L'on. Leone Romanin Jacur, presidente della Commissione per la Navigazione Interna;

L'ing. comm. Edmondo Sanjust de Teulada, ingegnere capo del Genio Civile di Milano;

I Commissari di Crociera: rag. Primo Bongrani, conte Orazio Oldofredi, tenente di vascello Marsilia, cav. Arturo Mercanti;

I Sindaci di Cremona, Venezia, Ferrara, Piacenza; i Presidenti delle Deputazioni provinciali; i Prefetti di dette città; i Sindaci di tutti i paesi sul percorso; i nostri Consoli; il signor G. Manfredi di Cremona; il rag. Leonardo Rizzi della Società Nino Bixio di Piacenza; la Società stessa che fu cortese di ospitalità nel suo *chalet*; i Comandanti e gli Ufficiali del quarto Reggimento Genio Pontieri; il Consolato del Touring a Piacenza e sopra tutto il conte Piero Foscari, che tanto cooperò allo svolgimento ed al ricevimento della Crociera; l'equipaggio della torpediniera;

il Consolato del Touring di Como, che partecipò con un buon numero di imbarcazioni; gli Ingegneri del Genio Civile di Rovigo e di Venezia, per le segnalazioni lungo i canali; il personale dislocato per le segnalazioni alle conche; il signor Gilberto Marley, che coadiuvò con attività e competenza i Commissari di Crociera; l'on. deputato Giovanni Raineri, capo console di Piacenza; il Console di Pontelagoscuro, signor Fermo Boschi, che fece opera veramente superiore ad ogni aspettativa; il cav. Alessandro Moschini, presidente della Società di Navigazione Fluviale; il cav. Bazan, consigliere delegato della Società di Navigazione Lagunare Veneta; che ebbe a mettere a disposizione dei giacanti il rimorchiatore Po; il signor L. U. Scopinich; il signor E. Soika; l'ammiraglio Viotti, che volle presenziare il ricevimento a Chioggia ed accompagnare il corteo nella laguna fino a Venezia; la Società Bucintoro che organizzò un sontuoso ricevimento e mandò squadriglie incontro alla Crociera; infine le popolazioni, i parroci, i battellieri, il personale ponti, ecc.

La Commissione di turismo nautico del Touring Club Italiano si è recentemente riunita sotto la presidenza dell'ing. comm. Piero Piola Daverio presso la sede del Touring e dopo aver preso atto del rendiconto morale e finanziario della Crociera motonautica sul Po, ha confermato il verdetto dei Commissari in rapporto ai concorrenti.

Su proposta di alcuni membri, venne poi deliberato di invitare la Presidenza a studiare un programma di massima che comprenda: una Manifestazione motonautica per il 1909 sul lago di Garda e lungo il Mincio sino a Mantova in occasione dell'Esposizione di Brescia; una Crociera fluviale e marittima dalle foci del Po sino ad Antivari e al lago di Scutari; e una grande Manifestazione motonautica per il 1911 che abbia parte del suo svolgimento in Torino ed in Roma.

La Commissione ha altresì deliberato di suddividersi il compito delle organizzazioni pratiche di controllo nei servizi turistici della navigazione marittima, per studiare, proporre ed sperimentare tipi costanti di segnalazioni fluviali, ed infine si sono poste le basi di un grande concorso per una pubblicazione storica sul Po.

La Commissione di turismo nautico ha altresì approvato in massima di accordare il patronato e di appoggiare quelle manifestazioni motonautiche che si stanno svolgendo per iniziativa di Comitati locali, quali ad esempio quelle bandite per il 1909 sul lago Trasimeno e sul lago d'Orta, e di insistere e di coadiuvare perchè la progettata Crociera parlamentare sul Po abbia il suo effetto.

La nostra manifestazione ha raggiunto dunque il suo scopo inteso di far convergere sull'importante quesito della navigazione interna italiana l'attenzione e l'interesse della Nazione. Né del resto, come evidentemente appare dalle precedenti comunicazioni, termina qui la missione suscitatrice del Touring Club. Per gli anni prossimi i nostri soci sono convocati ad altri e più attraenti convegni del genere.

Il campo d'operazione del turismo si allarga e conquista tutte le vie.

Così un nuovo accento viene aggiunto alle voci clamorose dei fiumi italici, che noi speriamo non saranno più quindi innanzi... *clamantes in deserto*.

L'attualità nell'immagine.



Un mercato di Scrlievo.

Un capo stazione della ferrovia bosniaca.

Veduta di Scrlievo.

(Fot. Argus).

L'incidento automobilistico di S. M. Vittorio Emanuele III fra Bobbio e Piacenza.



Dopo il ribaltamento il Re ed il generale Brusati abbandonano la vettura.



La macchina nel fossato.



L'automobile rialzato: i guasti.

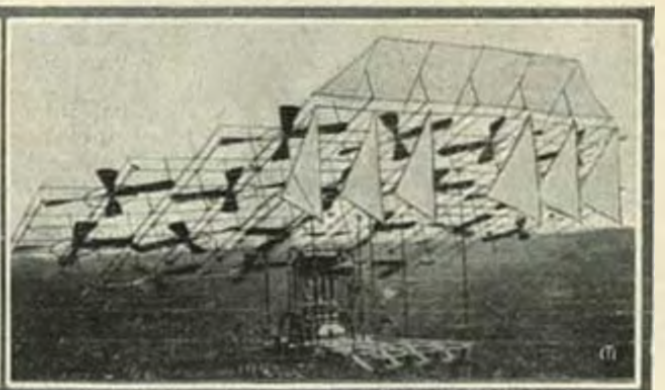
(Fot. del sig. M. Basso).



I concorrenti alla « Coppa Branger » sorvegliano la partenza dei loro modelli d'autoscafi. (Fot. The Car).



L'aeroplano francese Witzig-Liore-Dutillet.



Il nuovo elicottero Kiruhall (Fot. The Car).

Per la Biblioteca del Socio del Touring

raccomandiamo vivamente
le seguenti pubblicazioni:

GUIDA DELLA LOMBARDIA. (Nuova edizione) — Sono tre volumi di complessive 1000 pagine circa, con 1000 profili stradali e con la carta topografica della Lombardia al 100 000 a due colori in *sei fogli* di cm. 90X65 al prezzo ridotto (franco di porto) di **L. 4** —

ATTRAVERSO L'ITALIA. — Sono 31 fascicoli stampati su carta americana, adorni di duemila riproduzioni di fotografie, quadri, vedute, monumenti, costumi, ecc. L'opera completa è posta in vendita ai Soci a **L. 25** — Aggiungere le spese di spedizione per l'Italia **L. 1** — per l'Estero **L. 2** — ogni copia.
N. B. — L'opera può essere fornita racchiusa in elegante astuccio policromo di tela, oppure con due copertine sciolte pure di tela specialmente confezionate per la rilegatura dell'opera, verso l'aggiunta rispettivamente di **L. 3** — e **L. 5** — ai prezzi sopraindicati.

GUIDE DI LINEE FERROVIARIE. — Ciascuna guida, riccamente illustrata, descrive una linea di circa 150 chm. ed è fornita di carta corografica. — È racchiusa in elegante copertina policroma. — Le guide si pubblicano a gruppi di tre. Sono pubblicati sino ad ora quattro gruppi e cioè:

I. Gruppo:

- | | |
|----------------------------------|---------|
| 1. Linea Milano-Torino | L. 0.50 |
| 2. » Milano-Bologna | » 0.50 |
| 3. » Milano-Verona | » 0.50 |

II. Gruppo:

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| 4. Linea Milano-Genova | L. 0.50 |
| 5. » Genova-Spezia | » 0.50 |
| 6. » Genova-Ventimiglia | » 0.50 |

III. Gruppo:

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| 7. Linea Verona-Venezia | L. 0.50 |
| 8. » Venezia-Bologna | » 0.50 |
| 9. » Bologna-Firenze | » 0.50 |

IV. Gruppo:

- | | |
|----------------------------------|---------|
| 10. Linea Milano-Arona | L. 0.50 |
| 11. » Torino-Arona | » 0.50 |
| 12. » Arona-Iselle | » 0.50 |

Un gruppo di tre guide costa **L. 1** franco di porto.

Per rilegare la RIVISTA 1908:

Copertina in due tipi: in tela, figura fondo rosso, che qui riproduciamo costa **L. 1**.

In tela verde, impressioni in oro, costa pure **L. 1**.

Misura:
cent. 24X17.

Sono ancora disponibili alcune copertine per rilegare le annate precedenti al 1908 al prezzo di **L. 1**.



Per la raccolta della CARTA D'ITALIA:

Mobiletto espressamente costruito per contenere i 58 fogli della Carta piegati. È in tinta noce naturale con 5 scomparti per 12 fogli ciascuno e con fregi dorati.



Misure, cm. 58 X 43 1/2 X 18.
Prezzo **L. 10**, preso alla Sede — **L. 12** franco di porto nel Regno.

Chiedere Catalogo completo delle pubblicazioni e minuteria del Touring, che si invia dietro semplice biglietto recante l'indicazione **O. S.**

Rivolgere ordinazioni alla Sede Centrale del T. C. I.

MILANO - Via Monte Napoleone, N. 14.

PAGAMENTO QUOTA 1909

Saremo molto grati a quei soci che anticiperanno quanto più è possibile l'invio della quota 1909 che è di L. 6 per i soci residenti in Italia e di L. 8 per i soci dimoranti all'estero

per rendere così più facili le registrazioni relative.

Indirizzare al Touring Club Italiano, Milano, cartolina-vaglia con indicazione molto chiara del nome, cognome, indirizzo, numero di tessera e leggenda sul tagliando: per quota 1909.

Rammentiamo che gli Uffici succursali del Touring sono autorizzati, oltre che alla iscrizione di nuovi soci, alla riscossione delle quote di rinnovo.

100 000

varanno ben presto i soci del Touring Club Italiano, se ogni associato esplicherà ancor più la propria fede nei destini del Sodalisio procurando nel 1909 almeno un nuovo aderente.

(Valersi della scheda inserita in fine del fascicolo).
Ma perchè l'opera di propaganda si dimostri persuasiva e per costituire una base inderogabile ai mezzi d'esplicazione del Touring gli associati devono cogliere l'opportunità della fine d'anno per convertire la propria adesione annuale in quella di

Socio Vitalizio

assicurandosi in perpetuo, con un unico versamento di L. 90 (poichè vengono calcolate in meno della quota di L. 100 le due ultime annualità in ragione di L. 5 l'una) tutte le pubblicazioni che il Touring sarà per pubblicare (Guida

de. Annuari, Rivista, Carte) e tutti gli altri vantaggi che esso offre ai suoi associati.

Oppure diventare:

Socio Quinquennale

(1909-1913) assicurandosi col versamento di L. 30 tutte le pubblicazioni per cinque anni, compresa, per chi è socio dal 1908, la collezione completa dei fogli Carta d'Italia al 250 000.

IMPORTANTISSIMO. A tutti i soci quinquennali che diventeranno vitalizi vengono inoltre calcolate le annualità non ancora scadute di cui abbiano già versata anticipatamente la quota.

I soci vitalizi e quinquennali hanno diritto inoltre agli elegantissimi distintivi qui riprodotti.

(Per passare da annuale a vitalizio o quinquennale, valersi della scheda inserita in fine del fascicolo).



Il Consiglio e la Direzione del Touring nelle loro ultime sedute hanno preso, fra altro, le seguenti deliberazioni:

CONVEGNO DI TRENTO. — Il direttore generale dà comunicazione dell'ottima riuscita del Convegno di Trento e delle particolari attestazioni di omaggio fatte alla Direzione generale da quel Comitato, da quel Consolato e dall'avv. Pedrotti. Si invia un plauso al rag. Guido Larcher ed ai suoi collaboratori insieme al ringraziamenti più vivi per l'omaggio alla Direzione.

IL CONGRESSO DEGLI ALBERGATORI A ROMA. — Si delibera di aderire al Congresso degli Albergatori in Roma e di fare accettare al Direttore generale una partecipazione al Comitato d'onore.

ADUNATA MANOVRA V. C. A. — Zaffaroni dà relazione dello svolgimento dell'Adunata Manovra V. C. A. che ebbe un esito veramente importante per il numero dei Reparti e dei Volontari intervenuti e per le doti di disciplina, di allenamento e di resistenza dimostrato nello svolgimento della Manovra stessa.

Si delibera che ai Reparti intervenuti secondo Regolamento con più di una Compagnia sia assegnata una medaglia d'oro, che di tali medaglie d'oro due siano offerte dal Touring e si accoglie l'offerta di una medaglia ciascuno del sen. Bottoni, del generale Chiarla, dell'ing. Riva e del cav. Zaffaroni.

Si mandano a ringraziare vivamente per la cooperazione prestata il gen. Chiarla, il magg. Cantù, il Commissario regio di Lodi e l'ing. Zanetti che ebbe a sostituire negli ultimi momenti, nella funzione di segretario, il cav. Mercanti.

E' solamente a notare ed a deplorare il disinteressamento completo delle Autorità militari ed anche delle Autorità civili di Piacenza all'Adunata, per quanto, specialmente per le Autorità civili, vi sia una giustificazione nella presenza del Re in quella giornata a Piacenza.

CROCIERA MOTONAUTICA. — Si prende atto della lettera 24 settembre 1908 firmata dai Commissari Marsilia, Bongrani, Oldofredi e Mercanti con l'aggiudicazione di targhe e di premi ai partecipanti alla Crociera Motonautica. Si ripete il concetto di dare solennità alla distribuzione dei premi, da farsi cumulativamente a quella delle medaglie d'oro ai Reparti V. C. A. e si delega alla Presidenza delle Commissioni rispettive di accordarsi per una pronta effettuazione della cerimonia.

POSIZIONE SOCI. — Si prende atto della posizione dei soci al 15 ottobre 1908.

PER IL CONGRESSO DELLA STRADA A PARIGI. — Si delibera di riunire i Delegati insieme al dott. Gualtella per un'intesa preparatoria, sia nei riguardi delle segnalazioni stradali, sia nei riguardi della rappresentanza al Congresso.



SOCIETÀ ANONIMA
PELLICCERIE

ALLA CITTÀ DI MOSCA

(Capitale L. 800 000 interamente versato)

MILANO Via Broletto, 1 MILANO

Mandando Cartolina-vaglia di Cent. 50 (con preciso indirizzo) si riceve elegante Catalogo illustrato della Ditta

ARTICOLI SPECIALI DELLA CASA

Berretto in FAÇON LONTRA foderato in raso (Vedi figurini sulla copertina)

per Signora a L. 5,20, in qualità extra L. 7,50 — Per Uomo a L. 7, in qualità extra L. 10

(Inviando l'importo si riceve franco di porto in tutto il Regno)

(all'ordinazione unire la misura di circonferenza della testa)

MOVIMENTO FORESTIERI — RIUNIONE MALCESINE. — Viste le insistenze cortesi dell'avvocato Massarani di Verona perchè la Direzione del T. C. I. sia rappresentata da uno dei suoi membri alla riunione indetta dall'Associazione Nazionale Movimento Forestieri Sezione Bresoliana e Mantovana per il 30 settembre in Malcesine allo scopo di fare propaganda alle idee ed agli intenti del T. C. I. nei rispetti del Miglioramento degli Alberghi, sentito che l'avvocato Belotti non può intervenire a detta riunione per impegni presi in precedenza, si delibera che la Direzione sia rappresentata dal Direttore generale, comm. Johnson, il quale accetta di intervenire, facendo insistenze presso il Capo console generale, comm. Candiani, perchè egli pure intervenga in tale sua qualità.

CARTA ITALIA SETTENTRIONALE al 500000 — Si autorizza l'Ufficio alla ristampa della Carta d'Italia Settentrionale al 500 000, esaurita.

CONVEGNO GENERALE DI PIACENZA. — Bertarelli dà notizia del Convegno di Piacenza riuscito numeroso, almeno a giudicare dall'interminabile sfilata cui egli assistè. Anche al Convegno si dovè notare l'assenza, forse per gli stessi motivi, delle Autorità o degli organizzatori.

NOMINE DI CONSOLI, MEDICI E LEGALI. Si approvano le nomine di Capo consoli, Consoli, Medici e Legali di cui all'unito elenco.

ADUNATA MOTONAUTICA. — Il Direttore generale dà relazione del successo trionfale di questa iniziativa la quale per concorso di giuochi, per vo-

DOMANDA DI PASSAGGIO

da Socio annuale a Socio vitalizio o quinquennale del TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto Sig.

residente a _____

socio (1) _____ col N. di tessera _____
desidera essere iscritto fra

i Soci { vitalizi } del Touring ed all'uopo
{ quinquennali }

versa la quota di L. (2) _____ da compu-

tarsi unitamente alle annualità dal

al _____

Firma dell'Associato _____

Da _____ il _____ 190 _____

(1) Annuale o quinquennale.
(2) I soci annuali possono diventare quinquennali col versamento di L. 30 per cinque annualità anticipate. Possono diventare vitalizi col versamento di L. 90 per una volta tanto, poichè vengono abbonate le due ultime annualità in ragione di L. 5 l'una. — A tutti i soci quinquennali che diventeranno vitalizi vengono inoltre calcolate le annualità non ancora scadute, di cui abbiano già versata anticipatamente la quota.

Ogni buon socio deve procurare nel 1908 almeno un nuovo aderente al Touring

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere { Annuale (1)
ammesso al T.C.I. fra i soci { Quinquennale (2)
Vitalizio (3) } e all'uopo

- | | | |
|--------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| (1) versa | L. 6 annue se in Italia | } più L. 2 per annuità. |
| | " 8 " " se all'estero | |
| (2) " " | " 30 se in Italia | " " " " " |
| | " 40 se all'estero | " " " " " |
| (3) " una volta sola | L. 100 se in Italia. | |
| | " 125 se all'estero. | |

Si dichiara edotto dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegga domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 12 fogli della Carta d'Italia al 250 000 del T. C. I. pubblicati nel 1906 e nel 1907 (Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Braccia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 6.

Nome e cognome (leggibili) _____

Paternità _____

di anni _____

di professione _____

domic. in _____

Prov. di _____

Via _____

N. _____

Firma del richiedente _____

" del padre, tutore o marito _____

" del socio presentatore _____

Da _____ il _____ 190 _____

AUTOMOBILI

WOLSIT

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI

VETTURE DA TURISMO

E INDUSTRIALI

Regolarità ↓ Resistenza ↓ Economia

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIT

Anonima Capitale L. 2 000 000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42

GARAGE — S. Cristoforo, 87

MILANO

ramente eccezionale partecipazione di autoscafi, per la qualità del pubblico che formava i gitanti, deputati, senatori, tecnici, ingegneri, rappresentanti di Consorzi, di città, di Enti pubblici e così via, e soprattutto per l'indimenticabile dimostrazione pielschiarica di consenso delle popolazioni rivierasche da Piacenza a Venezia, è riuscita cosa senza precedenti anche se, come era inevitabile, la difficoltà stessa dell'organizzazione, abbia portato ad alcune imperfezioni che non hanno però tolto nulla alla grandezza dell'esito.

Delle tre manifestazioni si delibera di stabilire una lista dei benemeriti per inviare ad essi un segno della riconoscenza del Touring. Si stabilisce altresì che sia per le medaglie da dare al Reparti V. C. A., sia per i premi da conferire ai concorrenti della Motonautica, si debba fare una solenne distribuzione in Milano lasciandone alle Presidenze del Sottocomitato Nazionale V. C. A. e della Commissione di turismo nautico l'organizzazione.

CONGRESSI ITALIANI ALL'ESTERO. — Avuto comunicazione che i partecipanti ai Congressi Italiani all'estero faranno una gita a Milano, ove saranno ricevuti presso parecchi Istituti, si delibera di mettersi d'accordo colla Camera di Commercio per poter ottenere che sia fatta una visita anche alla sede del Touring per parte dei Congressisti e sia fatto loro un ricevimento.

QUESTIONE DEL CIRCOLO TOURING DI BOLOGNA. — In risposta alla lettera 25 maggio 1908 della Direzione, colla quale era rivolto invito formale alla Presidenza del Circolo Touring di modificare il nome del Sodalizio, il cav. Sandoni, presidente, annunciò che la domanda della Direzione sarebbe stata esaminata nella seduta di Consiglio indetta per il 12 ottobre corrente. E' giunta infatti alla Direzione nella mattinata una lettera del cavaliere Sandoni, lettera nella quale è particolarmente interessante per il Touring l'annuncio che il Consiglio del Circolo porterà all'Assemblea del soci la proposta di modificazione del nome del Sodalizio in *Circolo Turistico Bolognese*.

RIUNIONE DI MORBEGNO DELLA PRO' VALTELLINA. — Bertarelli crede di ricordare la riunione avvenuta a Morbegno per iniziativa della Pro' Valtellina e di un gruppo di albergatori. Partecipò alla riunione come incaricato della Direzione il rag. Caspani, membro della Commissione Miglioramento Alborghi.

Si deliberò la costituzione di Comitati locali in cui il Touring avrebbe parte preponderante. Dovrebbe poi venir studiata la questione di riunioni sul tipo di quelle già indette dal Touring.

FESTA DEI CARTELLI DI CONFINE. — Anche questa cerimonia ebbe esito generalmente felicissimo, per la partecipazione attiva dei Consolati e delle Autorità locali. I cartelli collocati raggiungono il numero di 52; come è noto essi sono stati eseguiti e collocati col concorso del Ministero delle

Finanze. La cerimonia della posa dei cartelli arrecò tuttavia alla Direzione qualche noia per una non esatta interpretazione data alla dicitura del cartello nelle regioni politicamente soggette all'Austria.

All'inaugurazione del cartello alla Bogana del Sempione è intervenuto il Direttore generale delle Gabelle, comm. Varvelli.

Due incidenti meritano di essere ricordati: il primo, quello dell'ingegnere capo del Genio Civile di Belluno, il quale si dimostrò decisamente contrario alla proposta iniziale del concorso del Governo alla posa dei cartelli di confine, allegando il fatto che il Genio Civile di Belluno per la posa di sei pali aveva speso L. 1100. La Direzione del Touring poté facilmente dimostrare che con un concorso di poco superiore aveva provveduto ad impiantarne oltre 50.

L'altro incidente riguarda una nota comparsa nell'*Archivio dell'Alto Adige* per opera del direttore dott. Ettore Tolomei, persona competentissima nella toponomastica di quella regione. In tale nota si biasimava acerbamente il Touring e gli ispiratori suoi per avere introdotto nel cartello la dicitura *Italia* anziché quella di *Regno d'Italia*. La Direzione però credette di osservare al dott. Tolomei che la miglior prova dell'artificialità delle sue osservazioni stava precisamente nella testata della sua rivista nella quale è detto « Archivio per l'Alto Adige — direttore Ettore Tolomei — Gleno presso Egna — Circondario di Belluno (Austria) ».

CONGRESSO DELLA STRADA A PARIGI. — Bertarelli comunica il mancato intervento del Governo italiano in tale importantissimo Congresso sotto lo speioso motivo che la lingua italiana non è stata ammessa come ufficiale al Congresso stesso. Annuncia però che, dopo le pratiche confidenziali intercorse fra la Direzione ed il Ministero, col mezzo del cav. Bonardi, il Ministero avrebbe dato delega a due rappresentanti del Touring, che dal cavaliere Bonardi furono designati nelle persone del vicedirettore generale e del segretario generale.

CARTA D'ITALIA E CARTA AUTOMOBILISTICA. — Saranno ora distribuiti ai soci il quinto e il sesto foglio del programma 1908 (Como e Perugia) riusciti veramente bene in tutti i particolari. Per gli altri due fogli si tratterà di un ritardo reso inevitabile dalle condizioni speciali in cui si trova l'Istituto Geografico De Agostini per l'imminenza del suo trasferimento allo stabilimento di Novara.

PUBBLICAZIONE SULLA TOPONOMASTICA DEL 100 000. — Fra qualche settimana essa sarà pronta.

Bertarelli ha predisposto una prefazione la quale potrà forse nella forma sembrare ostica all'Istituto Geografico Militare; però tale prefazione trova giustificazione nel voto che il Touring esprime perché una maggior dotazione di fondi venga concessa all'Istituto per il regolare proseguimento dei lavori.

La prefazione ebbe l'approvazione completa del comm. Celoria e del gen. Crema.

L'ultima novità del 1908

è l'invenzione
della Casa

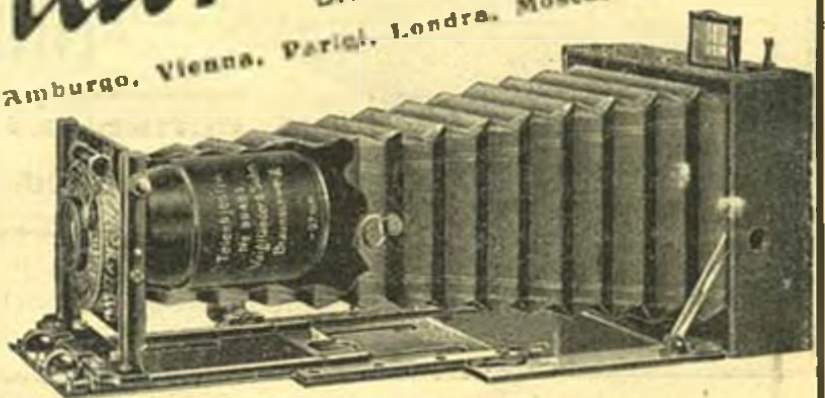
Voigtländer

Succursali a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi, Londra, Mosca, New-York
sulla

TELEFOTOGRAFIA con
CAMERA ALPIN

Domandare il Catalogo N. 250, con
prospetto speciale sulla telefotografia.

& Sohn, A. - S.
MANIFATTURA D'OTTICA
E MECCANICA DI PRECISIONE
BRUNSWICK (Germania)



CONSOLATO

Capo Consoli.

Padova Avv. comm. Francesco Emilio Parisi.

Consoli.

Brivio Riccardo Sala.
 Cotrone Cav. rag. Callisto Paglia.
 Fano Conte Filippo Luciano Diacel.
 Filottrano Dott. Ezio Albini.
 Florano Modenese Dott. Marco Antonio Rulni.
 Genova Sac. prof. Filippo Terrile.
 Geraol Siculo Cav. Ing. Paolo Sciajno.
 Ghedi Paolo Mario Nalli.
 Giombo Amedeo Piorantoni.
 Locate Triulzi Ing. Arturo Romanini.
 Montecatini in Val di Nievole Riccardi Pollini Riccardi.
 Montelopre Ing. Giuseppe Galluzzo.
 New York Edward Weinacht.
 Nova Luigi De Carli.
 Orbassano Dott. Lorenzo Verrua.
 Palena Antonio Recchione.
 Pietraperczia Giulio Nicoletti.
 Pieve del Cairo Ing. Giuseppe Coladr.
 Pollutri Dott. Alfonso Carusi.
 Pontebba Aristide Micossi.
 Prato Vecchio Ing. Giuseppe Vigiani.
 Quinto al Mare Dott. Antonio Brignetti.
 Rivignano Giulio Sollimbergo.
 Rivoltella Dott. Imorio Matti.
 Rocchetta Tanaro March. Enrico Incisa della Rocchetta.
 Serlino Brasi Gregorio.
 Soriano nel Cimino Dante Cosi.
 Varano Borghi Andrea Galli.
 Villanova Monteleone Flumone Meloni Salvatore.

Medici.

Casalnuovo Monterotaro Dott. Giustino Palmieri.
 C. romagnolo Dott. Raffaele Testa.
 Fiascarolo Dott. Giovanni Marinoni.
 Lucca Dott. Dino Davini.
 Regnano Dott. Giuseppe Rossi.
 Rosà Dott. Giovanni De Poloni.

Legali.

Caprino Veronese Avv. Ernesto Fioretta.
 Livorno Avv. Giorgio Casauto.
 Mossina Avv. Giuseppe Magaùdda.
 Torino Avv. Roberto Clarotti.
 Volletri Avv. Nazareno Tarquini.



Automobile - Investimento

Non esiste reato colposo nel fatto di un automobilista che, ossequiente ai regolamenti, in causa di un investimento ha captonato la morte ad una persona, pur accertato di non aver egli fermata istantaneamente la macchina nell'imminenza del pericolo, in quantochè il nesso causale fra la trasgressione incorsa e l'evento dannoso è così vago da non poter fornire la base di una responsabilità penale la quale richiede una colpa in concreto.

Sentenza 30 luglio 1908, del R. Tribunale Civile.

I CICLI "DEI", 1909.

Gentilmente invitato ho visitato in questi giorni le nuove Officine Dei dirette dal signor Umberto Dei, noto ex corridore, e che da una decina d'anni si dedica all'industria ciclistica.

Ora, con felice connubio, due altri grandi nomi sono entrati a far parte di questa Ditta che prende la denominazione *Umberto Dei e C.* Si tratta dei signori cav. Pietro Fabbre ed Emilio Bozzi, i quali, oltre che a rappresentare due personalità del ciclismo, portano nella nuova Ditta, la grande esperienza acquisita in tanti anni di lavoro.

Le officine occupano vasti locali in via P. Paoli, 4, in comodi ambienti, distribuiti con criteri tecnici, e che subito danno una gradevole impressione di modernità.

Già in questi giorni fervono le prove per i nuovi modelli 1909 — ed anzi, ho potuto osservare diverse modifiche apportate alle biciclette.

Alla mia domanda del come svolgerebbe la produzione 1909, il signor Dei mi rispose: *La*

Società, non si preoccuperà eccessivamente di aumentare la produzione, ma curerà in modo assoluto, di ottenere un prodotto che sia composto del materiale di primissima qualità. Il nostro scopo, è quello di metterci in condizioni di controllare ogni pezzo del nostro velocipede entrando così nel novero delle grandi Case.

Ho osservato al signor Dei, che insistendo nel suo proposito di produzione accurata perciò più costosa, si sarebbe trovato in contrasto con gli altri industriali che riducono i prezzi, per rendere la bicicletta maggiormente popolare.

— Ma, mi rispose il signor Dei, di questo non mi preoccupo — perchè credo che per la differenza di una decina di lire i miei clienti presenti e futuri saranno soddisfatti di avere acquistato una bicicletta di assoluta garanzia.

Se queste teorie possono sembrare soverchiamente audaci, hanno però il merito di non derogare dalla vecchia divisa adottata dalla Ditta:

Un solo materiale: il migliore.

Una sola lavorazione: la più accurata.

Io, errante.

VELOCIPEDI DI PRIMO GRADO

ATALA

Fabbrica Velocipedi GATTI & PELLINI - MILANO
 Vials Porta Nuova N. 2



e Penale di Napoli, nella causa contro il signor Domenico Cagliati, imputato del delitto di cui all'articolo 37, 321 Codice penale, per avere il 25 novembre 1907, conducendo un'automobile non a passo d'uomo, sebbene in presenza di Ingombro con pericolo di persone, ed omettendo di fermare a tempo, cagionata la morte di Russo Fortunata.

Fatto. Omisissis

In diritto. Attesochè risulta dalla deposizione dei testi Saggese, Molinari, Querino e Conto che l'automobile procedeva a corsa moderata, prima ancora del passaggio del tramway, e che il Cagliati, dopo aver suonato replicatamente la tromba, appena passato il detto tramway, rallentando sempre più la macchina, ebbe cura di sterzare prima a destra sulle rotelle e poi a sinistra, vedendo che la donna, poi identificata per Russo Fortunata, seguiva sempre la direzione dell'automobile; al riguardo il teste Marino, indicato a discarico, ha ancora meglio precisato che il Cagliati, dopo aver rallentato la corsa, andando quasi a passo e suonando replicatamente la tromba per evitare la donna, ebbe a sterzare verso destra, mentre poi la donna si scansava pure verso destra, e quindi a sinistra, dalla cui parte anche la medesima si dirigeva.

L'accusa attribuisce a colpa del guidatore il non aver fermato la macchina. Ma in realtà egli non era tenuto, sia allorchè la Russo trovavasi a 100 passi di distanza, che quando trovavasi a 10 passi: infatti tanto l'ordinanza Municipale, allegata agli atti, che il Regolamento di Polizia Stradale, applicato con R. Decreto 8 gennaio 1905, N. 24, fanno obbligo solo di moderare convenientemente la velocità, fino a passo d'uomo in caso di ingombri o di ostacoli alla circolazione, ed ogni qualvolta vi sia pericolo di accidente a persona o ad animali (articolo 67, III cap. detto Regolamento), trattandosi di veicoli semoventi senza guida di rotelle: aggiungasi che l'esperienza pratica in materia impone il fermo dell'automobile solo quando manchi al guidatore innanzi a sé lo spazio libero per poter sterzare; sì che a dire del teste a discarico Artarita, di professione *chauffeur*, allora solo il Cagliati sarebbe stato in colpa se il tramway a destra, al momento dell'investimento, non fosse ancora passato.

Ed invero ognuno comprende che se il guidatore di un'automobile dovesse fermare la macchina ogni qualvolta avesse a prevedere che altri abbia a risentirne nocimento, la sua libertà nei movimenti

sarebbe limitata al sommo grado, e ciò importerebbe una rinuncia dell'uso di tutti quei mezzi di trasporto meccanici, che, sebbene pericolosi, oltre a costituire un mezzo di svago o di piacere, sono tanto utili allo sviluppo delle industrie ed alla società in genere.

Non si nega che il Cagliati avrebbe evitato l'investimento se avesse pensato di fermare istantaneamente la macchina nella imminenza del pericolo, essendo pratico nel guidare, come desumosi dalla patente di *chauffeur* concessagli, e dato il perfetto funzionamento di tutte le parti dell'automobile; ciò che risulta dalla perizia Ciollaro e dalla deposizione del teste Cipullo, cosa che poi fece, come emerge dalla circostanza che il corpo della Russo, nell'atto del fermo, venne a trovarsi nello spazio esistente fra le ruote anteriori e quelle posteriori dell'automobile, ma a tale omissione, conseguenza unicamente di mancanza di sangue freddo o di perdita della presenza di spirito nel Cagliati, alla mente dei componenti il Collegio appare di così lieve entità: il nesso causale tra la trasgressione commessa o il danno che a questa ha tenuto dietro sembra così vago, da non poter mai fornire il fondamento di una responsabilità penale, la quale richiede una colpa in concreto.

Forse il guidatore prevedeva anche egli nel momento precedente all'investimento il fatto poi avvenuto a deplorare, ma accade pure che la previsione di una catastrofe se non si compia un dato atto, non basta spesso a dare l'energia e la capacità di compierlo, che anzi ben di frequente è capace di togliere ogni forza di agire.

Onde la giustizia penale, piuttosto che chieder conto all'uomo delle sue previsioni, chiede conto delle sue azioni, e mentre il male che avremmo potuto prevedere, compiendo un atto o astenendoci dal compierlo, può rendere socialmente dannoso l'atto o l'omissione, solo l'atto o l'omissione resta imputabile, e non il male involontariamente prodotto.

Che poi nella specie il Cagliati avesse creduto e cercato di evitare in ogni modo l'investimento, desumasi dal fatto che subito dopo, passo dal dolore, fece diverse volte atto di voler por fine ai suoi giorni, entrando la rivoltella di cui era fornito con regolare licenza, sì che gli astanti furono costretti a togliergliela: aggiungasi che l'opinione pubblica, solita ad avere delle prevenzioni contrario all'uso delle

Un avvenimento importantissimo

per l'Inghilterra e per i fotografi, è la XXXV Esposizione annuale della *Royal Photographic Society* che si è aperta a Londra. Infatti questa Esposizione presenta ogni anno qualche novità specialmente interessante, non solo coi quadri esposti, ma anche cogli apparecchi, obbiettivi, ecc., che hanno servito a comporli.

Quest'ultimo gruppo quest'anno, attirerà tanto maggiormente l'attenzione in quanto racchiude un istrumento del più grande interesse storico. E' questo il 250 000 obbiettivo foto-

grafico recentemente costruito dalla Ditta C. F. Goetz, ed è una splendida prova dell'immensa diffusione degli strumenti di questa Ditta. Il fatto di aver potuto, dalla fondazione della società ad ora, lanciare nel mondo un quarto di milione di obbiettivi di precisione di primissima qualità, è realmente un magnifico risultato per la Ditta Goetz, e dimostra in pari tempo il grande progresso dell'industria ottica in Germania.

I soci del T. C. I., dietro richiesta, riceveranno i cataloghi, gratis e franco, di questa importantissima Casa.

ITALIA

Esclusiva Generale
di vendita:

AUTOCOMMERCIALE

Anonima - Sede in TORINO - Via Petrarca, 29-31

Garages succursali: Padova, Mestre, ecc.

14, 20, 35, 45, 50 HP.

4 Cilindri.

60-75 HP. 6 Cilindri.

MOTORI — CHASSIS — VETTURE
CANOTTI — PEZZI DI RICAMBIO

automobili, ed a giudicare perciò rigorosamente come colposi simili investimenti, fu nella specie assolutamente favorevole al Cagliati, come si deduce dai rapporti della Pubblica Sicurezza, tanto che gli stessi parenti della vittima non credettero nel momento querelarsi. — P. M. lotto l'art. 393 C. P. P. dichiara non luogo a procedimento penale nei rapporti di Cagliati Domenico in ordine all'imputazione ascrittagli per inesistenza di reato.

Ordina la restituzione dell'automobile e dei documenti sequestrati al detto Cagliati.

Soci Quinquennali.

Alta Arrigo, Tolmezzo — Audino Giuseppe, Torino — Bulza Albino, Loreve — Buzio Felice, Milano — Capon ten. Augusto, Roma — Casa degli Emigranti (Società Umanitaria), Milano — Castel-

lino Nicola, Du Vinage François, Napoli — Farnel Nicolaci Antonino, S. Agata Militello — Gambello Gaetano, Siena — Gazzera avv. Giuseppe, Roma — Gutteridge Norman, Napoli — LAUZ JULIA, Mannheim — Lusano G. B., Roma — Moracchi Edoardo; Paolucci de' Colboli Franco, Firenze — Ricci Luigi, Buonavento — Società Anonima Omnibus e Vetture, Milano — Stark Robert, Dronero.

Consocii saremo presto centomila se ognuno di voi raddoppierà con rinnovato vigore l'opera di propaganda in favore del sodalizio. Richiedere il libretto adesioni che si spedisce dietro invio di semplice biglietto con le iniziali L. A. Contiene 10 scheda da associazione che ritornate al Touring debitamente riempite e controfirmate dal presentatore danno diritto ad una splendida medaglia d'argento.

Elenco dei Candidati

a soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Settembre 1908

SOCI VITALIZI. (*)

BERGAMO, Camozzi Verriora conte Gianfranco — COMO, Silva Adriano — COSENZA, On. Spada Nicola — FIRENZE, Capponi conte Piero; Stazi prof. Teodoro — FORLÌ, Cassa di Risparmio; Deputazione Provinciale — FRAGNETO L'ABATE, De Martini Mario — GENOVA, Campanella Luigi — GORLE, Mesi Ing. Attilio — LECCO, Panzeri Amadio — LEGNANO, Dellepiane Carlo — LIMA, Boggio Bartolomé — MILANO, Rantivaglio Gian Luigi — NAPOLI, On. Guarracino avv. Alessandro — PA-

Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.



DOPPIO-PHAETON.

Chassis e Vetture



TIPO CURSA A TRE POSTI.

forza 14-16 HP. - quattro cilindri.



AMBULANZA.



Chiedere Listini illustrati e Catalogo descrittivo

alla

Succursale per l'Italia:

Gerenza **A. FUSI & C. MILANO**

DIREZIONE: Via L. Mascheroni, 48

BARAGE: Via G. Pallavicino, 19



LANDAULET CON DAIS.



COUPE DA CITTÀ.

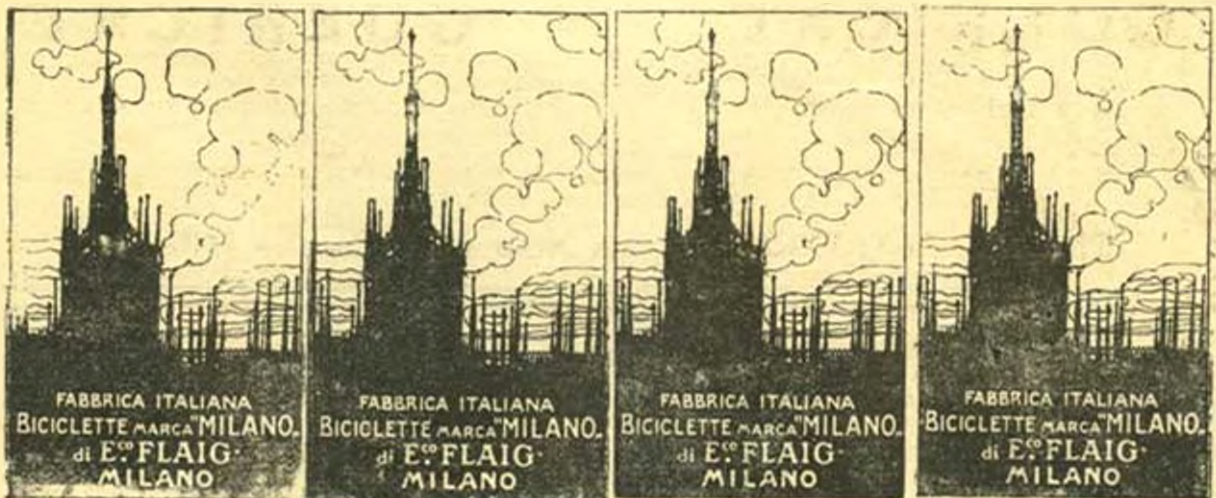
VULLO, Gazzetti avv. Ugo — ROMA, Istituto Nazionale per l'Incremento dell'Educazione Fisica; Maria Cristina Pea dei marchesi di Villamarina — S. REMO, Agguasclati dott. Antonio — SESTO S. GIOVANNI, Mariani Ercole — SIRACUSA, Deputazione Provinciale — TORINO, Incisa di Camerana march. Emilio; Olivetti Felice; Well Weis di Lainate baronessa Adele — VENEZIA, Errera Amedeo; Errera Mario — VILLARICCA, Chinnese Rolando.

SOCI ANNUALI. (**)

- ALESSANDRIA.** — *Atti.* — Delfrate not. Angelo.
Borgo S. Martino. — Castellotti Luigi.
Casale Monferrato. — Busseti Stefano, Santanera prof. rag. Armando, Villavecchia Guglielmo.
Coconato. — Fantinogom. Pietro, Mendini avv. Arturo.
Giavi. — Pagni Pasquale.
Montaldo Scarampi. — Garelli not. Tommaso.
Nizza Monferrato. — Ferrero Angelo Domenico.
Novi Ligure. — Ravera Roberto.
Osada. — Duina Pietro, Fontana rag. Ottavio, Ravelli Augusto.
Portacomaro. — Nebiolo Giovanni.
Solero. — Andina Carlo.
Ticineto. — Bassi Guido.
Tortona. — Brogi ten. Paolo, Franzosi Alberto, Gandino Gerolamo, Severino cap. Oreste, Tenti ten. G. B.
ANCONA. — Giaccaglia Americo, Venturi Francesco.
- Senigallia.* — Campels magg. Enrico, Fedreghini Giulio.
AQUILA. — *Galascio.* — Frattarelli dott. Andrea.
S. Anatolia. — Placidi Costantino.
Tione. — Mariani Viscardo.
- AREZZO.** — Battaglini Italo, Orlandi prof. Edmondo, Scortecchi Guido, Sinatti Ettore.
Loro Ciuffenna. — Brogi Eglsto.
Sansepolcro. — Pacchi Vezlo.
- ASCOLI PICENO.** — *Amandola.* — Antonini Andreozzi avv. Vincenzo.
Fermo. — Mori dott. Domenico.
 Pedani Raffaele, **TREVISANI** marchesina **MARIA ANTONIETTA**, Vitali-Rosati Uriele.
Porto San Giorgio. — Lanfranchi Silvio.
- AVELLINO.** — Morrison John.
Cyabritto. — Carlucci dott. Carmine.
BARI. — Forni Enrico.
Bisceglie. — Ventura Sergio.
- Molfetta.* — Fontana avv. Vito.
Spinazzola. — Spada Francescoantonio, Spada Giovanni.
Trani. — Cavaliere avv. Fedele.
- BELLUNO.** — De Toni Giacomo, Luzzatto Giovanni.
Piave di Cadore. — Poello Vittorio.
- BERGAMO.** — Augustin Adolfo, Benedetti Carlo, Bonandrini dott. Aurelio, Carissimi Giuseppe, Cornali G. B., Favattini rag. Pietro, Loidi rag. Cesare, Marè Francesco, Monticelli Luigi, Pisoni Romolo, Ravasi Romolo, Ruffini Andrea, Salvetti rag. Giacomo, Sora Zaverio, Von Rappard ing. Otto.
- Albino.* — Bellotti dott. Enrico, Ruggeri Giacomo.
Fiorano. — Magni Ambrogio.
Ponte di Nassa. — Erlock Pietro, Ferrario Egidio, Palazzuolo Emilio, Pelizzari rag. Alessandro, Pezzotta Giuseppe, Ravasio Antonio.

(**) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6, se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato, entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la tessera di riconoscimento.

Il migliore dei freni, il Freno Carloni "Duplex,"



viene applicato anche alle ottime Biciclette Marca

"MILANO,"

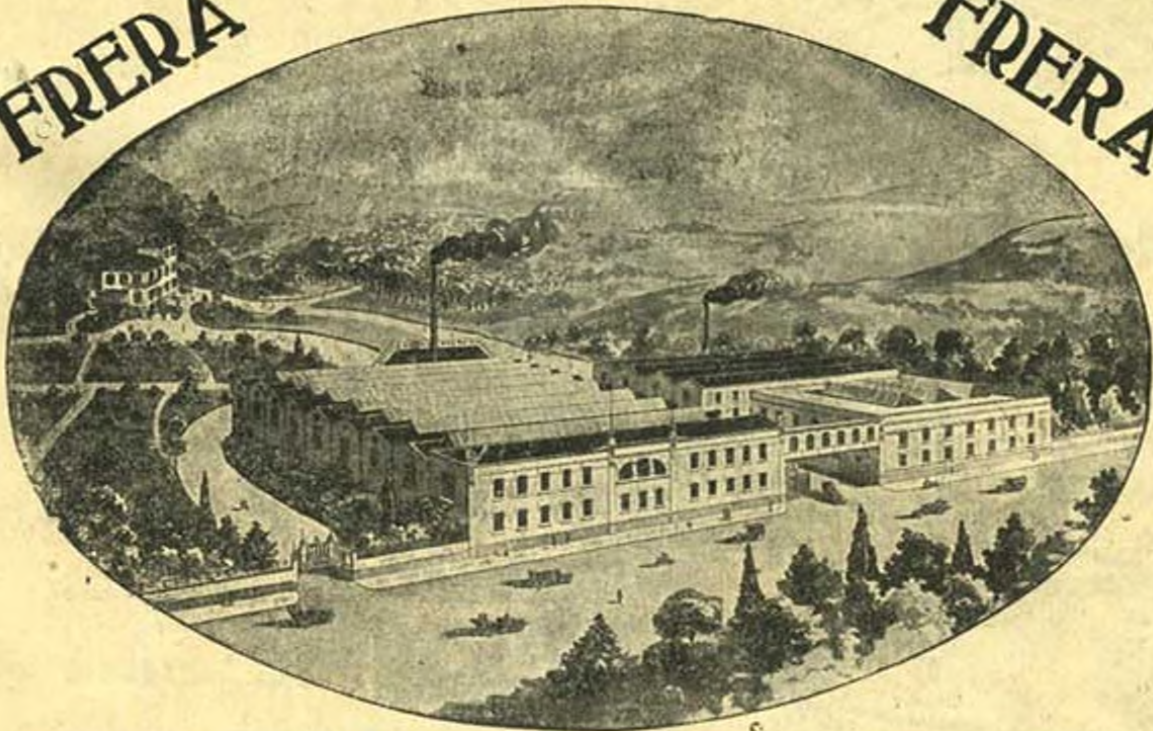
Ponte S. Pietro. — Buesch Rinaldo.
Sarnico. — Unione Sportiva.
Stezzano. — Daminelli Giovanni.
BOLAGNA. — Bagaglia Alessandro, Bastelli Armando, Bonesi Goffredo, Cantucci Giuseppe, Cattinelli Armando, Gallassi Ciro, Gancia Antonio, Gargano Luigi, Gasperi Giulio, Guglielmini Gian-giacomo, Lancellotti Giulio, Malinverni Alberto, Orlandini Antonio, Panzacchi dott. Giuseppe, Torricelli Bruno, Trenti Enrico, Trentini Arrigo, Zucchini e Cesari (Ditta).
Castel Maggiore. — Barbieri Gaetano.
Montevoglio. — Marchesi don Dino.
Sala Bolognese. — Carini Filippo.
S. Gior. Persiceto. — Masotti Giuseppe.
Vergato. — Mascagni Riccardo.
BRESCIA. — Abhamonte ten. Lebluzio, Alberti rag. Costantino, Bertoglio Ferruccio, Braga Battista, Carugati Riccardo, Cortesi Achille, Florio rag. Angelo, Gennari Giuseppe Pietro, Piazza rag. Rinaldo.
Cedegolo. — Magnolini Giannantonio.
Lonato. — Aldovrandi Enrico.
Ponte Caffaro. — Cirri rag. Ciro.
Ponte di Legno. — Società «Pro Ponte di Legno».
Quincanello. — Lanzani Giuseppe.
Rezzato. — Orlandini dott. Alberto.
Rovato. — Andreoli Giuseppe, Bertuzzi Francesco, Migliorati Filippo.
Salò. — Petersen Enrico.
Villa di Salò. — Tonioni Alessandro.

Virle Tre Ponti. — Casari Salvatore, Menni Vincenzo.
CAGLIARI. — Barbera ing. Giacomo, Corto Emma avv. Raimondo, Pilo ing. Luigi.
Oristano. — Carta Augusto, Forrero geom. Bartolomeo.
Itiola. — Zoncu Orrù Salvatore.
Teulada. — Francolini geom. Palestro.
CALTANISSETTA. — *Barrafranca.* — Ippolito Cesare.
CASERTA. — *Capua.* — De Carolis-Orsini Ugo.
Nola. — Minleri Gaetano.
Santopadre. — Scali Leopoldo.
Teano. — Cipriano Natalino, D'Allesio Nicola.
CATANIA. — *Nicosia.* — Di Falco cav. Giuseppe, Mirabella Nunziato.
CATANZARO. — Minetti Ercole.
Mongiana. — Morabito avv. G.
CHIETI. — *Orsogna.* — Iococav. Filippo.
Tuffillo. — Vincenzo Battista.
COMO. — De Gregori dott. Siro.
Bellano. — Melesi sac. Giuseppe.
Camerlata. — Bruni Arnaldo.
Campagnano. — Del Torchio don Celestino.
Centù. — Bergna Battista, Brenna Luigi, Casartelli Lazzaro, Longhi Enrico, Malacrida Augusto, Martinoli Gaetano, Mosconi Antonio, Orsengo Serafino, Romanò Antonio.
Erba-Incino. — Orsatti dott. G.
Laorca. — Bolis Luigi.
Lecco. — Redaelli Aldo.
S. Gior. sopra Lecco. — Rusconi dott. Francesco.

Schignano. — Gaddi Giuseppe.
Trevisago. — Rodari Vittorio.
Turate. — Società Ciclistica Turistica.
COSENZA. — *Rogliano.* — Niccolotti Raffaele.
S. Gior. in Fiore. — Guarascio Giov., Lopez prof. Alfonso.
CREMONA. — Dosio Guido, Giennolini Pietro, Menghini prof. Domenico, Sambusetti rag. Luigi, Slerca Arturo.
Crema per Bondeno. — Cacciola Oreste.
Casalnuovo. — Longari Ponzoni nob. Ing. Giovanni.
Castelleone. — Strafurini ing. N.
Cella Dati. — Coppini Gino.
Crema. — Bonzi Francesco, Scomazzotto Italo.
Gombio. — Bocchieri Giuseppe.
Soresina. — Agalbato rag. Ernesto.
Vescovato. — Villa Duilio.
CUNEO. — Streri Angelo.
Alba. — Sernagliotto prof. conte Raffaele.
Bersasio. — Ghignone Pietro.
Brà. — Gabrioli Giuseppe.
Caraglio. — Stoppa Cesare.
Fossano. — Piacenza dott. Mark.
La Morra. — Ciliutti Agostino.
Mondovì. — Alassio Domenico, Garrone Umberto, Mondino ten. Uberto, Tonelli ten. Giuseppe, Trezzani ten. Claudio.
Racconigi. — Sabri Carlo, Testa Cesare.
Rocadebaldi. — Mascari Pietro.
Sommariva Bossa. — Strumia Antonio, Strumia don Guglielmo.
FERRARA. — Benda Ricci avv. Alberto, Divisi Fabio, Flano rag.

FRERA

FRERA



STABILIMENTO **FRERA** DI TRADATE, TESTÈ AMPIATO, PER LA COSTRUZIONE DELLE
Biciclette • **Biciclette a motore** • **Motociclette** • **Furgoncini**
Serie e Materiale ciclistico d'ogni genere.

CHIEDERE CATALOGHI GRATIS

Giuseppe, Gurnelli geom. Ila, Pampanini Gaetano, Zamorani Carlo.
Migliarino. — Mistri avv. Ermete. Ruina. — Nagliati Luigi.
FIRENZE. — Baldesi Augusto, Ceccarelli Nicola, Cinti Roberto, Cordeschi ten. Dario, Corinaldi geom. Gino, De Vecchi Valentino, Giannitrapani cap. Luigi, Marzotto Alessandro, Moretti Rodolfo, Morrocchi Carlo, Niccolini Giuseppe, Nutini Raffaello, Paolucci de Calboli Franco, Scatini Bruno, Sguanci Umberto.
Borgo S. Lorenzo. — Chini Dino.
Crespole. — Mori Abramo.
Marradi. — Bellini Primo, Club Turistico Marradese, Parrini Enrico.
Pozzolatico. — Valdambri don Fortunato.
Bocca S. Casciano. — Cappelli Federico, Cardellini Arturo, Cecchetti Domenico.
S. Benedetto in Alpe. — Maestri Oreste.
S. Miniato. — Cecchi Corrado, Ciulli Giuseppe.
Stato Fiorentino. — Cassioli dott. Casio.
FOGGIA. — Camera di Commercio ed Arti, Della Rocca cap. Vincenzo, Falcone ten. Emilio.
Candela. — Pignataro Francesco.
FORLÌ. — Cesena. — Bratti nob. Pio.
Bimini. — Casa Beltrame Giuseppe, Poma Antonio, Polverelli Ferruccio.
GENOVA. — Ardolino dott. Vincenzo, Barabino Cesare, Bardi

Luigi, Berlingieri Roberto, Bersano Giacinto, Boaco Filiberto, Calabria Lorenzo, Camera De Asarta conte Emanuele, Carmagnani Vittorio, Carpaneto Andrea, Cassini dott. Giuseppe, Castello Francesco, Ciampolini Benedetto, Cocchi Luigi, Ferrari Achille, Figari Giuseppe, Gandini Clemente, Garzoglio David, Graffigna Natale, Grazioni Dante, Ighina Alfonso, Ingarano Guido, Manardi Giacomo, Morasso Luigi Gino, Ottonello Vittorio, Palau Carlo, Plumatti ing. Claudio, Podestà Giuseppe, Rizzato Filippo Pilade, Robba Adolfo, Santamaria Adriano, Somino Nicolò, Simone rag. Giovanni, Torre rag. Iginio, Traverso Ernesto.
Bacizza. — Pace don Prospero.
Bolzaneto. — Purl rag. Domenico.
Borgo Fornaro. — Cipollina Antonio.
Rusalla. — Tonca Giovanni.
Camogli. — Oneto rag. Antonio.
Cengio. — Cerruti dott. Giuseppe.
Chiavari. — Margaria Angelo.
Cogoleto. — Villa Giuseppe.
Cornigliano Ligure. — Astengo Manlio.
Deira. — Bertolone Emanuele Livio.
Lucagna. — Brignale Francesco.
Ortonovo. — Barberi Uliano.
Paravatico. — Rossi sac. Giuseppe.
Pra. — Ratto Nicolò.
Sampierdarena. — Hagnasco Luigi.
Carrena Placido, Chiosa Edilio.
S. Margherita Ligure. — Ghelfi G. B., Luscardo Lello.

S'Olcese. — Oxilla don Agostino.
Sarona. — Ferro Tommaso, Genola Romeo.
Sestri Ponente. — Traverso Giacomo.
Spezia. — Bassi avv. Ugo, DO MENICHIETTI LINA, Oddenino Felice, Trucco Carry, Viarengo Filippo.
Vado Ligure. — Rovere Amerigo.
Varazze. — Ferrari Giuseppe.
GIRGENTI. — Lopresti cav. ing. Eugenio.
Alessandria della Rocca. — Carlini Valenza Nicolò, Inglese Emanuele.
Aragona. — Vella comm. bar. Antonio.
Fanara. — Fanara dott. Salvatore.
Sciaccia. — Licata Francesco.
GROSSETO. — MILLANTA COPPINI nob. MARIA TERESA, Pizzetti avv. Giovanni, Santoni Ugo.
LECCE. — Brindisi. — Musciacco dott. Guido.
Castromarina. — Perotti Armando.
Taranto. — Schiavone Alessandro.
LIVORNO. — Bazzoni Francesco, Bazzoni Giovanni, Donegan ing. Guido, Deputazione Provinciale, Pintucci Umberto.
L'UCCA. — Grossi Giuseppe, Pardiucci rag. Renato, Zappelli Giulio.
Camatore. — Società Sportiva « Vigor ».
Pescaia. — Lucarelli Gino.
Ponte a Moriano. — Barberi Armando.
MACERATA. — Cuccaro Alessandro.

MILANO
 VIA MOSCOVATO
 CONSUMO 2 Cent. al Km.

MILANO-RÉVÉ
 LA PIÙ PRATICA
 E PIÙ LEGGERA
 DELLE
 BICICLETTE
 A MOTORE

Da 10 a 50 Km. all'ora



**MOTORE 2HP. PESO Kg. 13,5 = 2 CILINDRI-MAGNETO
 SENZA RIVALI IN SALITA**

IMPORTANTE
 per i Soci del T. C. I.

Volete lo splendido

Freno Carloni
Gratis?

“Duplex,,
 1908

Domandate chiarimenti al

“Freno Carloni,,

S. Vincenzino, 4 - Milano

Guido. — Murri don Romolo.
S. Scerifino Marche. — Partegueffa Filippo.
MANTOVA. — Carpi Cesare, Gandolfi Carlo, Panerai Paolo.
Azola. — Besutti monsign. Antonio, Dueder don Angelo.
Canneto sopra Oglio. — Biazzi don Marino.
Vindana. — Panchieri Angelo.
MASSA CARRARA. — *Carrara*. — Facini Angelo.
Massa C. — Azara Francesco.
MESSINA. — Aina Alfredo, Soraci dott. Placido.
MILANO. — Agosta Tosa Umberto, Agostoni Giovanni, Andreoli Vincenzo, Anghileri Vittorio, Arienti Alessandro, Arienti sac. Gaetano, Bartesi Osvaldo, Bussi Guido, Belloni Francesco, Beltrami Carlo, Borra Ignazio, Bisocchi Marco, Bocerarelli Argo, Boggi Carlo, Bonfanti Giuseppe, Boselli Ambrogio, Braghi Francesco, Brambilla Enrico, Brambilla Giuseppe, Brambilla Mario, Branchi cap. Eugenio Camillo, Brusa Gaetano, Buffoni Giuseppe, Camilletti Nullo Eligio, Cassina Giuseppe, Castiglioni Giuseppe, Cattaneo rag. Natale Luigi, Cavalea Ferdinando, Cavazzutti Giovanni, Cazzulani Vincenzo, Ceccolotti Archimede, Colla Salvatore, Carlmedo cav. Anselmo, Collina rag. Giovanni, Colombo Guido, Comboni Antonio, Conti sen. Emilio, Cromonesi Francesco, Crivelli Iared, Curioni Angelo, De Cecco Giovanni, Della

Torre cav. Silvio, Del Missier Umberto, Di Bisogno Giuseppe, Dulla Ernesto, Ellena Mario, Fant Giovanni, Fidanza Riccardo, Filippini Fantoni Giulio, Fondra Antonio, Galo Cesare, Gardi Giannetto, Gerli Emilio, Gianotti Emilio, Giorgi Umberto, Gnocchi Mario, Gonzalez dott. Piero, Grassetti rag. Fausto, Grugni Vincenzo, Horber Luigi, Laugler Roberto, Locatelli Giacomo, Luini rag. Bernardino, Maderno rag. Gerolamo, Malabotti Remo, Margaria Luigi, Martini Giacomo, Meda ing. Antonio, Mejana Luigi, Mina Pasquale, Minazzi Ettore, Mucclaky Emilio, Molraghi Mario Giuseppe, Molloni Innocente, Morin Julien, Mussetta Ettore, Parisi Carlo, Peluso avv. Eugenio, Pennati Mario, Postalozza ing. Giuseppe, Piana Cesare, Piccinelli Carlo, Pirovano Luigi, Poggi Guido, Porta Domenico, Rasetti Pompeo, RETTI BICE, Riboni Cesare, Rizzi Angelo, Romani Ernesto, Russi Barelli Luigi, Salvi Guglielmo, Salvi Virginia, Sandri Gino, Sant'Andrea Pietro, Saracchi Carlo, Scazzosi Giuseppe, Schiavo Eugenio, Schwarz Ugo, Sesia Enrico, Società Umanitaria « Casa degli Emigranti », Sozzi Guido, Spreafico Angelo, Storace Emilio, Taramella Paolo, Torracina Giovanni, Tolotti Vincenzo, Tomasini Dante, Vallati Emilio, Valani Francesco, Valchera Cesare, Valenzano prof. Mario, Villa rag. Costanzo, Viviani ing. Paolo, Volpini Um-

berto, Zanca Manlio, Zanoni Luigi, Zucchi Aldo P.
Busto Arsizio. — Protti Dualco, Scavi Giovanni.
Codogno. — Cighetti Luigi, Dragoni Paolo, Gnocchi Angelo, Riva Pasquale.
Corisco. — Ferrario Angelo.
Fagnano Olona. — Introzzi Carlo.
Gallarate. — Borgomaneri Carlo, Pescò don Carlo, Visco Gilardi Giuseppe.
Garazzo. — Goretti Vittore.
Inzago. — Giullini Ambrogio.
Leol. — Vittadini Luigi.
Melegnano. — Berra Carlo.
Monza. — Bosio Gerolamo, De Mia cap. Secondino, De Sanctis Bernardo, Levati Romualdo, Levi Carlo.
Osona. — Crocco dott. Emilio.
Robecco sul Naviglio. — Tibiletti geom. Giovanni.
S. Colombano Lambro. — MORA CARLOTTA.
Saronno. — Cerati Carlo.
Sereyno. — Dell'Orto Serafino.
Vaprio d'Adda. — Robecchi Luigi.
MODENA. — Corinaldi Gino, Ferrari dott. Gustavo, Reggianini Adolfo.
Grande Bosco (Bomporto). — Sacerdoti Renato.
Sassuolo. — Fontana Giannetto.
NAPOLI. — Bregoli cav. cap. Luigi, Brod Leone, Buonomo ing. Giacomo, Canino Vincenzo, Del Monte Alfredo, Du Vinage Francois, Finizia Giacomo, Gallotti Marcello, Ianni avv. Nicola, Potteruti dott. Corradino, Picone dott. ten. Bartolomeo, Pizzi Attilio, Romano ing. Gae-

10% SCONTO

Al soci del Touring Club Italiano, acquistando le celebri Bicyclette

RALEIGH

Chiedere catalogo accennando al numero di tessera

Agenzia Generale per l'Italia: MILANO - Corso Garibaldi, 102

La mancanza di appetito, la cattiva digestione ed i bruciori di stomaco, sono disturbi che rendono le persone malinconiche ed inquiete.



La Tintura acquosa
 di Assenzio Mantovani
 di VENEZIA

fabbricata fino dal 1658.
 guarisce mirabilmente tali disturbi.

QUASI TRE SECOLI DI SUCCESSO

GIROLAMO MANTOVANI - VENEZIA - Farmacia al Redentore

« Il peso, ecco il nemico.

« Il 5% di peso in più porta il 14% di aumento di spesa. »

Bibendum

Consultate il Catalogo 1908
 delle automobili leggere

“LANCIA,”

che sono realmente
 le più economiche!

Lancia & C. - Torino

Via Ormea, 89 - 91

tano, Sambucini Telemaco, Tantiurri dott. D., Utilli Giuseppe, Volpicelli comin. Vincenzo.
Frattamaggiore. — Fimbandi d. R. Torre Annunziata. — Amodio ing. Antonio, Magliani Otello, Trama Gabriele.
NOVARA. — Chichella Gualtiero, Fasola Arturo, Pisoni Mario.
Arona. — Parassoni Antonio.
Bareno. — RAMAZZOTTI MARIA Biella. — Cardolle dott. Adolfo.
Borgomanero. — Panizza Spirito, Caraglia. — Salino Luigi.
Ceppanorelli. — Mariola prof. Enrico.
Cassala. — Lavino Geremia.
Cracagliana. — Reffo Leone.
Crescentino. — Meinardi Giov. F.
Cruniallo. — Rinaldi Maurizio.
Gattico. — Calmi Giuseppe, Zanetta dott. Franco.
Gruglia. — Biasetti don Quintino.
Incorio Infer. — Municipio.
Magliana. — Gherolma ing. Guido.
Omegna. — Hôtel Royal o Poste.
Margaroni Carlo, Scalfi Ercole.
Trino Verceiliese. — Gutris ing. Giuseppe, Scamuzzi rag. Genaro.
Vaccigato. — Bonola dott. Paolo.
Valle S. Nicola. — Caurino don Benvenuto.
Vercelli. — Cima rag. Giovanul, Verceilino Roberto.
Vogogna. — Pirazzi Maffola Rocco.
PADOVA. — Alphandory Ernesto, Bertolin Vittorio, Biasella Luigi, Buoni prof. Santi, Gianl dott. ing. Vittorio, Lorio Giacomo, Modin Primo.
Mussanzago. — Garbini dott. Giuliano.

Noventa. — Bardella Pietro.
Villafranca. — Marcato Pasquale.
PALESTRA. — Bolognesi Francesco, Dagnino Federico, Principe di Gango, Fici Salvatore, Lo Faso cav. Mariano, Martinez Filippo, Mattea ten. Guido, Severino ing. Giovanni, Sgarbi di Lo Monaco bar. Giuseppe, Tassa Bordonaro cav. Ottavio, Tortorici ing. Giuseppe, Veronica Infantino Baldassare.
Termini. — Lo Faso cav. Giacinto.
Trabia. — Sanfilippo Giacomo.
PARMA. — Amandini cav. Armando, Bercleri Rosso Egildo, Cremonesi rag. Casimiro, Ponzi Giovanni, Riquier Vittorio, Spada rag. Luigi, Tirelli march. Alessandro, Zazzali Enrico.
Borgolero. — Squeri sac. dott. Giuseppe.
Coregnano. — Biondi cav. Max.
PAVIA. — Cerri Cesare.
Badia. — Cremonesi Antonio.
Morlara. — Parmeggiani dott. Aurelio.
Pieve Porto Morone. — Negri geom. Pietro.
Belgioloso per S. Giacomo. — Rossi Alessandro.
Voghera. — Tomonotti Pietro.
PERUGIA. — Accorinti dott. Vincenzo, Fabbri Orlando, Mori rag. Gaetano.
Faligno. — Villani Giuseppe.
Terni. — Dalle Nogaro rag. Ferrante.
Trevi. — Minicotti dott. Giusto.
PESARO URBINO. — Di Stefano geom. Domenico.
Fano. — Galamini Alberto.

Monte Grimano. — Montanari Raffaele.
PIACENZA. — Cigala Fulgosi conte Enrico, De Magistris cap. Edoardo, Galbiati Giuseppe, Giacomelli prof. Italo, Zambelli Alfredo, Zambelli Enzo.
Carpaneto. — Foppiani Benvenuto
Castel S. Giovanni. — Agazini don Egildo, Sorocchi Luigi.
Fiorenzuola d'Arda. — Torre Gino.
Leggio. — Veneziani don Pietro.
Ponte dell'Olio. — Tronconi Alessandro.
Rivergare. — Cattivelli dott. Giuseppe.
PISA. — Bartoli Ottorino, Crotti ing. Carlo, Del Bono Armando, Perotti Gino.
Bagni di Casciana. — Maccacferri Luigi.
PORTO MAURIZIO. — Berlo ing. Stefano.
S. Remo. — Brunetti Luigi, Ermiglia Angelo, Fedeli Camillo.
POTENZA. — Colmayer ing. Goffredo, D'Atri ing. Carmine, Monaco ing. Luigi.
Pietrogalla. — Longo Domenico Maria.
RAVENNA. — Giri cap. G. B., Queltrini Pietro, Melandri ing. Giovanni, Morelli geom. Silvio, Primavera Giuseppe, Salbaroli Giocondo, Saporetti geom. Giuseppe, Tamoni cav. Andrea, Valentini Mario.
Castel Bolognese. — Bosi don Francesco.
Lavesola. — Ricci Maccarini Sebastiano.
Lugo. — PRETI CORRIDORI GIULIA.

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
DI OBIETTIVI

COOKE



per lavori in GALLERIA ed all'APERTO

PROCESS LENS obbiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)

APPARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSING

Agenti Generali per l'Italia:

CAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

FOCUSING COOKE LENS
Series III. f/a.s

SOCIETÀ PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI

G. MARAZZA - MILANO

S. Cristoforo - Telefono N. 1

Anonima - Capitale L. 1.000.000 - interamente versato

INCISIONE E CROMOLITOGRAFIA
SUI METALLI

CARTELLI E ARTICOLI PER RÉCLAME
VASSOI - SCATOLE - PLACCHE di LETTO

FARI E FANALI PER AUTOMOBILI
MARCA "SOLE",

GENERATORI e ACCESSORI per VEICOLI

REGGIO CALABRIA. — Di Pietro ing. Eduardo, Pisani ing. Francesco.

Bagnara. — Pugliese avv. Giuseppe.

Campo di Calabria. — Pensabene Giuseppe.

Palmi. — Implombato avv. Saverio.

REGGIO EMILIA. — Grimaldi geom. Umberto, Panciroli Manlio, Triglia rag. Manlio.

Borello. — Radighieri dott. Alessandro.

Campegine. — Iotti Eugenio.

Mancasale. — Corvi don Luigi.

Pulianello. — Torregliani geom. Zeo.

Saleaterra. — Valentini dott. G. S. Giovanni di Querceta. — Ferrarini don Cipriano.

Seta. — Spaggiari don Ettore.

Villa Fogliano. — Caffagni don Giuseppe.

Villa Sasso. — Granzioni don Fulgenzio.

ROMA. — Ascarelli Alberto, Bedetti Alfredo, Borgia Federico, Cecchetti Filippo, Obiostrì Giuseppe, Covone Ernesto, Curcio Rubertini Italo, Damiano cap. dott. Nicola, Mgr. Nicolò D'Amico, Di Pietro Enrico, Egidi ing. Torello, Ferri Giuseppe, Firmiani Giovanni, Fornaciari Enzo, Gazzera avv. Giuseppe, Ghezzi Giovanni, Gradoli Mario, Guerrini Guido, Marcante d'Adra rag. Domenico, Martucci Guido, Menenti dott. Domenico, Morganti Ippolito, Nocioli dott. Giuseppe, Novelli Umberto, Parmeggiani Luigi, Pasquali Rinal-

do, Perelli Umberto, Pompil Giulio Ces., Quaroni ing. Giuseppe, Ricagno Oreste, Rossini rag. Tito Secondo, Sabatucci Cesare, Scanzonello Giacomo, Sem Otto, Serafini Luigi, Silva Attilio, Spadari Umberto, Treccani Angelo, Usai Giovanni, Vitale avv. Cosimo.

Catania. — Desantis Guglielmo.

Cirilarecchia. — D'Ardua Carmelo Francesco, Marini Francesco.

Corneto Tarquinia. — Massi Mario, Orzi prof. Domenico.

Soriano Cimino. — Calucci Cristoforo, Carosi Giuseppe, Catalani Tito, Fanti Ettore, Gottardi dott. Gottardo, Mancini Domenico, Pennazzi Catalani Giuseppe, Pont Felice, Sapori rag. Egisto, Società Cacciatori Umberto I, Valeri ing. Antonio.

Fiterbo. — Silvestri Ferdinando.

ROVIGO. — Caustriani Giovanni, Casarini avv. Guido, Prevato Gino, Sanna rag. Amerigo.

Massa Super. — Bianchidott. Dino.

SALERNA. — Giannone rag. Genaro.

Castel S. Giorgio. — Amabile ing. Enrico.

Petralla Sottana. — Pottino cav. Ettore.

SASSARI. — Donorra. — Battaglia Pietro.

Florinas. — Stara Michele.

Maddalena per Caprera. — Chiarini cap. Luigi Raffaele.

Osilo. — Fousa dott. Giuseppe.

Silanus. — Meloni dott. Gavino.

SIENA. — Gambelli Gaetano

Chianciano. — Colombo Melosi.

Colle d'Elia. — Lepri not. Alfonso, Mattone Ernesto Susini, Prof. Gaspero.

SIRACUSA. — Giarratana Ruggero dott. Ippolito.

Modica. — Tedeschi march. Corrado.

SONDRIO. — Donati Francesco, Mani prof. Alessandro, Re Carlo, Sala don Enrico.

Madonna di Tirano. — Rampetti Carlo.

TERAMO. — Castellumare A. — Sorimanni Alberto.

Natureco. — Monticelli Alberto.

TORINO. — Alessio Giovanni, Bacchetti Attilio, Balma Francesco, Barge Lorenzo, Bertolotti Giovanni, Bigottigen, com. Lorenzo, Bottesini Alberto, Cassano Felice, Chiarle ing. Carlo, Coda Riz geom. Giacomo, Cucco Guido, De Finis ing. Igino, Diocap. Giovanni, Eynaudi dott. Costanzo, Favale Carlo, Gatti Andrea, Ghibauda Eugenio, Gili Benedetto, Gonella Giovanni, Lanza Camillo, Malagoli ing. Achille, Manfredi Ercole, Manzoni Giacomo, Martin di Montebecchia ing. Cesare, Molin Giovanni, Ravenna rag. Aurelio, Roggero Secondo Carlo, Verona Gustavo, VIGLIARDI PARRAVIA ROSSI ANGIOLA.

Trona. — Balla Gerolamo, Blos prof. Antonio.

Borgone. — Schiari Giulio.

Brandico. — Tempia dott. C.

Challant S. Anselmo. — Ferret Giuseppe, Thiebat Giovanni.

Châtillon. — Dubouloz L., Tosquin Benvenuto.

I successi curativi di S. Pellegrino

Alterazioni cutanee, ecc.
di natura uricemica.

Nella diatesi urica, in tutte quelle manifestazioni come Eczemi, Eritemi, Erpeti, ecc., Cefalee, Nevralgie (Sciatica), Affezioni catarrali laringee, Bronchiali, Enfisematose, Asmatiche, Nervose ecc., in cui la malattia lascia supporre l'influenza dello stato diatesico o uricemico nella persistenza del male che si dimostra di conseguenza ribelle a qualsiasi altra cura, l'acqua di SAN PELLEGRINO è indicata e l'ammalato ha la maggior possibilità di veder migliorare le sue condizioni.

In questi ultimi anni, coll'incremento della colonia internazionale, quanti casi di Eritemi e di Eczemi della faccia non si sono visti grazie alla cura di S. PELLEGRINO dissolversi rapidamente, perchè di natura uricemica!

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO

FARI - FANALI GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY

SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.

Chiedere Cataloghi.

AUTO-GARAGE MILAN

VED. I. OTTOLINI

12, Via Vivaio - MILANO - Telef. 17-39

APERTO TUTTA NOTTE

Officina per qualunque riparazione

FORNITURE COMPLETE

Gressoney. — Società «Pro Gressoney».
Muncentisio. — Orlicchio Virgiulo, Rovella Giuseppe.
Pinerolo. — Cansacchiconte ten. C. Rosta. — Bobbio don Giovanni.
S. Vincent. — Società Grand Hôtel o Stabilimento Idroterapico Billia.
TREVISO. — *Vittorio.* — Balliana Ugo, Da Ros Pietro, Franceschini Giacomo, Santorio Sergio.
UDINE. — Migliorini Attilio, Naldigh Gaetano, Paolotti magr. Oreste, Tomadoni Luigi, Tonini Angelo, Verol Guido.
Impezzo. — Passudotti Carlo.
Artegna. — Comini Massimo.
Affimo. — Di Toma dott. Valentino.
Buia. — Desiderato Pietro.
Caneva di Saclé. — Frova Carlo.
Cemur. — Fellotig Pio.
Cordenons. — Turco Natale.
Fanna. — Cadel prof. Vittorio.
Maniago. — Mazzoli dott. Carlo.
Pordenone. — Petracco Cesare.
Prata. — Brenelli Antonio, Zandegiacomi Giovanni.
S. Daniele. — Maroschi Italeo, Menchini Eugenio, Piuzei Taboga cav. Italeo, Zanussi Giovanni, Zuliani Ernesto.
S. Osvaldo. — Gobessi Attilio.
Tolmezzo. — Alta Arrigo.
Tramonti. — Zatti dott. Eugenio.
Snello per Varda. — Morpurgo Nilma bar. Mario.
VENEZIA. — Bellavita Gagliardi Giuseppe, Bottaglia Giorgio Alessio, Brocco cav. Ettore, Del Latte dott. ten. Guido, DIDAN NOEMI, Faciolli avv. Fernando, Levi avv. Raffaello, Melloni Evangelista, Nani Mocenigo Marino, Swania Giuseppe, Soave dott. prof. Ferruccio, Ticozzi Achille, Tonetti Antonio.

Portogruaro. — DEL PRA SACCHI ULRICA, Furlanetto Lino.
VERONA. — Bernini ten. Ugo, Donati rag. Umberto, Ferrari cap. Giorgio, Guarda Augusto, Mariacher rag. Marino, Massone ten. Riccardo, Negri prof. Camillo, Sagramoso conte Leonello, Tessitore Federico.
Angiari. — Ambroso Augusto.
Caprino. — Ballardore Ottorino, Tomel Dante.
Cologna Veneta. — Municipio.
Fumane. — Marconcini Agostino
Legnago. — Morbioli G. B.
Magagnano. — Marangoni Luigi.
Ronco all'Adige. — Municipio.
VICENZA. — Barbieri Carlo, Caldonazzo Cesare.
Bassano. — Danelli Giuseppe.
Montebello Vicent. — Mazzi dott. Italo.
Thiene. — Oriani dott. Giovanni.
COLONIA ERITREA. — *Somalia Italiana.* — Giumbo. — Argyropoulos ing. Gregorio, Braeken Edwin Jhon Egerton, Telfner conte Paolo.

PROVINCIE DIVERSE. — *Salsburgo.* — Strohschneider dott. Max.

Belgio.

Bruxelles. — Singer's Willy.
Lidge. — Bortini Juan.

Francia.

Asnières. — Santarini Francesco.
Lyon. — Anthon ing. Friedrich
Menton. — Gay Giuseppe.
Nice. — Rosso Martino.
Paris. — Tigli Umberto, Adolf von André.

Inghilterra.

London. — Fiumi Napoleone, SILVESTRI MARIA.

Russia.

Mosca. — Haag Oscar, Valerio Raimondo.

Spagna.

Ayamonte. — Feu Manuel.
Sevilla. — Flores Manuel, Pinar Carlos.

Zaragoza. — Munoz cap. Antonio.

Svizzera.

CANTON DI LUCERNA. — Lucerna. — Robuschi Primo.

CANTON DI ZURIGO. — *Wetzlarthur.* — Baldi Pietro.

Zurigo. — Peirano Carlo.
CANTON TICINO. — *Bosciolera.* — Zaccarelli Angelo.

Chiasso. — Taroni Gaetano.
Ro di Fiesso. — Lurati Ercole.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Di Biasi Mario C.
Cairo. — Staticelli Umberto.

AMERICA SETTENTRIONALE.
Stati Uniti.

New York City. — Tyler Longstreet Redfield.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Do Rosa Carlo, Terni cav. Augusto.

Aiello. — Jurscke Renzo, Magrini Pietro.

Gorizia. — Goineau ing. Alberto, Lepre Oscarre, Lorenzutti Giovanni, Maouz Alfredo.

Grado. — Olivetto Nicolò.

Pirano. — Società «Vita Nuova».

Verlencette. — Sason Aquilino.

TRENTINO. — *Storo.* — Scaglia dott. Olimpio.

Torbole. — SCHMID EMILIA

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo a Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. F.lli Bochstay, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Comfort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL MEUBLE FENICE - Comfort moderno - Affiliato al T. C. I. Dott. G. Taddel, prop.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON Lungo l'Arno - Splendida posizione - Comfort moderno. C. Gobbo, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandati particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura latte - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagno - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albergo Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et Co.

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele G. N. Bianchi.

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centrale

NAPOLI — HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Place Medici - Position central - Prix moderées - Confort moderne - Chauffage central - Item & Cappucolo mêmes propriétaires de l'Hôtel e Chalet SUISSE POMPEI.

NAPOLI — PARKER'S HOTEL (al Corso Vittorio Eman.)

NERVI - CAPOLUNGO — SCHICKERT'S PARHOTEL - Casa di primo ordine.

PORTOFINO — (Stazione Ferroviaria di S. Margherita) GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza - Auto-Garage, Deposito di Benzina, Camera oscura, Hotel di tutto primo ordine, Gran Parco, Giardino e Foresta, Entrata libera nel Parco di 60.000 mq. di superficie. Il solo Hôtel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con medaglia d'oro e diploma d'onore a Vienna alla Kursale Ausstellung nel 1903 - Medaglia d'argento al II Congresso Internazionale Fisioterapico a Roma 1907 - Indirizzo telegrafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.

RAPALLO presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.

RAPALLO — KURSAAL CASINO.

REGOLEDO (Lago di Como) fra Varese e Bellano - 500 metri sul mare. Stabilimento idroterapico e climatico. — GRAND HOTEL FUNICOLARE. Stazione estiva - Posta - Telegrafo - Telefono.

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

TORBOLE sul lago di Garda - GRAND HOTEL TORBOLE - Nuova casa di Primo ordine - Splendida posizione sul lago - Pensione compreso stanza da 8 corone in più.

Portland Maine. — Turloue Serafino.

AMERICA MERIDIONALE.
Brasile.

Pernambuco. — De Cavriani Giuseppe, De Lanza Joao Augusto.
Recife. — Viriato da Cunha Porto Augusto.

Chile.

Santiago. — Robba Celeste, Schiavetti Ermonegildo.

Perù.

Callao. — Gaggero Giuseppe.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Bottacchi Giuseppe, Guritz Giuseppe, Montini Giuseppe.

Rosafra. — Lenconi Fernando, Zuani Palmiro.

S. Francisco (Cordoba). — Balletti Cesare, Blancardi Dalintro, Blancardi Giovanoli, Cimatti Guglielmo, Mariani Riccardo, Ordanini Luigi, Papa Pedro, Terlera Lorenzo, Vigo Federico, Zampleri Mario.

Santa F. — Mellano Ing. Domenico.

ASIA.

India.

Calcutta. — Comba A., Ghilardi Umberto, Levi J. V., Levi Otto, Razzano Luigi, Salvicioni L. E.

Posizione dei Soci al 15 Ottobre 1908.

Soci annuali al 15 settembre 1908 . . . N. 65.871

Dimissionari, irreperibili, morosi . . . = 34
N. 65.837

Soci nuovi iscritti dal 15 settembre al 15 ottobre 1908 . . . = 301

Totale Soci annuali N. 66.619

Soci vitalizi al 31 dicembre 1907 . . . N. 1.686

Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 ottobre 1908 = 336

N. 2.022

Totale Soci N. 68.641

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14. - Gerente: Parrucce Ghisli. - Capirete & Massalino - Milano.

Utensili Reinhauser




FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF
MILANO

31 - Via A. Manzoni - 31
con vasti magazzini adiacenti

Macchine Utensili ed Accessori

per la Meccanica di costruzione e di precisione, per Fonderia per Eletttricista, Giardiniere, Idraulico, Fabbro, Lattoniere, Carpentero, falegname, Segheria in legno ecc., ecc.

Seghe da metallo e Filatrici brevettati Wagner - Mola Sterling

Macchine americane




Ventilatori aspiratori --- Apparecchi di sollevamento
Macchine per scatole da conserve e da lamiera in genere.

OFFICINE E CANTIERI NAPOLETANI

G. & T. T. PATTISON
(Granili) NAPOLI (Granili)

COSTRUZIONE DI CANOTTI AUTOMOBILI A BENZINA E PETROLIO di qualunque forza e per qualsiasi uso

GARAGE PER AUTOMOBILI

Scali di slaggio per canotti automobili
RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olio, Grassi, Gemme

— I clichés della presente Rivista sono eseguiti dalla

UNIONE ZINCOGRAFI

già stabilimenti M. MANGIAROTTI & C.
e Ing. G. TELLERA

7 Medaglie d'Oro - 2 Grand Prix, Esposizione Milano 1906 - 1 Grand Prix e Medaglia d'Oro Esposizione Parigi 1907.

Via Spontini, 5 - MILANO - Telef. 31-81 e 71-08

MIELE DEL MONTE ROSA

Prodotto della flora più elevata d'Europa, raccolto col mezzo dell'apicoltura nomade dei fiori che spuntano sulle pendici meridionali del Monte Rosa. — Questo miele purissimo e naturale, eminentemente igienico, è raccomandato da celebrità mediche estere e nazionali. Ripartì i primi premi in tutte le Esposizioni europee in cui fu presentato. Premiato dal Ministero d'Agricoltura Industria e Commercio, Brevettato da S. M. Umberto I.

Prezzo: di un vaso di vetro o di una scatola di latte del peso di un chilogramma L. 3 —
di un vasetto di vetro del peso di mezzo chilogramma di miele liquido o solido = 1.80

Si spedisce franco a domicilio a pagamento anticipato o contro assegno un pacco postale contenente:

	3 vasi	3 vasi e 1 vasetto	4 scatole	7 vasetti	2 vasi e 2 scatole	4 vasetti	Latte kg. 4 ¹ / ₂
Per l'Italia e Colonia	L. 9 —	10.50	11.50	12 —	8 —	7 —	10.50
Per la Francia, Austria-Ungheria e Svizzera	" 9.50	11 —	12 —	12.50	7 —	8 —	11 —
Per la Germania, Belgio, Spagna, Egitto e Grecia	" 10 —	11.50	12.50	13 —	8.20	8.50	11.50
Per l'Inghilterra, Portogallo, Olanda e Danimarca	" 10.50	12. —	13 —	14 —	8 —	9 —	12 —

Rivolgersi le domande all'indirizzo **BERTOLI GIACOMO** - Apicoltore, VARALLO (Valsesia)

NB. - Le spedizioni in assegno importano una maggiore spesa di cent. 35 per una somma sino a L. 10. e di cent. 45 oltre la L. 10, eccetto il modo più economico per fare il pagamento in un coll'ordinazione è col mezzo delle Cartoline vaglia postali.

RIVISTA**MENSILE**

TOURING CLUB ITALIANO

LA NOSTRA "RIVISTA"

Nel chiudere questo ciclo annuo di vita e nel porgere ai nostri lettori il congedo del 1908 — noi sentiamo il dovere, quasi il bisogno, di guardarci indietro, e di misurare il cammino percorso.

L'ultimo numero della *Rivista* 1907, recava una breve dichiarazione in forma di promessa.

Allo sviluppo enorme e progressivo del Touring, doveva necessariamente rispondere una paral-

ela e proporzionata significazione del nostro periodico mensile, il fedele esponente intellettuale di questo Istituto.

Se la conquista di 60 000 soci rappresentava una tappa memorabile nello ingigantire del Touring, da questa tappa la *Rivista Mensile* doveva iniziare una nuova fase d'esistenza, soddisfare ai nuovi e maggiori bisogni a cui era chiamata.

La nostra promessa concludeva con una breve e nuda enumerazione dei cambiamenti che si sarebbero apportati al nostro periodico:

riduzione del formato;

aumento del numero delle pagine;

il fascicolo costituito nella sua parte integrante di carta lucida americana di lusso, copertina a colori, con una vignetta variata ogni numero;

miglioramento tipografico radicale, sia per ciò che si riferisce all'eleganza dei caratteri, sia per quanto concerne l'evidenza illustrativa, la finezza artistica, la numerica dovizia dei *clichés*.

Questo per la veste esteriore.

In riguardo alla sostanziale composizione del periodico, ci eravamo proposto di accentuarne sempre più il carattere di *Rivista*, porrendo ai lettori un complesso di trattazioni di interesse universale, in articoli di distinti autori, illustranti gli aspetti vari del turismo colla scorta ciascuno della loro speciale competenza e col fascino del loro stile.

Ed affinché tale nuovo carattere della nostra pubblicazione non fosse incompatibile colle esigenze di ordine interno della nostra azienda, avevamo deciso di riservare una parte del fascicolo in carta normale, leggermente colorata, alla consacrazione degli atti ufficiali, alla consulenza legale, alle piccole notizie, elenchi consolari, affiliazioni, elenchi di candidati, tutto quanto insomma un tempo concorreva a formare il *bollettino*.

Questi erano dunque gli scopi che ci eravamo prefissi: vediamo ora se abbiamo tenuto fede al programma così formulato.

••

I nostri sforzi, nella loro limitata umana facoltà, non avendo potuto realizzare d'un colpo il modello di perfezione idealmente propostosi, costituiscono, coi dodici numeri dell'anno, una catena di progressi, una scala ascendente di migliorie che per il giusto apprezzamento dell'opera dev'essere considerata in blocco e non isolatamente numero per numero.



Soci! affrettate il **PAGAMENTO DELLA QUOTA 1909**
e prendete l'occasione per farvi **SOCI QUINQUENNALI** o meglio **VITALIZI**



Ed è perciò che noi vediamo, nel susseguirsi dei numeri, leggere miglioni e piccole novità introdursi, tutte tendenti alla ricerca di quella perfezione che se non è possibile raggiungere, è pure dimostrazione comprovante i nostri maggiori sforzi, il cercare di avvicinare.

È cominciando dalle copertine.

Quelle dei primi mesi rivelano ancora dei tentativi.

Comporre un disegno le cui tinte — per imprescindibile necessità di riproduzione — non consistano che di tre colori fondamentali, è cosa seriamente difficile. — Occorre oltre alla fertile intelligenza dell'artista, la conoscenza della combinazione dei colori tipografici, una pratica ed una tecnica speciale.

Le ultime dimostrano come lo studio sia stato costante.

Avevamo annunciato che una serie di articoli dotti e brillanti, inviatici da valenti ed illustri scrittori, avrebbe resa la lettura del nostro volume piacevole ed istruttiva, non solo per gli iniziati, ma anche e soprattutto per coloro che, tuttora fuori della nostra grande famiglia, è nostro compito di attrarre sotto le vaste ali del Touring.

Questi articoli avrebbero dovuto rendere la *Rivista Mensile* uno squisito strumento di coltura popolare e farla leggere e ricercare presso le famiglie, le sale di lettura ed i pubblici ritrovi.

..

Consultiamo ora ogni numero del nostro periodico mensile.

In ciascuno abbiamo avuto cura di contemporare gli elementi diversi, fondendoli in un tutto omogeneo che corrispondesse alle esigenze disparate di un pubblico numeroso e svariato qual'è il nostro.

Per i lettori colti, per gli appassionati, abbiamo procurato in ogni mese articoli che sono vere monografie, note tecniche, evocazioni e deduzioni storiche ed archeologiche, ecc.

Abbiamo tenuto dietro a tutti quegli avvenimenti ed a quelle manifestazioni che esaltano la virilità delle energie e la bellezza degli ardimenti, ad accontentare i giovani che hanno ed i vecchi che conoscono, la giovanilità della fibra e dello spirito. Abbiamo quindi dato conto delle gare sportive, creando delle rubriche ricche e sintetiche di automobilismo, di ciclismo, di aeronautica e d'alpinismo.

Tra le due categorie ora accennate, una terza ne esiste (e forma gran numero) composta di soci che, non tanto per impulso di pratica turistica personalmente vissuta, né per fede individuale professata, compresero l'altezza ed il valore della missione del Touring, la grandiosità e l'efficacia di questo mirabile organismo.

Conveniva offrire dunque a questi ultimi, quello che ognuno in genere cerca presso tutte

le riviste apprezzate: le varietà intellettuali; gli scritti di attualità e di curiosità, i bozzetti, la prosa originale dei letterati che posseggono a fondo il segreto magico di farsi leggere.

Ed è per ciò che cercammo la collaborazione di **Olindo Guerrini**, il poeta illustre, prosatore fra i più forbiti, più briosi e più schiettamente italiani; egli ci ha portato il contributo di quell'allegria e bonaria ironia che è uno dei lati caratteristici del temperamento letterario dello scrittore bolognese.

G. C. Abba, il venerando superstita dei Mille, il più noto ed apprezzato storiografo e documentatore dell'epopea garibaldina, ci ha descritto gli itinerari del più glorioso turismo, in pagine nobili e scultorie.

Nè volle permettere il Principe **Scipione Borghese** che la sua succosa e colorita conferenza sul *raid* automobilistico Pechino-Parigi, comparisse *in extenso* illustrata dalle sue fotografie originali, altrove, prima che nella *Rivista Mensile* del Touring.

E per non fare una rassegna particolareggiata di tutte le nostre pubblicazioni, ci limitiamo a citare, come ci vengono alla memoria, i nostri principali collaboratori: il prof. **Attilio De Marchi**, chiarissimo, riconosciuto e profondo erudito di antichità classiche; **Luigi Vittorio Bartarelli**, infaticabile studioso d'ogni ramo dello scibile che offre qualche punto di contatto col turismo, di cui è uno dei più vecchi cultori (vecchio per modo di dire) ed alla cui assiduità e competenza dobbiamo in ogni numero lo scritto che impronta lo spirito generale della *Rivista*; **Renato Simoni**, elegante ed immaginoso conversatore; **Ettore Janni**, lucido e perspicace indagatore di riposti tesori letterari; **A. G. Bianchi**, autorevole antesignano del ciclismo turistico; **Filippo Tajani**, l'ingegnere artista che sa volgarizzare le cose più astruse della scienza e della tecnica; l'ing. **Piero Piola** che sa dare la vita e la voce de' suoi entusiasmi alle acque dei fiumi ed ai problemi che vi si connettono; l'ing. **Massimo Tedeschi**, un difensore vigile ed illuminato della strada; **Americo Scarlatti**, il gustoso narratore di tanti detti topici e di tanti aneddoti storici, esposti col garbo e con la semplicità naturale che è il più gran pregio di chi racconta; **Luigi Brasca**, che ci ha condotti traverso tutti i valichi della grande barriera italiana; **Ettore Cianetti**, l'audace, pratico, teorico aeronauta; **Achille Bertarelli**, l'esumatore di cimeli e dei vecchi costumi del turismo; e l'on. **Romanin Jacur**; **Jacopo Gelli**; **Arturo Mercanti**; **A. Maggiorotti**; **Gino A. Mori**; **Luigi Coletti**; **Fabio Mainoni**; **Silvio Carpani**, ed altri.

Abbiamo calcolato 95 articoli comparsi nella *Rivista* del 1908 ed aventi diritto per lo sviluppo e valore ad essere considerati come tali, divisi come segue: 9 d'aeronautica; 2 sugli alberghi; 2 d'alpinismo; 10 d'archeologia, paleontologia e storia; 15 d'arte e varietà; 7 d'auto-

mobilità; 1 di bibliografia; 2 circa la Carta d'Italia; 2 di castelli e ponti; 5 di ciclismo; 1 d'esposizione; 4 sulle ferrovie; 2 di geografia; 3 d'idrografia; 1 d'igiene; 1 di motonautica; 2 di toponomastica; 3 di turismo nautico; 17 sulla viabilità, strade e valichi; 5 di viaggi turistici e sportivi; 1 sui V. C. A.

La Redazione dispose tutto questo svariato materiale secondo intendimenti d'opportunità giornalistica e d'estetica tipografica, completando l'insieme con diverse rubriche, quale ad esempio la *Rivista delle Riviste* e vivificando ogni pagina con un gran numero di illustrazioni in grandissima parte pregevoli per qualità d'esecuzione e per decoro d'arte.

Le **vignette** comparse quest'anno raggiungono il numero di **1383**, così distinte per soggetto: 75 d'aeronautica ed aviazione; 19 d'alberghi; 97 alpinismo; 91 d'automobilismo; 20 caricature; 68 castelli e ponti; 32 ciclismo; 19 costumi; 37 facsimili; 25 ferrovie; 27 macchine; 6 mode; 19 motonautica; 227 paesaggi e città; 28 personaggi; 155 quadri, statue, e monumenti; 29 targhe, coppe e diplomi; 40 turismo nautico; 155 varie; 22 V. C. A.; 83 attualità.

E per aggiungere pochi altri dati interessanti sullo sviluppo e sul valore materiale della *Rivista* diremo che nel 1908 abbiamo consumato per i 12 numeri **160 tonnellate di carta**, la quale misurata come si fa fabbricare alla Cartiera su rotoli di 70 cm. di larghezza, darebbe tutt'insieme un rotolo che svolto potrebbe coprire una **pista con un percorso di chm. 2520**: abbiamo adoperato **41 quintali di piombo** per la composizione delle pagine; **12 quintali di inchiostro** per la tiratura; **80 000 centimetri quadrati di clichés** in rame e zinco.

L'abbondanza della materia, il nome ed il valore dei collaboratori, l'equilibrio fra le diverse parti d'ogni fascicolo in rapporto ai bisogni intellettuali del nostro pubblico, ci confermano d'essere riusciti nel nostro intento di porgere cioè ai nostri lettori una *Rivista* pari alla promessa fatta, non indegna del Touring e non inferiore alle migliori riviste italiane pur disponenti di maggiore larghezza di mezzi.

Il mirabile aumento del numero degli associati ci dice come la nostra *Rivista* abbia contribuito anch'essa non indifferentemente all'opera di propaganda che il Touring persegue attivamente nella sua orbita sempre nuovi gregari.

Nè queste saranno le colonne d'Ercole davanti a cui si arresterà soddisfatta la modesta opera nostra.

Come dal numero di Gennaio a quello di Dicembre di quest'anno si osserva un incessante succedersi di perfezionamenti, così nostra cura sarà di fare man mano sempre di più e di meglio.

E ci lusinghiamo ancora di non promettere invano, se ci verrà continuata da parte dei nostri associati quella assistenza morale e materiale che finora non ci è mancata e che condurrà il nostro istituto ad una grandezza ed a una potenza da compensare, coi miracoli della cooperazione, la eccezionale tenuità del contributo pecuniario richiesto come tassa d'iscrizione, poichè ogni nostro Socio deve ricordare che questa della *Nostra Rivista* non è che una delle branche in cui si svolgono e si moltiplicano le varie iniziative del Touring.

Il Consigliere Delegato alla Rivista
I. VIGLIARDI-PARAVIA.



Consoci! Saremo presto in 100 000 se ognuno di voi procurerà ancora entro il 1908 un nuovo aderente al Touring.

SOCI ANNUALI! Fatevi **VITALIZI** col versamento di L. 90 se in Italia e di L. 115 se all'Estero, o almeno **QUINQUENNALI** col versamento di L. 30 se in Italia e di L. 40 se all'Estero.

Il Congresso degli Albergatori.

Gli albergatori sono testé piovuti da tutte le parti del mondo nella capitale del Regno, albergo delle genti, la quale ai tempi di Roma papale aveva la sua corporazione o Università di locandieri col suoi bravi statuti, secondo i quali l'alloggio per i forestieri costava un grosso torinese, cioè circa L. 2,20 al giorno.

Quale differenza fra i modesti conti ensalinghi degli albergatori del declinante secolo e le impressionanti *douloureuxes* degli *hoteliers* moderni! Eppure gli albergatori dei nostri tempi, poveri lavoratori della *table d'hôte* e del *fee o' clock tea*, sentono il bisogno di unirsi in fascio per il miglioramento della propria classe e per rivendicare il loro raggio di sol dell'avvenire!...

Poiché una dissertazione sull'organizzazione degli albergatori ci potrebbe portare alla proposta di una lega di resistenza dei forestieri e turisti contro gli albergatori, preferiamo cinematografare rapidamente alcune delle più note e caratteristiche personalità del Congresso, svoltosi brillantemente tra *soirées*, feste da ballo, *garden party*, gite, banchetti (fra cui uno di millecinquecento coperti), discorsi, brindisi, strette di mano, abbracci e sorrisi a circolazione continua.



Quante lingue e quanti accenti in questo convegno di albergatori venuti dalle grandi metropoli europee, dalle verdi valli delle stazioni climatiche e dalle spiagge delle stazioni balneari alla moda! *On parle français — English spoken — Man spricht deutsch!* Ma più che tutto *man spricht deutsch*, giacché dell'industria dell'albergo i più fervidi e fortunati assertori sono appunto i tedeschi, cui si deve la fondazione dell'*International Verein der Gasthof-Besitzer* (Società internazionale fra i proprietari d'albergo) rappresentata al Congresso da Otto Hoyer, e da una schiera

di blondi teutonici, dalle spalle quadrate, dal collo taurino e dai muscoli alla Raicevich, di cui presento qui uno dei più schiettissimi esemplari.

Chi è quel tale che al cospetto di un albergatore di tal calibro si rifiuterebbe di pagare il conto? Nel mondo degli albergatori, oltre i teutonici puri, abbiamo anche i teutonici italianizzati che la loro industria esercitano finora in tutte le più ridenti plaghe del nostro paese. Chi è che non conosce il commendatore Giuseppe Spatz, il teutonico-milaneese, cui si deve il primo Congresso internazionale degli albergatori tenutosi nel 1889 a Villa d'Este presso Cernobbio e che, nella sua rapida brillante carriera, conquistò uno dei primi posti nonchè una colluvie di decorazioni che, nelle grandi occasioni, lo fanno scambiare per il custode della Madonna di Loreto!



CAV. WALTER.

Un teutonico della Laguna è il cav. Walter, l'ottimo proprietario del *Britannia* di Venezia, sul cui labbro fiorisce una lingua inter-



OTTO HOYER.

media fra quella di Schiller e il dialetto di Carlo Goldoni.

Ho appreso con piacere che si sta generalizzando l'uso del codice telegrafico internazionale per gli alberghi. Chi vuole una camera con un letto basterà che telegrafi: *Alba*; chi vuole due letti: *Albado* e così di seguito. Il nuovo codice darà anche le segnalazioni per le ore di arrivo, per la durata del soggiorno, ecc. — Una notte *Pass* — Parecchi giorni *Stop* — Un bagno *Bat*.

Oltre che un codice telegrafico si andrà formando anche un *caperanto* per gli albergatori, che verrà adottato con successo dagli Spatz, dai Walter e compagni nell'esercizio delle loro funzioni e dagli oratori dei congressi internazionali, quelli degli albergatori compresi.

A proposito di oratori, il *record* dell'eloquenza in questo



PRINCIPE DI SCALEA

Congresso, come del resto in metà del congresso tenutosi quest'anno in Italia, è stato tenuto dal principe Di Scalea, l'attilissimo presidente dell'Associazione per il movimento dei forestieri e presidente solerte, o quanto meno membro autorevole, di una cinquantina di altre Associazioni. Egli ha gli occhi di Argo, le braccia di Briareo, il poliglottismo del professor Trombetti, l'ubiquità di Sant'Antonio.

Un altro trionfatore del Congresso è stato il cavaliere Federico Fioroni, un lombardo - ligure dalla tenacia indomabile, presidente dell'

CAV. FIORONI.

Associazione Italiana degli Albergatori da circa una decina d'anni, e che alla risoluzione delle questioni che hanno attinenza cogli interessi della classe ha dato il prezioso contributo della sua attività e della sua esperienza.

Ed ora eccovi la *silhouette* del cav. Ernesto Del Vitto, di Roma, presidente del Comitato delle feste, il quale tutto dispose per fare ai colleghi accoglienze oneste e liete, mettendo perfino a nudo il suo cuore perchè gli ospiti vi leggessero quello

che non è scritto nelle guide Buedecker.

Al Congresso, cui intervennero in forma ufficiale i ministri Cosco - Ortu e Rava, il Parlamento era rappresentato, oltrechè dall'on. principe di Scalea, anche dall'on. Attilio Brunialti, appartenente a una famiglia di albergatori e, nella sua qualità di turista, frequentatore di alberghi di tutti i paesi. Ma alla più elegante camera d'albergo egli preferisce quella pur decrepita di Montecitorio, *hotelier* Von. Giolitti.

ON. BRUNIALTI.

Bladinus.

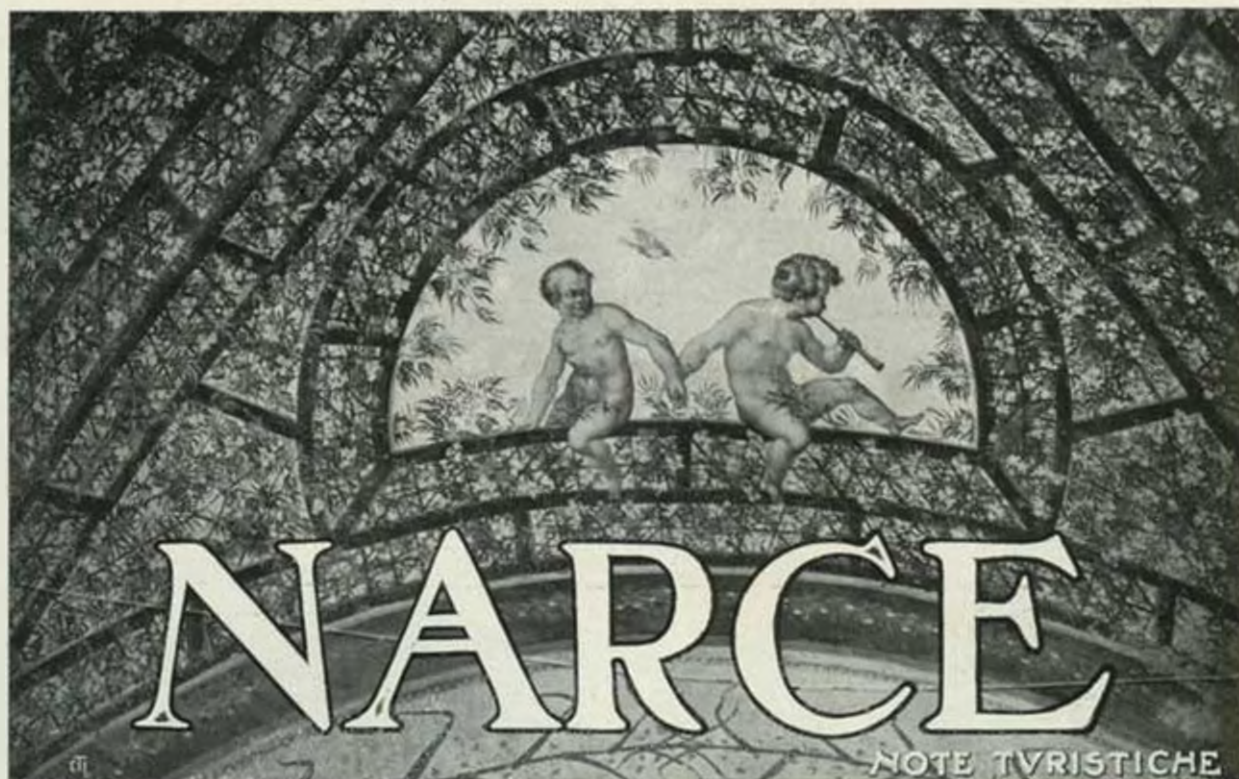


CAV. DEL VITTO.



ON. BRUNIALTI.

Nel prossimo numero di Gennaio pubblicheremo un articolo di FRANCESCO PASTONCHI.



Dettaglio del soffitto del portico del Museo di Villa Giulia a Roma, ove sono esposte le antefisse di Narce.

(Fot. Martini, Roma).

Il territorio Falisco.

A mezzogiorno di Civita Castellana si stende il territorio che fu abitato dal x al iii secolo avanti l'era volgare dai Falischi, territorio che in parte descrissi nel numero di luglio di quest'anno della *Rivista del Touring*.

Attraversare questa contrada è assai interessante pel turista, sebbene essa sia priva di risorse, quasi impervia ed assai faticosa.

Faleria, Calcata, Mazzano, Magliano Pecuareccio, sono poverissimi siti dell'alta valle del Treia o dei suoi affluenti, paesucoli sparsi su di un terreno ondulato, tormentato da quei profondi burroni, di cui intorno a Civita vi sono gli esempi più noti ed ammirati. Il varcare questi burroni non è sempre impresa facile là dove mancano le strade. Non c'è da pensare né all'automobile, né al motociclo: di cavalli pochi ve ne sono, né si possono avere a nolo. I luoghi sono in generale troppo privi di ombra per prestarsi alle escursioni esclusivamente pedestri. La bicicletta sola è lo strumento adatto, sebbene qualche volta bisogna rassegnarsi a condursela a mano, o, peggio, a portarsela in spalla: allora la passeggiata assume presso a poco la fisionomia di un *cross country*.

Ma le divagazioni primaverili ed autunnali su questo suolo pittoresco, situato fra le vette blandamente coniche dei vulcani Cimini e Sabatini e le rudi scogliere solitarie del Sant'Oreste, sono piene d'incanto. Si può vagare alla ventura dappertutto dove le strade o i sentieri serpeggiano, sicuri di trovar pascolo alla curiosità, alla meditazione e allo studio. Talora il cammino è ombreggiato da fitte boscaglie fatte di grossi ed annosi ceppi di ontano, di

faggio, di quercia mozzati in gioventù all'altezza di un metro, e da allora coronati ad ogni stagione da ciuffi di polloni giovani, che si recidono ogni due o tre anni. Vaste estensioni, tenute in questa forma speciale di ceduo forniscono a Roma la legna sottile per l'uso domestico. Centinaia di migliaia di piccoli fascine tutte eguali, saldamente legate in vincoli di rami attortigliati, appoggiate le une alle altre, formano immensi depositi, di cento o più di metri di lunghezza per cinquanta di larghezza. Una capanna o una tana scavata nel tufo ricovera i poveri custodi.



Tombe o ripostigli falischi alla porta di Calcata.

(Fot. L. V. Bertarelli).

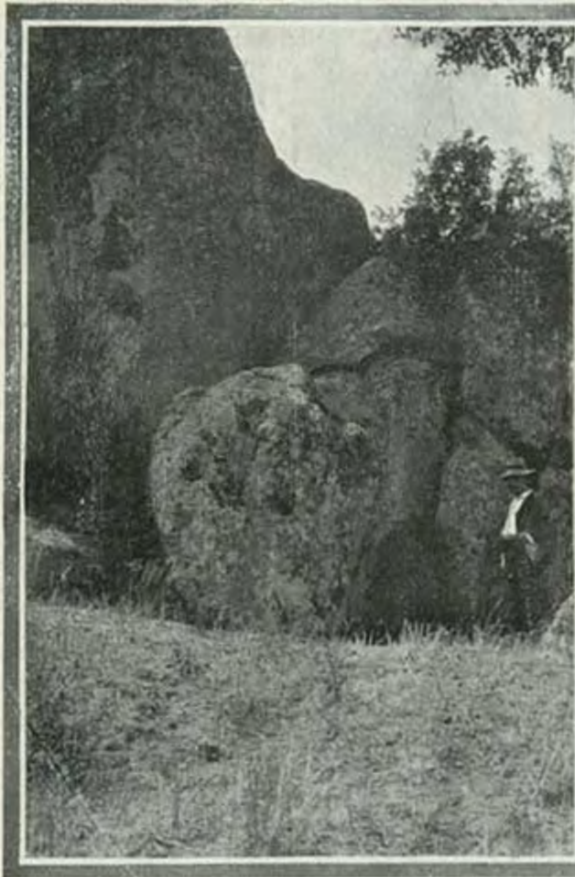
Nelle boscaglie adiacenti corrono numerose le lepri e dicesi anche che vi si nascondano i piccoli cinghiali propri della Campagna e della Maremma: Campagnano fu anzi un tempo sa-

moso per le caccie riservate, abbondantissime di questa grossa selvaggina. Ma pel turista il cinghiale è un po' come il camoscio per l'alpinista (e pel cacciatore!) E' ben certo che l'animale c'è, ma nessuno lo vede mai.

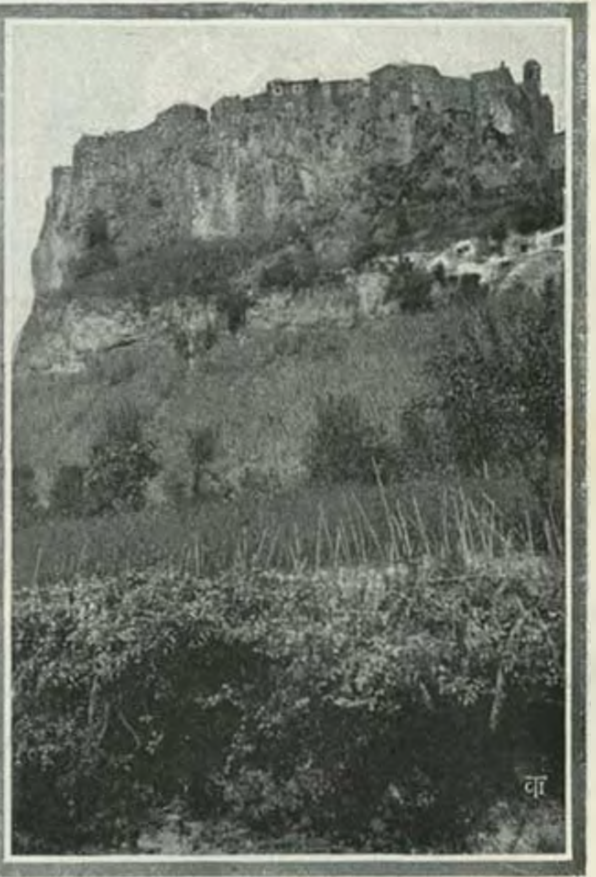
Certi valloni che nelle bassure raccolgono un po' d'acqua semistagnante, o trasudano umidità dai fianchi, verdeggiano più dei terreni alti che li dominano, ed invece dei poveri vigneti scaglionati sui pendii si distendono sul loro fondo grandi praterie magre e povere di fiori, infestate dagli asfodeli carichi di lumache, ove pascolano gravemente mandre di vacche grigie a lunghe corna.

In qualche luogo è invece il formicolio di fitte greggie di pecore da cui sopravvanzano colle

elettrico da Civita Castellana a Roma. In certe epoche dell'anno un sordo galoppo avverte nella mattinata che delle artiglierie sono condotte per i tiri dal Campo di Bracciano a qualche vallone. Allora su certe eminenze perimetrali alla zona di tiro si inalberano dei bandieroni rossi, che delimitano i luoghi pericolosi. Le batterie, spariscono nascoste coi cassoni, piazzate giù il più basso possibile. Soltanto il rombo prolungato degli spari che si diffonde a intervalli, e, a grande distanza, un lieve fumo su di un clivo colpito dalle granate, rivelano la presenza delle macchine da guerra. Il mistero copre l'insidia di quest'arte micidiale, che mira un bersaglio nascosto e lo colpisce a tradimento senza poter neppure contemplare la distruzione che



L'entrata di una tomba dei Falisci sul colle di Narce.



Il villaggio di Calcata. (Fot. L. V. Bartorelli).

spalle i becchi puzzolenti, lentamente brucanti sul maggese, guardate intorno da ringhiosi mastini bianchi, cattivi nell'aspetto, e dai quali si può attendere tutto. Se l'abbaiare astioso di questi animali semiferoci minaccia il ciclista, deve mettersi in volata se il terreno glielo permette o scendere di macchina per evitare gli acuti loro denti.

Nei bassifondi si trovano anche qui gli abbeveratoi caratteristici della Campagna romana, lunghi, stretti, colla bocca d'acqua ad una testata: acque tutte malefiche, calde, torbide, abbondanti di microrganismi, anche patogeni.

Un silenzio indisturbato incombe sopra questa contrada selvaggia; nè canti, nè rumori di carri o di persone. Solo da qualche eminenza si scorge lontano nell'aria, la scarna fila dei pali di ferro che sostiene la condotta del tram

opera, ed è per vedere quest'invisibile che su qualche dosso si raccolgono, in gruppi eleganti, le nere figure degli ufficiali muniti di binocoli, corruscanti nei riflessi del sole.

Le scarse acque che scorrono nei borri incisi profondamente nel terreno vulcanico, lambono in qualche posto alte sfaldature di rocce inaccessibili: allora c'è, di solito, un povero mulino nel basso o una masseria nascosta tra i pioppi, nel lezzo di stallatico, in un nuvolo di mosche e di calabroni; e in alto le rocce sono merlate da qualche cupo paese di miseria. Questi villaggi hanno serbato dei tempi feudali l'impronta minacciosa, ma quasi tutti sono privi di avanzi monumentali notevoli.

Gli squarci delle rocce trachitiche si prestano a creare i contrasti più pittoreschi di pianori rotti da precipizi, di praterie e di boschi, di stra-

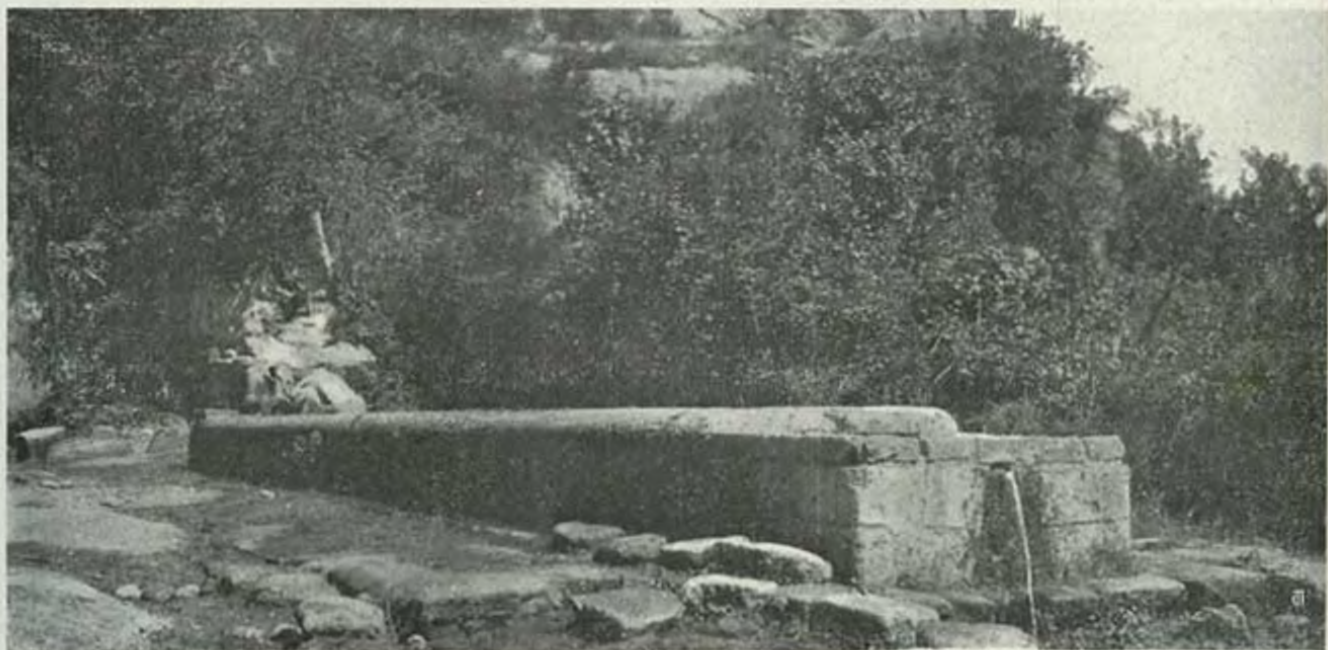
ducole inerpicantesi su per i fianchi dirupati come nei presepi natalizi, percorse da asinelli e da uomini colle brache corte, in carovana, da donne cariche sul capo di grossi fardelli, in acconciature caratteristiche ed in vestimenta, che, almeno nel colore, conservano l'uniformità di un costume locale.

Tale è il paese notevole per tante particolarità che si estende fra la Flaminia e la Cassia, a nord di Veii e a sud di Falerii, dominato dal Soratte, bagnato dal Treia, in più luoghi solcato dalle antiche vie romane ancor lastricate dai grandi poligoni di selce che sfidano le alluvioni e l'aratro come se fossero rocce radicate nel suolo, incrociate qua e là da ben più antichi avanzi di strade falische, così che quando le legioni romane lo attraversarono nei primi tempi, esse calpestavano già le necropoli etrusche, ricche da secoli dei prodotti di un'arte propria, e di non spregevoli imitazioni locali degli splendori ellenici.

rinsaldati, i bronzi erosi in sottili lamelle da 25 secoli di sepoltura incustodita, i frammenti combusti di ossa umane delle tombe a pozzetto, gli avanzi biancheggianti delle sepolture a umazione, assumono un valore solenne, parlano un linguaggio più alto e più comprensibile, quando sono esposti dentro sale come quelle di Villa Giulia, decorate da affreschi ben recenti rispetto ad essi, ma già così vecchi per noi da sembrarci quasi loro contemporanei, mentre i fatti e le cose di cui questi affreschi raccontano, e che noi comprendiamo ancora, sono un legame con quelli più lontani e talora indecifrabili, che ci vengono dai testimoni della più remota antichità.

Le sale del museo di Villa Giulia contengono le varie e preziose suppellettili etrusche e greche, rintracciate nell'agro falisco, ma più specialmente scavate a Narce, nel penultimo decennio.

Queste sale sono nel magnifico palazzo che



Fontanile nel vallone tra Faleria e Calcata.

(Fot. L. V. Bertarelli).

Queste terre che i Falischi avevano fecondato colla loro antichissima civiltà, cominciata nel x e finita nel iii secolo avanti l'era, ci hanno serbato molti avanzi degni di ammirazione, che ora sono raccolti nei nostri musei, massime in quello di Villa Giulia a Roma, poco fuori di Porta del Popolo: messe ricche, che potrebbe certo decuplicare con tutta facilità se più larghi mezzi permettessero altri scavi.

L'ambiente ove sono esposte a Roma le antichità di Narce.

Roma moderna ha l'arte di presentare i suoi tesori antichi in ambienti eloquentemente suggestivi.

Se gli oggetti che essa ci offre nei suoi grandi palazzi, magnifici un tempo e ora imponenti nella loro decadenza, fossero trasportati a Parigi o a Londra in qualche monumentale costruzione moderna, conserverebbero bensì il loro valore scientifico di documenti, ma si sperebbe da loro quel profumo di poesia che è come la grazia femminile, la quale illumina ed abbellisce anche un volto avvizzito.

I cocci di fittili pazientemente commessi e

Papa Giulio si fece costruire dal Vignola, aiutato dal Vasari e da Michelangelo, restaurato nel 1888 per riporvi il Museo Nazionale delle antichità suburbane di Roma.

Di fuori il grande palazzo ha l'aria cadente e venerabile propria di tante vecchie costruzioni nobiliari romane. Sorge nel quartiere industriale della via Flaminia, quasi ai confini esterni della Villa Borghese, dietro bruttissime fabbriche di macchine, a tipografie, zincografie, rimesse, stalle e magazzini di merci, appiedi dei Monti Parioli, al di là di un prato che almeno permette di apprezzare la magnifica cornice di alberi frondosi che lo circonda. Ora tra Villa Giulia e Villa Borghese si incominciano i primi lavori del palazzo dell'Esposizione del 1911, e saranno per quest'occasione finalmente demolite le stalle ed i depositi di fieno, che, quasi addossati al Museo, costituivano per esso un evidente pericolo di incendio.

Il primo cortile di Villa Giulia, verde ed austero, mette con una gradinata in un secondo graziosissimo: degli archi e dei pilastri incorniciano magnifici stucchi dell'Amannati; dietro e intorno a una gran vasca da bagno circondata da misteriose grotte ove tremano i ca-

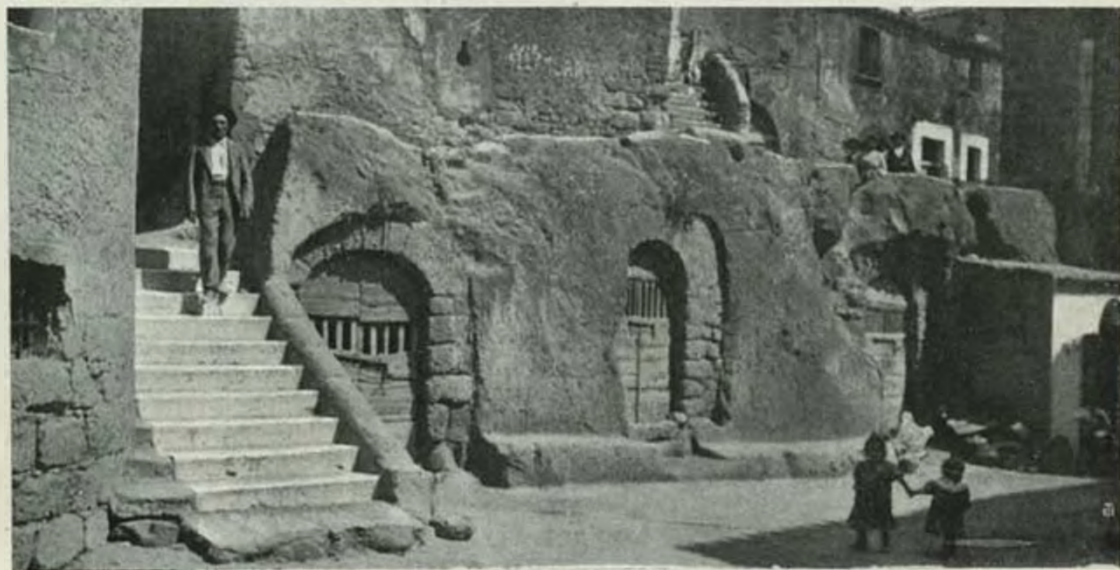
pilveneri e le felci leggerissime, freddolose sotto lo spruzzo di piccoli getti d'acqua, il Vasari, il Vignola e l'Amannati hanno lavorato colla loro fertile immaginazione. Un altro giardino contiene la riproduzione di un tempio etrusco ed è fiancheggiato da una grande galleria in costruzione, quasi finita, destinata a ricevere la raccolta etrusca Barberini, di recente ac-

E' un'orgia di abbondanti composizioni barocche, disegnate con l'energia e la pompa ampollosa che è caratteristica dell'epoca, senza cura per le leggi della statica in architettura ed in prospettiva e della misura del possibile nella turgescenza delle figure umane e nell'atteggiamento e la forma degli animali. Se non convinti, si resta però soggiogati da questa iper-



Il colle di Narce, splanato per la fortezza.

(*at. L. F. Bertarelli*).



Una strada di Faleria.

(*Fot. L. F. Bertarelli*).

quistata dallo Stato. Così questo museo verrà a crescere la sua già grande importanza, e forse sarà meno negletto di adesso dal pubblico.

L'ambiente dove le antichità sono esposte non è meno ampio e ricco: è una fuga di sale con pavimenti e soffitti moderni, poichè la decorazione antica si è sperduta, ma sulle pareti delle quali, più in alto delle vetrine d'esposizione girano, fortunatamente ancora intatti, i grandi fascioni affrescati da Taddeo Zuccari.

trofia di pensiero e di disegno al cui servizio è posto tanto ingegno e tanta ispirazione d'arte: nessuna incertezza ragionatrice doveva certo comprimere il giocondo volo delle fantasie degli artisti dell'epoca barocca.

Alcuni di questi grandi fascioni contengono i Rioni di Roma, come il Celio e l'Esquilino, di cui riporto qui le fotografie. Uno di essi ci dà la Villa Giulia, quale doveva essere probabilmente allora in tutto lo splendore della sua freschezza.

Così il visitatore che esce dall'intensa agitazione della Roma attuale, trova in questo ambiente d'arte, che non è già più dei nostri giorni, come un ponte che gli facilita l'adattamento per giungere col pensiero alle epoche più remote, cui si riferiscono gli oggetti qui raccolti della necropoli di Narce.

Museo di Villa Giulia, pubblicata dai Lincei e condotta da F. Barnabei, G. F. Gamurrini, A. Cozzi e A. Pasqui.

Gli studi preliminari avviati verso il 1890 per una carta archeologica della Bassa Etruria, dimostrarono che Falerii (l'attuale Civita Castellana) fu fondata dai Falischi e fiorì per loro



Tombe falische e tane moderne, formanti un alveare di purelli presso Calata. (Fot. L. V. Bertanotti).



Falerii.

(Fot. L. V. Bertanotti).

Il luogo di Narce falisca ed il luogo attuale.

Narce è proprio una scoperta della scienza archeologica, il risultato di un'indagine metodica e non semplicemente la messa in luce di avanzi noti, cui mancasse soltanto l'opera dello scavatore. Molto bene esprime Pasquale Villari questo concetto in una sua relazione al Ministero dell'Istruzione Pubblica, premessa ai lavori illustrativi delle antichità etrusche esposte nel

opera, dopo che questi vi furono discesi dalla parte più alta della valle del Treia, ove erano primitivamente comparsi.

Infatti gli studi topografici avevano dimostrato come la rete stradale etrusca e romana dava indizio, per il suo orientamento e per i suoi incroci, di centri abitati prima non conosciuti. Anche in quelli già noti fece osservare particolarità non rimarcate prima e produsse nuove scoperte fruttuose in contrade già prima esplorate.

Le vestigia delle strade appaiono così una guida sicura per dirigere le nuove investigazioni, risultando da esse in quali parti delle aree occupate dalle città si possono scoprire le costruzioni più primitive ed in quali, più esterne a queste, si debbono trovare quelle di periodi posteriori. Appaiono sempre più vero, sulla base di questi dati teorici, il fatto ripetutamente già intuito e dimostrato altrove, che i più antichi sepolcreti si trovano in generale presso il nucleo delle più vecchie abitazioni, mentre crescendo queste di estensione in progresso di tempo, anche i sepolcreti si portarono più all'esterno; sepolcreti quest'ultimi che presentarono per conseguenza i diversi caratteri di una relativa minore antichità. Così la forma delle costruzioni, come il contenuto delle tombe, vengono ad acquistare un collegamento cronologico sicuro ed a rivelare con sufficiente chiarezza la successione di età, e il progresso o il regresso dell'arte, del commercio e delle industrie, che vengono stabiliti per mezzo degli oggetti ritrovati, di cui si può per la considerazione suaccennata fissare in qualche modo la data.

Da questi fatti collegati si possono dunque dedurre i dati e il valore dei ritrovamenti isolati, di cui vien fatto di stabilire le analogie cogli oggetti similari del cen-



Stucchi nel giardino di Villa Giulia. (Fot. Mancini).



I due cortili di Villa Giulia. (Fot. Mancini).



Fontana dell'Amannati a Villa Giulia. (Fot. Mancini).

tri studiati a fondo in tutta la loro serie cronologica.

Sulla traccia di studi di quest'indole si scopersero quasi a colpo sicuro, rimontando il Treia, vari centri importanti della civiltà etrusca. Partendo da Falerii (Civita Castellana) tralasciando Falerium Novum (Santa Maria di Faleri) che è una colonia ove i Falischi furono relegati dai romani dopo la distruzione di Falerii, nella prima metà del III secolo avanti l'era volgare, si incominciò a scoprire Narce, a 9 chilometri in linea retta da Civita (14 circa seguendo le sinuosità del fiume).

Narce fu finora il centro più produttivo, ma un'altra necropoli notevole si rintracciò a Monte S. Angelo, altura che tocca i 376 metri, posta tra la valle di Baccano e il lago di Martignano (vedi Carta d'Italia del T. al 250 000, foglio Civitavecchia). La cima di Monte S. Angelo è una spianata di 180 metri di lunghezza per 60 di larghezza, dotata di uno splendido panorama verso sud sul lago di Martignano (270 metri), su gran parte di quello di Bracciano (164 metri) e sul Tirreno, che dista 30 chilometri, mentre dall'altra parte si stende nella valle del Treia, sul Soratte e sui monti Laziali.

Altre necropoli si trovarono a Monte Rocca Romana (602 metri), Monte Calvi (585 metri), Monte Lucchetti (362



l'itture di Taddeo Zuccari nelle sale del Museo di Villa Giulia.

(Fot. Moricini.)



Vaso dai sepolcri di Narce. (Fot. Mancini)



Vaso dai sepolcri di Narce. (Fot. Mancini)

metri). (Vedi « ancora il 250.000 del Touring », Foglio Civita Castellana).

Il culmine di Monte Rocca Romana è il più alto fra tutti i circostanti. Sembra che quei primi abitatori preferissero, forse per la sicurezza, le località dominatrici: tant'è che anche il Monte di Rocca Romana ha uno straordinario panorama, che si stende dallo sbocco del Paglia nel Tevere fino al Tirreno, di cui si vede un gran tratto, mentre giù nel profondo, magnifico è lo sguardo d'insieme sull'intero lago di Bracciano, dalla punta di Trevignano al castello degli Odescalchi e alla lontana Anguillara.

Agli archeologi esploratori dell'agro falisco parve che quel culmine avrebbe dovuto essere luogo adatto per un primissimo centro di popolazione dell'epoca anteriore alle prime città falische, cioè rimontando dall'ottavo secolo avanti l'era volgare. Essi crederono anche che sul lungo dorso che congiunge il Monte di Rocca Romana col Monte Calvi, poco meno alto di esso, si potesse supporre una via, scendendo la quale successivamente le primitive popolazioni si fossero fissate sulla seconda cima, per procedere poi più tardi verso la bassa valle del Treia a Narce e a Falerii. E infatti gli scavi confermarono esattamente tale presunzione, come confermò quella per Monte Lucchetti e per altri luoghi.

•••

Ma nel presente articolo interessa a noi in modo particolare il dire di Narce.

A Narce si può andare da Rignano Flaminio o dalla stazione di Sant'Oreste del tram elettrico Civita Castellana-Roma, seguendo una delle due carrozzabili che si congiungono a Faleria. Questo paesello non molti anni fa, nella fregola innocua di assumere nomi solenni che agitò e agita molti comuni, credette di poter aspirare alla gloria dell'antica capitale dei Falischi, mutando in Faleria il proprio nome di Stabbia. Ma il cambiamento fu alquanto precipitato e un poco ridicolo, poichè gli studi fatti più tardi dimostrarono che Stabbia avrebbe fatto meglio a rimanere tale, visto che l'antica Falerii è in tutt'altro sito e precisamente a Civita Castellana.

Un castello pittoresco, un mucchio di case grigie nel sole sopra un clivo coltivato a ortaggi ed a viti, delle stradette molto sporche, ove ruzzano insieme porci e bambini mocciosi, e dove passano matrone dai fianchi opulenti (oh troppo!) che dimostrano la scarsità dell'acqua nel luogo, scalinate ove fiano comari dagli occhi cisposi: ecco l'ultimo paese cui possono giungere i veicoli a ruote. Di là incomincia il dominio del pedone o anche del ciclista, quando questo si senta ben sicuro di sé e della propria macchina.

Un primo profondo burrone assai bello e non meno scosceso (bicicletta in ispalla), un fondo piano e verde con un fontanile che ho qui riprodotto (vedi incisione a pag. 543), poi l'altro fianco del burrone da risalire a fatica, poi un largo piano, una breve discesa e si giunge davanti a Calcata.

Una grande roccia tagliata a picco da ogni parte si estolle nel cielo, coronata dal cupo villaggio (600 abitanti circa). Soltanto una stretta lama di scoglio congiunge il gran torrione al fianco della valle da cui si giunge. Su questa lama trova appena posto la strada angusta che conduce all'unica entrata del paese. Questa è scavata nella roccia ad un livello più basso delle prime abitazioni, ponendo in vista dei

grandi vani, che furono o magazzini degli etruschi, sottostanti alle loro case, o fors'anco loro tombe (vedi incisione a pag. 545). La straducola conduce su, come budello oscuro tra le case, alla chiesa ed alla piazzetta senza vista, tutta serrata fra le cassette ammucciate sulla cima del colle. Così è Calcata.

Facilmente vi si trova una guida per il colle di Narce, che si erge di fronte a poca distanza, nettamente spianato in cima, come tutte le arci etrusche. La caratteristica e ben nota forma di collina decapitata per farvi lo spazio di una gran fortezza, è resa molto evidente dalla mia fotografia e si mantiene identica anche girando attorno al colle quasi da tutte le parti. Non è agevole l'andarvi: bisogna scendere in fondo al vallone, percorrerne una parte su una strada discreta e rimontare il fianco del colle per un sentiero faticoso: ma intanto si dà volentieri uno sguardo retrospettivo verso Calcata, che ha l'aspetto di un nido brigantesco e, da un'altra, sulla parete curiosissima della valle, ove si apre un centinaio di neri occhi, buchi di piccole tane, strano connubio di antico e di moderno, annegati entrambi in un'incredibile abiezione, poichè quei buchi in parte sono venerabili sepolcri dei Falischi, e in parte scavi fatti a loro imitazione ai nostri giorni e gli uni e gli altri adoperati tutti pel nobile uso di porcili!

Il colle di Narce era diviso, e lo si riconosce facilmente ancora oggi, in tre ripiani da tre recinti di mura. Nel più piccolo, posto in cima, lo spazio è relativamente così piccolo, da far ritenere che fosse luogo di vedetta piuttosto che ultimo propugnacolo di difesa. In questo spazio si penetrava dal ripiano sottostante, il ripiano medio, per un cunicolo sotterraneo scavato in roccia.

Del secondo giro di mura rimangono parti notevoli e specialmente un tratto di 25 metri, alto 6 metri e di spessore ancor maggiore dell'altezza. E' di blocchi lavorati con gran cura verso l'esterno e della dimensione di circa metri 0,45 per 0,70 a 0,90.

Questa parte fortificata di Narce fu posta in comunicazione con un'altra collina prossima, ma separata dal colle di Narce, detta ora Monte li Santi, mediante un'opera grandiosa, che ci riempie di stupore e cioè con un viadotto lungo 150 metri alto 30 e largo alla base circa 10. Di esso rimangono le vestigia della parte centrale, oltre che traccia della testata verso Monte li Santi, ove si vedono bene le rocce tagliate che gli servivano di appoggio. E' una costruzione che sarebbe importante se dei giorni nostri, ma riveste un carattere di grandiosità eccezionale, se si pensa all'epoca lontana in cui fu edificata ed al suo scopo, che rivela già un alto concetto direttivo



Treppiedi e vasi di metallo dai sepolcri di Narce.

(Fot. Mancini).



Vasi di metallo dai sepolcri di Narce. (Fot. Mancini).



Crateri di cotto dei sepolcri di Narce. (Fot. Mancini).



Vaso di bucchero con graffiti dai sepolcri di Narce.
(P. G. Montanari).



Brazieri o il vaso da sovrapporsi pel riscaldamento,
dai sepolcri di Narce.

(P. G. Montanari).

nell'arte della difesa guerresca, o forse delle comunicazioni interurbane.

Il modo della costruzione fa credere che questo lavoro sia di epoca un po' meno remota delle tre precinzioni del colle di Narce. Infatti tanto essa quanto i recinti murati a scaglioni del colle di Monte li Santi, contengono nei larghi riempimenti interni dei muraglioni, avanzi di vasi e di oggetti provenienti dalla costa asiatica, che corrispondono a quelli trovati nelle tombe dell'agro falisco dell'ottavo secolo all'incirca, quando tale commercio era assai diffuso. Simili avanzi non si trovano nei rinfianchi delle precinzioni di Narce, ciò che dimostra la maggiore antichità di questi muraglioni.

Nella necropoli di Narce si trovarono abbondanti corredi funebri, diversi secondo la diversa epoca dei sepolcreti cui appartenevano.

Questi corredi sono, come sempre, di due categorie: alla prima appartengono gli oggetti di ornamento del defunto o che fecero parte degli abiti con cui fu sepolto; alla seconda gli utensili deposti nella tomba insieme al cadavere.

Perciò della prima categoria sono le armi per gli uomini e gli strumenti di lavoro per le donne e i letti di legno o di metallo; della seconda il vasellame da mensa e da cucina, i candellieri, i vasi da profumo, gli oggetti da toilette, le bardature dei cavalli e perfino i carri.

Anche a Narce la maggior parte delle tombe furono, come dappertutto, manomesse e spogliate in tempi lontani, ma non abbastanza perchè la raccolta di Villa Giulia insieme a grandi vasi di argilla, a vasi a fondo rosso con figure nere, a vasi neri con figure rosse, a vasi arcaici di fattura locale grossolana, a vasi ellenici importati dall'Arcipelago o di buona fattura etrusca, non contenga anche sostegni di bronzo, e crateri, e boccali, e mille altri utensili di forma eletta e fibule di bronzo, di metallo bianco (già fin da allora di lega di rame, stagno ed antimonio), e d'oro, e ornamenti elettissimi d'argento e d'oro, dentiere legate in oro, specchi, rasoi, armi, treppiedi, candelabri, letti, statuette di bronzo che sono sfuggiti ai ladri medioevali.

•••

Poco si vede a Narce del lavoro dei moderni ricreatori ed anche non molto pittoreschi sono gli avanzi rimasti in luce delle costruzioni principali. Tuttavia una visita qui è interessante anche per il profano agli studi archeologici, quando esso sappia rivestire ciò che vede almeno col ricamo della fantasia.

Del resto c'è da sbizzarrirsi in interpretazioni di ogni sorta ed anche un po' in esplorazioni. Una ne potei soltanto iniziare, che indico qui perchè altri la riprenda.

Mi affacciai colla mia guida ad un cunicolo che essa conosceva, e, disteso bocconi sul terreno, dopo rimossi i rovi che quasi ne ostruivano l'entrata, mi spinsi verso l'interno alla meglio, alla luce di qualche candela.

Il primo tratto di una diecina di metri di quel cunicolo si presenta tagliato nella roccia largo un sessanta centimetri, alto da 50 cm. a 2 metri, irregolare e tutto martellato dal ferro degli antichi scavatori. Cosa curiosa e ripugnante insieme, la parete era dappertutto coperta da una miriade innumerevole di locuste di tutte le grandezze, immobili finchè non le si toccavano.

Ciò che mi parve strano è che questi animaletti erano tutti pellucidi, quasi

trasparenti (forse perchè vivono nell'oscurità) e così debolmente costruiti che mi fu impossibile prenderne alcuno per le lunghe gambe posteriori, perchè il guizzo che davano al sentirsi pur delicatamente afferrare staccava sempre entrambe le gambette dall'addome. Mi piacerebbe che qualche competente mi desse una spiegazione dell'esistenza, in quell'oscurità completa e per così lungo tratto, di tanti animali che mi avevano l'aria di eremiti macerati dal digiuno, tanto da essersi fatti traslucidi al momento della mia visita. Nei prati, fuori, non c'erano affatto locuste in quel pomeriggio di sole ardente.

Il cunicolo a poca distanza dall'entrata e poi più avanti in parecchi punti ha altri diverticoli della stessa forma, altrettanto stretti ed irregolari, senza un apparente collegamento di direzione. Alcuni salgono, altri scendono; nessuna traccia vi è di tombe o loculi laterali. Si direbbe di essere in una galleria di ricerca di minerale, se la forma singolarmente irregolare del cunicolo nel quale si è costretti a camminare in tutti i modi, poichè il suo piano assiale non sempre è verticale o vicino alla verticale, e l'uniformità delle rocce trachitiche non sembrassero escludere l'idea di una ricerca di filone (1).

Questa grotta antica ed artificiale è nota a Narce e non sarebbe quindi difficile ad alcuno di ritrovarla per tentarne una seria esplorazione.



Dopo una giornata di visita come quella che io ho qui descritta, mi sentivo soddisfatto e stanco. Mi parve allora bello abbandonare i burroni, i boschi, i sentieri sassosi, i greti che avevo prima ricercati per diletto e riprendere una via onestamente costruita per dirigermi verso un luogo dove potessi mangiare, riposarmi e dormire come si usa dalle persone civilizzate.

E' perciò che direttomi a Mazzano (ed anche questo tragitto è splendido e... ben guadagnato) dopo una breve sosta nel paese, che a differenza degli altri si raggiunge con una discesa ripidissima, ripresi la via verso la Storta.

Strade vecchie, ma sempre piacevoli, ben note a tutti ciclisti, spesso nel tramonto percorse da carrozze signorili di prelati che si spingono nella solitaria trottata lungi da Roma; strada che tocca cento ruderi informi, alcuni monumenti insigni, e rasenta le acute spie di mura di dell'acquedotto che conduce l'acqua dal lago di Bracciano al fontanone del Gianicolo.

Il sole non bruciava ormai più le spalle, ma pareva di fuoco all'orizzonte. All'orizzonte, davanti a me emergeva nella bassura o si nascondeva nelle pieghe delle colline il mio faro, il cupolone fiammeggiante del San Pietro...

L. V. BERTARELLI.

1) Ciò poi che mi meravigliò in sommo grado è l'assoluta identità di forma e di fattura di quel cunicolo con quell'Antro delle Gallerie, che descrissi molti anni sono nella *Rivista del Touring*, posto in Valganna sopra Varese. L'Antro delle Gallerie è molto più complicato per la quantità dei cunicoli, dei pozzi e per i dislivelli di quello di Narce. Ma quello di Narce è ostruito a non grande distanza dall'entrata da smottamenti del tufo trachitico ed occorrerebbe un po' di lavoro per sgombrare la strada ad ulteriori esploratori, ciò che io non potrei fare. Chissà che anch'esso sia complicato e a vari piani!

Le fotografie di vasi etruschi e le illustrazioni di Villa Giulia di questo articolo fanno parte della grande raccolta fotografica Romualdo Mosconi (Roma, Via dei Condotti, 76) e furono cortesemente accordate in riproduzione per la *Rivista*.



Una cineraria di tomba a pozzetto di Narce.

(Fot. Mosconi).



Vaso dai sepolcri di Narce. (Fot. Mosconi).



Ai nostri 70.000 associati, agli innumerabili lettori nostri, facciamo l'augurio di rito: — Buon Natale, buon Natale a tutti!

Se è vero che la vecchia e grande solennità è diventata soprattutto una festa di famiglia, sia essa questo anno qualcosa anche per la colossale famiglia del Touring ed i suoi membri, nell'intimità e raccolta serenità del Natale non dimentichino il Sodalizio e non rinneghino il principio che li accomuna.

Buon Natale! — è il saluto sincero che si scambiano gli uomini passandosi accanto frettolosi ed imbacuccati. Gli uomini che aprono per un giorno solo a sentimenti solidali l'animo, serrato tutto l'anno in una gelida armatura d'indifferenza reciproca, che nella lotta travagliosa per la vita diventa perfino ostilità.

E' il saluto che vola da un capo all'altro del mondo in mille messaggi, ripetuto in tutti gli idiomi, ricantato dalla poesia e dalla musica di cento tradizioni, tradotto in un linguaggio unico dalla voce dei bronzi che, sulla pace bianca del villaggio alpestre come sul breve riposo delle enormi città, giù dall'umile campanile della pieve o dalla torre ardua della cattedrale, effondono la vasta armonia delle note gravi e squillanti: Pace in terra agli uomini di buona volontà!

E pace si fa veramente nei luoghi e nei cuori per lo spazio di quasi ventiquattro ore.

Il lavoro s'interrompe, cessa quell'ansito immane di lotta che misura le pulsazioni dell'agitata vita moderna. Ognuno s'accorge d'avere, magari giacenti nel fondo dell'anima, dei germi di bontà e d'affetto a cui par lecito e necessario consacrare almeno una giornata.

Il 25 dicembre certo non è giorno d'attività turistica intesa nel senso ordinario della parola; ma è pur vero che nessuna data al par di questa, suscita tanto e sì generale movimento di uomini sulla terra.

I lontani cercano le loro famiglie; i solitari si ricordano o indagano se vi siano persone a cui li unisca un vincolo d'amicizia, di simpatia, di affinità, di cordialità.

Guai in questo giorno a quei che non hanno nessuno!

Tommaso Carlyle, che esaltò la grandezza dell'uomo isolato, probabilmente non ha mai riletto all'estrema miseria dei Grandi... nei giorni di Natale!

I dì che precedono, le stazioni ferroviarie sono in perenne rigurgito: un ininterrotto fiume umano vi si riversa ed i treni si caricano e partono senza posa, recando nei loro fianchi capaci, moti di impazienza ed immagini di letizia.

Chi fra i passeggeri che si ricongiungono ai loro cari, che vedranno tra poco dei volti amati e sorridenti, dei luoghi pieni di vecchie memorie — chi può esser triste?

Chi pensa alle occupazioni ed alle preoccupazioni quotidiane? Non è forse questo, una tregua, una parentesi, un placido limbo intercalato nello svolgersi della nostra perenne fatica?

Che altro si può evocare viaggiando se non la casa tepida e calma ed il ceppo tradizionale che fiammeggia scoppiettando entro il largo camino, accendendo riflessi vermigli nei riccioli, nelle guance e negli occhi lucidi d'una gaia corona di bimbi?

Molti Padri della Chiesa hanno scritto che Gesù è nato in una grotta naturale. Eusebio afferma, anzi, che la famosa chiesa fatta erigere da S. Elena a Betlemme sorgeva precisamente sulla caverna che tuttora vien indicata ai turisti visitanti i luoghi sacri di Palestina come la sede del Natale cristiano.

I pittori nostri hanno preferito invece tener fede all'Evangelo di S. Luca e secondare così il poetico sentimento popolare, raffigurando in una stalla il biondo



Il Presepio del Moretto.

(Reproduzione - Planchette Martinière)

(Ed. 1897)

e roseo Bambino, avvolto in un nembro di luce che profila le pacate figure dei parenti, i volti estatici dei pastori genuflessi in adorazione e le teste mansuete del bue e dell'asinello miranti la scena con dolci occhi umani.



L'adorazione dei Pastori - Ghirlandajo - Firenze.

Accademia di Belle Arti.

(Ed. Brog).

Per chi viaggia ed ama il nostro Paese ci sarebbe materia d'uno studio complesso ed interessantissimo circa il modo con cui fu concepito, sentito e ritratto il pio avvenimento nei numerosi *Presepi* degli artisti italiani.

E poichè l'Italia, di gran lungappiù che gli altri paesi, vanta ricchezza di tele e di freschi meravigliosi e quasi tutti i nostri pittori vollero fissare coi pennelli l'umanità e la divinità dell'episodio — la rassegna sarebbe lunghissima ed abbraccierebbe tutta una gamma di temperamenti e di metodi interpretativi. Dalla grazia semplice e quasi infantile di Giotto e dalla delicatezza squisita del Beato Angelico che hanno situata entrambi la stalla famosa quasi all'aria aperta, sotto una tettoia — alla vigoria eloquente del Signorelli che pone il neonato ed il gruppo d'uomini e d'animali che lo circonda sotto un greppo scosceso, il che potrebbe anche far supporre nell'intenzione dell'artista la prossimità d'una grotta naturale od artificiale scavata nel tufo ed adibita all'uso di stalla. Il Pinturicchio delinea, colla vivace snellezza che gli è consueta, i suoi personaggi sul limitare d'una tozza porta a volta bassa com'erano foggiate entro i palazzi massicci di pietra: e sebbene vi facciano capolino i due quadrupedi sacramentali, ed il tetto sia coperto di stoppie, l'edificio fa piuttosto pensare ad un rudere illustre che non ad una stamberga per animali.

I quadri su questo soggetto del Ghirlandajo, superbi per grandiosità e luminosità di sfondi, per nitida e miniata finezza di particolari, per movimento e per forte espressione d'atteggiamenti e di fisionomie, arieggiano un poco nella loro composizione al coreografico dei presepi popolari tanto in voga a' suoi tempi. Quattro colonne di sapore ionico sorreggono, a guisa di baldacchino, un rustico tettoccio che vi contrasta singolarmente. Il bue e l'asino spor-

gono in su i loro musi in atto di rispettosa curiosità, un po' stupiti tuttavia di trovarsi in mezzo a tanta gente fra una strana mescolanza di drappi, velluti, broccati regali e di poveri panni famigliari di villici. Il Moretto rappresenta anch'egli la scena sul davanti della stalla e spinge il coscienzioso verismo della sua esecuzione fino ad appendere sotto il mento d'uno dei pastori un gozzo di buone dimensioni.

Ma è tempo ormai d'interrompere questa disamina che i nostri lettori potranno del resto riprendere per proprio conto se non mancano di due requisiti essenziali nel turista: l'amore per le cose belle e lo spirito d'osservazione.

Così, per esempio, viaggiando, all'osservatore saranno offerte molte risorse di curiosità per ciò che riguarda il Natale, non soltanto nell'abbondante materiale artistico sparso nei musei e nelle chiese, ma anche nelle sopravvivenze di costumi popolari, nelle tradizioni che, massime in luoghi di provincia e di campagna, isolati dal flutto innovatore dei grandi agglomerati — continuano, anno per anno a scadenza fissa, a ripetere quanto è sorto e si svolge in epoca remotissima. Accennerò quindi a questo non ultimo capitolo del *folklore*, attraente scienza fra le infinite a cui può condurre un'intelligente pratica turistica.

Ricordo a questo proposito un interessante volume di Costantino Nigra e Delfino Orsi, intitolato *Il Natale nel Canavese*. In quella regione alpestre dura tuttora la consuetudine di celebrare questa solennità con delle rappresentazioni sacre che hanno per teatro la chiesa del villaggio.

E' in fondo la commedia italiana al punto in cui si trovava nell'epoca delle primissime origini, quando i comici non esistevano ancora e



La vigilia di Natale in Galleria, a Milano.

tutto il patrimonio drammatico si riduceva ai fatti della nascita e della passione di Gesù Cristo.

Ma il teatro reca in sé per generazione spontanea degli elementi comici, spesso anche licenziosi; il ballo vi si aggiunse quasi subito

ed allora le autorità ecclesiastiche dovettero, a difesa della necessaria dignità della religione, bandirlo dai recinti consacrati.

Così esso portò le proprie tende a due passi, sul sagrato, entrò nei conventi e nei seminarî, per poi erigersi, con poche tavole un breve palco e liberarsi da ogni pastoia di soggetto e di località, vagante zingaro dell'arte.

Ma codesta evoluzione non si compì dappertutto: in alcuni luoghi, tagliati fuori, staremmo per dire, dal comune consorzio, certi costumi permase- ro in una immobilità di cristallizzazione, serbando la loro antica e fresca ingenuità. Così fu per le rappresentazioni del Natale in pochissime regioni d'Italia, fra cui citiamo appunto le prealpi della terra canavesana.

La cerimonia può ben chiamarsi una appendice alla messa della mezzanotte; certo è che le scene dialogate che vi seguono, fanno parte integrante della liturgia natalizia.

Alla vigilia di Natale, quando la notte si addensa sulle alpi nevose, comincia dalle frazioni e dai casolari lontani un pio pellegrinaggio di fedeli verso la chiesa principale del luogo.

A frotte, a processioni, i montanari traversano i sentieri alpestri per recarsi alla loro *soirée*, la più solenne e la più intellettuale che è dato di godere nella mondanità della loro rude esistenza.

Quando in chiesa, avvolta di penombra e stipata di pubblico genuflesso, il sacerdote ha terminato di officiare, abbandona i paramenti, sale sul pergamo e, ivi seduto, attende nella condizione di uno spettatore cospicuo. Attende che la rappresentazione incominci.

In quella escono dalla sacrestia due angeli, o più esattamente due fanciulli scelti fra la gioventù del paese che ha tenuta miglior condotta nell'anno e che sa ripetere a memoria in un solo fiato tutte le domande e risposte del

catechismo; ma che visti così, drappeggiati in un lungo camice bianco listato d'oro, cogli omeri provvisti di due belle ali di cartone o meglio ancora delle spoglie di qualche defunto pennuto domestico, e col capo incoronato di rose — potrebbero anche assomigliare ai cherubini che il nostro Angelico ha dipinto sui tetti de' suoi presepi in atto di cantare il *Gloria*.

Questi angeli tengono un cero ciascuno nelle mani, si scambiano fra loro qualche motto da cui si desume l'avvenimento della Nascita del Messia.

Frattanto si sente bussare alla porta; gli angeli non sentono; si ribussa ed i cherubini non se ne danno per intesi e continuano la loro conversazione. Al terzo picchio finalmente vanno ad aprire ed entra una dozzina di pastori vestiti di lunghi mantelli chiari, un bastone fra le mani, un largo cappello in testa e dei canestri pieni d'ogni ben di Dio sotto il braccio. E qui incomincia il dialogo fra questi e gli angeli.

Sono versi arcadici forse confezionati nel settecento da qualche abatino accademico. I pastori stessi portano dei nomi bucolici: Menalca, Titiro, Melibeeo e simili.

Essi manifestano una commossa ammirazione per le tenere grazie del Bambino, lo adorano, ascoltano le predizioni degli angeli circa la futura passione e morte del Salvatore e, lasciando nel presepio i donativi di cui

erano carichi (agnello, colombi, burro, uova, polli, miele e frutta) se ne vanno per i fatti loro. Così l'azione è terminata ed il pubblico sciamma commentando ed avviandosi contento ai lontani casali semiseppolti nella neve. Là il ricordo di questa festa rimarrà a lungo e servirà di alimento ai discorsi nelle sere invernali ed ancora nelle susseguenti stagioni... finché non sopraggiunga un nuovo Natale e relativa funzione drammatica con altri angeli ed altri pastori.



Un concerto di zampognari negli Abruzzi.

Il Natale degli Abruzzi è celebre anche all'estero per quell'impronta di pittoresco un po' selvaggio che è pregiudizio comune presso coloro che non conoscono ancora l'Italia, di estendere a tutto il nostro Paese.

Per la novena, nei borghi e nelle città si parano e s'illuminano quegli altarini situati in ogni piazza e ad ogni canto di via che costituiscono una saliente caratteristica delle nostre terre meridionali.

Gli *zampognari* scendono dall'alto delle loro aspre montagne che sanno la sferza della tormenta e l'ululato del lupo - scendono vestiti di quel loro storico costume che il brigantaggio classico ha reso famoso: lungo mantello alla Fra Diavolo, giubboncino corto serrato alla vita, brache aderenti terminanti al ginocchio, calzatura di stoffa e di corda denominata *ciocia*, che fascia il piede ed il polpaccio, cappello a pan di zucchero.

Essi portano seco i loro strumenti musicali da cui impropriamente si volle loro derivare il nome di *zampognari*. Poiché tali strumenti nulla hanno che li faccia anche lontanamente assomigliare alla siringa del Dio Pane od alla *avena* su cui meditavano i personaggi delle egloghe vergiliane.

Si tratta invece della cornamusa, detta più volgarmente *piva* che è nota in tutta l'Italia meridionale e press'a poco identica a quella usata dai montanari scozzesi fin dagli immemorabili tempi di Ossian.

Essa è costituita di tre o quattro canne — specie di tibie — imboccanti un otre fatto per lo più con pelle d'animali. Di queste canne, una serve all'immissione dell'aria nel sacco pneumatico funzionante da mantice del piccolo organo; un'altra, accordata a registro acuto fa da cantabile nella semplice melopea pastorale; le restanti provviste di due o tre note bassissime sono destinate all'accompagnamento, o, per meglio dire a tener bordone, e mandano un

ronzio cupo ininterrottamente modulato, che fa pensare alle lusa d'un gatto colossale.

Su questo sfondo armonico lo strumento principale, che ha un timbro spiccato di clarinetto, disegna l'ornato del proprio canto. Prima sono battute a tempo largo, un adagio malinconico arieggiante alle nostalgiche canzoni orientali, poi la misura diventa man mano sostenuta, il tempo accelera e le note s'intrecciano in una pioggia rapida di variazioni sulla tela dello stesso motivo che si ripete continuamente.

Con questa musica si intende ripetere il particolare dell'adorazione dei pastori. Sono invero pastori autentici che vengono incaricati dalle diverse confraternite a cui appartiene ciascun altare, di far la serenata al buon Gesù. Ed essi vanno da un altare all'altro, si scoprono la festa, appiccando il loro aguzzo cappellino ad uno dei corni della cornamusa, ed iniziano il loro concerto. Una folla di gente inginocchiata (donne per lo più) stanno loro intorno, pregando fervorosamente.

Finito il pezzo, si rimettono in testa il loro pan di zucchero, si recano all'altare e ricominciano con altro pubblico.

Pur nella rozzezza primordiale dei loro accenti, queste melo-

die hanno un fascino strano e profondo. E ben lo compresero i maestri di musica sacra che li introdussero nelle loro composizioni, tant'è che vengono ripetuti più o meno fedelmente nei giorni di Natale e in quelli di Vigilia dagli organi delle nostre chiese.

Hanno inoltre ispirato parecchi poeti nazionali, nel novero dei quali ricordo così a caso l'Alfardi ed il Rapisardi.

Trascorsa la settimana natalizia, i pastori fanno ritorno, colle pive nel sacco (ecco un proverbio che non ha sempre lo stesso significato) alle loro pecore ed al loro rovaio, portando seco il gruzzolo guadagnato colla forza dei polmoni e col loro talento musicale.



Il Natale nella piccola Russia: Il pronostico dell'anello.

Un'altra plaga mantenutasi, per tanto volger di tempo, immune da moderni contatti e che perciò ha tenacemente conservate le usanze degli avi, è senza dubbio la Sardegna.

Ivi, fra i diversi tratti che differenziano la celebrazione del Natale presso la gente di campagna, va notato un giuoco, detto *barraliccu*, esclusivamente riservato alla circostanza.

Giunta la sera del Natale e consumato il pranzo che, come in tutti i paesi del mondo, si usa fare abbondante e con la massima sontuosità concessa ai mezzi... dei celebranti — si sparcchia la tavola, intorno a cui la famiglia e gli invitati aspettano la mezzanotte che li chiamerà alla messa, dedicandosi al giuoco d'azzardo. Ma è il meno ruinoso ed il più domestico dei giuochi d'azzardo che si conoscano, sì che potrebbe darsi per fino dei punti alla modesta tombola ed all'oca innocentissima.

Come posta si arrischiano delle nocciuole, frutto del quale non può dirsi vi sia penuria nell'isola.

Per turno tocca ad ognuno di gettare il *barraliccu*, una specie di grande dado di legno attraversato da una asta, sulla quale, come su un perno, esso è fatto girare a guisa d'una trottola. Finito il suo moto cadrà sopra una delle quattro

facce laterali. Esse daranno — lo recano inciso con una iniziale — il responso della vincita o della perdita del giuocatore, in conseguenza delle quali egli dovrà aggiungere o togliere una quantità determinata di nocciuole al mucchio che vien posto in mezzo alla tavola.

Nelle città grandi la ricorrenza del Natale ha ormai assunto una quasi completa uniformità di usi.

A Milano si è introdotto la consuetudine degli strombettamenti, per quali si sceglie di preferenza il luogo più centrale: la Galleria Vittorio Emanuele.

Durante tutta la giornata della Vigilia, i nu-

merosissimi venditori di trombette di latta e di cartone, di fischietti a sorpresa che soffiandovi s'allungano repentinamente sibilandolo, come lingue demoniache, di strumenti eteroclitici, di tutti gli arnesi insomma che servono a straziare i timpani — fanno ottimi affari.

Poi alla sera funzionano, e come funzionano!

Per i portici, sotto le navate e dentro l'ottagono della Galleria passa e circola un torrente folle di pubblico d'ogni ceto, d'ogni sesso e d'ogni età, che mostra tutte le buone disposi-

zioni di prenderi un anticipo sul carnevale.

Le volte rimombano d'clamori di più disparati; sono squilli, gemiti, muggiti e boati che si fondono in un'unica cacofonia spaventosa; è un ciclone scatenato di suoni che s'avventa a lacerare i più ben costrutti orecchi.

La gazzarra - incominciata nelle prime ore della sera - dura oltre la mezzanotte.

Tutti hanno i lor gusti — non c'è che dire; però bisogna ammettere che questa pubblica ubriacatura di baccano; rappresenta una sensibile degenerazione nel modo di intendere la festa natalizia.

Nel mezzogiorno della Francia, come nel mezzogiorno d'Italia, è rimasta nelle pratiche religiose quel fondo di paganismi che è un attri-

buto indistruttibile della fisionomia e dell'anima locale. Così anche nei costumi del Natale.

Tra gli altri cito la così detta benedizione del fuoco.

La tavola imbandita vien coronata di lauro. Però, prima di porsi a tavola, un bimbo s'inginocchia innanzi al focolare e gli rivolge una toccante preghiera che — pagana d'indirizzo — è però schiettamente cristiana nel contenuto.

«Ti supplico, o fuoco, di ben riscaldare, durante l'inverno, i piedi diacciati dei piccoli orfani e dei vecchi infermi, di diffondere luce e calore nei tuguri dei poveri e di proteggere i naviganti nei mari lontani. Così sia ».



Il Natale in Abissinia: Menelik assiste al bagno tradizionale.

Un altro costume è questo della Piccola Russia. Ivi vien scelto dalle ragazze il giorno di Natale per tirar gli auspici sul matrimonio loro e delle compagne. Si riuniscono in una



Dieci anni sono bastava un cavalluccio, una bambola...

camera (quelle s'intende che hanno qualche titolo per aspirare non foss'altro che ad una candidatura) e nascondono un anello d'oro in un mucchietto di grano posto nel mezzo. Poi fanno venire un gallo, il quale razzolerà dapprima, e scoperto il piccolo cerchio metallico che lo fascina col suo luccicare, lo beccherà con forza, tale da farlo saltar lontano. La fanciulla presso cui sarà andato a cadere l'anello si sposerà certamente entro l'anno prossimo. Così almeno è la credenza.

Ed ancora. In Abissinia, dove il Negus Neghesti, com'è noto, è anche il capo religioso, al pari dello Czar della Russia... e del Sultano di Turchia, presiede alle cerimonie che formano il programma della grandissima festa. Poichè, nonostante le contrarie apparenze, gli abissini di buona razza si dichiararono e sono cristiani: il qual fatto, anzi, essi ribadiscono rivendicando la loro discendenza in linea retta nientemeno che dalla Regina Saba e dal Re Salomone. Genealogia che li renderebbe cugini della stirpe illustre di Davide, da cui ebbe origine il Signore, secondo le Scritture. Ciò tuttavia non impedisce loro di adorare un Cristo del più bel nero etiopico che si possa immaginare.

Dunque, dicevo, Menelik si pone a tavola — una tavola omerica di proporzioni — insieme alla sua numerosissima guardia. Le vi-

vande, manicaretti che paion inventati apposta per servire da emetico al più robusto stomaco europeo, rimpinzano paradossalmente monarca e militi, finchè, terminato, e fatto l'indispensabile chilo, tutti si buttano a capofitto nell'acqua d'uno stagno che monda loro l'anima ed il resto.

E, ritornando sui nostri passi, riservandoci in altra epoca di compire il nostro viaggio natalizio intorno al mondo, ci volgiamo alle schiene nevose delle nostre Prealpi, alle creste eccelse e scintillanti dell'Alpe, che vedono nel giorno di Natale od alla Vigilia, inerpicarsi l'alpinista verso la cima, spinto dall'orgoglio di sé e dall'amore dei grandi spettacoli.

Ma il Natale è dei bimbi: sono essi che s'impadroniscono a forza di noi e che danno quella tinta di bontà e d'indulgenza ai nostri sentimenti.

Diamo dunque la gioia ai bimbi che sono la bellezza e la bontà della vita!

Si è che oggigiorno anche i bambini si son fatti difficili nei loro gusti. Dieci anni sono bastava un cavalluccio, una bambola, un pulcinella automatico per formare la felicità traboccante dei nostri piccini — felicità che aveva l'intera durata... dei giocattoli.

Oggigiorno, invece, anche gli uomini alti un palmo seguono il progresso dei tempi. Se offrite loro un cavallo, son per scommettere che vi chiederanno un'automobile, se fate loro vedere una bicicletta in miniatura vi dimostreranno i vantaggi che presentano nella locomozione, il pallone dirigibile e l'aeroplano. Non negate loro dunque i nuovissimi congegni: siate certi, non potrete impedir che divenuti adulti vadano poi per davvero in automobile ed in aeroplano.

E se voi avrete ottenuto col vostro regalo di far scintillare due occhi limpidi, di far sorridere una boccuccia rosea e di strappare alla turistica precocità della vostra creatura un grido argentino e spontaneo di felicità — credetelo, basterà questo per il vostro Natale, in



... oggi invece i bambini chiedono per regali natalizi facsimili ridotti del più moderni congegni d'aeronautica.

qualunque paese viviate e con qualsiasi costume siate per festeggiarlo.

Cari associati, lettori benevoli, buon Natale!

SILIO CARPANI.

Escursioni invernali

« Se il salire ai monti d'estate è », dicono i benpensanti, « impresa da squilibrati, l'andarci d'inverno è senz'altro da matti ».

Io vorrei prendermi uno di costoro, una di queste domeniche di dicembre o di gennaio, e condurmelo su, per una giornata, tra i monti. Mi augurerei che, quel giorno, piovesse in città: ai monti pioverebbe, anzi, nevicerebbe certo; me lo vedrei, il brontolone, immusonito al mattino, col naso alla vetrata gocciolante del treno, maledire in cuor suo d'avermi dato retta e rimpiangere il sonno interrotto così inutilmente; poi, sulla vetta, mentre le brune fittissime non gli lascerebbero che il panorama classico del proprio naso, lo vedrei forse sorridere, come si sorride ad una scappata da originali; e, al ritorno, sotto la nevicata insistente, nel silenzio grave della montagna candidissima, sentirei forse gelarglisi le labbra alla risata dell'allegria ed all'esclamazione di meraviglia per quel nuovo spettacolo e a quell'insieme nuovo di sensazioni. Ed avrei fatto un proselito: perchè non può darsi il caso che un individuo sano di

corpo e di cervello non ritorni da una gita invernale o convinto... o sulla via di diventarlo.

Ma se la giornata fosse bella ed il cielo sereno ed il vento spazzasse l'orizzonte e tutte le Alpi nel cielo terso azzurro luccicassero al sole, allora potrebbe darsi che l'oppositore si trasformasse prima di sera in ammiratore e propugnatore. Quante querimonie si levano verso il convertito e verso chi lo convertì, dopo queste rapide conversioni!

Il freddo. — La prima volta che mi portai ai

monti d'inverno e mi imbacuccai ben bene, ricandomi nella borsa ad armacollo (il sacco da montagna, allora, mi era sconosciuto) guanti e maglie e sciarpe di ricambio, mi convinsi che maggior grulleria non potevo fare. Bisogna dire che io non sapessi allora che, se è vero che l'aria si raffredda d'un centigrado ogni 150 o 200 metri d'elevamento, non è, per questo, da

credersi che a 1500 metri la temperatura deva essere di 10 gradi sotto lo zero abituale della città. L'aria secca, l'irradiazione, il cielo quasi sempre nitido, e il sole quasi sempre sovrano dopo le burrasche invernali, mutano spesso completamente le condizioni termiche dell'ambiente montano. A me toccò di sudare dei migliori sudori tra le nevi delle nostre montagne, nel del cuore di dicembre; e, caso incredibile, ad amici miei, a pari epoca, toccarono i dolci baci dei trenta centigradi lassù tra i ghiacci del Disgrazia.

Via, adunque, o freddolosi, le vostre ubbie! Fa freddo, certamente, in montagna; ma non si tratta del freddo umidiccio della pianura che vi fa correr brividi per la schiena e per le midolla e vi preconizza

raffreddori e bronchiti e guai; si tratta di una sferza violenta che vi flagellerà gelida e, per contrasto, come rovente, il viso; che vi strapperà di testa il cappello non solidamente ancorato; che vi solleverà negli occhi un pulviscolo d'aghi ghiacciati; che vi mozzerà la voce e quasi, nelle brutali folate, il respiro; per lasciar, nella tregua, scorrere poi più caldo e vivo il sangue per le vene, e farvi parere più gradita la calma solenne del monte in quiete.

Oh! fin che il tempo è sereno e ride il sole



Paesaggio invernale a Chamonix.

Un tempo Chamonix diventava, d'inverno, un bianco deserto. Oggi invece il fascino unico del suo inesteso scenario invernale vi richiama in gran numero d'ogni parte lontana, gli amatori,

sulle creste bianche, non abbiate timore. Ma, e questo è il vero pericolo delle ascensioni, in-



Un paesaggio invernale, sulle prealpi lombarde.

vernali o no, guai se il tempo si guasta e vi coglie sprovvisti di un equipaggiamento perfettissimo su alta montagna! D'inverno, poi, quando il livello alpinistico dei monti s'abbassa, e l'ascensione alla vetta prealpina acquista già carattere alpino e quella alla vetta alpina diventa impresa audace, un improvviso mutare del tempo può essere grave di conseguenze, se difficile è il cammino ed impreparati sono gli animi ed i corpi. Nessuno dovrebbe arrischiarsi, senza scrupoloso assetto e completa preparazione, là dove possa da una impreveduta, improvvisa circostanza esser reso difficile o pericoloso il ritorno: e tanto più d'inverno.

Non il freddo, adunque, ma la temerità dovete evitare, che v'induca ad impresa a voi superiore.

Ma, fortunatamente, le nostre prealpi sono esenti da tali rischiose eventualità, e sono perfettamente accessibili, d'inverno s'intende, a tutti coloro che posseggono buoni gartetti, anche senza speciali abilità alpinistiche.

Che cosa occorre? Un equipaggiamento qualsiasi, magari; un buon pacco di provvigioni da bocca (le gite invernali sono terribilmente anti-economiche, da questo punto di vista); buone gambe; e null'altro.

Null'altro, precisamente. Il tempo? La compagnia? — Storie. — Il tempo è, in queste piacevoli escursioni, un elemento assai secondario di riuscita: potrà sembrare un paradosso, ma non è l'affermare anzi che, per mio conto, preferisco un'escursione tra le nebbie e le nubi alla gloriosa gita nel sole e nell'azzurro senza macchie. V'ha in una gita d'inverno, con qualsiasi tempo, un così sottile fascino di novità, un così crudo contrasto con le consuetudini cittadine quotidiane, da non potersi spiegare a chi non abbia mai avuto la ventura di goderne.

La così si dica della cosiddetta compagnia. S'è fatta un'elegante discussione altra volta sulla preferenza delle escursioni in molti od in pochi o da soli; ed è certo che la discussione potrebbe prolungarsi in eterno, se non si risapesse che la montagna è sempre bella, comunque la si goda; che, se può esser caro il ricordo di una allegra giornata trascorsa in gaia brigatella d'amici, più caro rimane però sempre il ricordo della gita, dell'ora, del minuto, talvolta, goduti intensamente da soli, sulla vetta silenziosa e deserta, colla mente cullata da pensieri vaghi, e da fantasie care, che sembra animino gli spettacoli grandi ed austeri e facciano vibrare una nostra fibra remota.

La meta?

Qui m'immagino il lettore s'attenda già ch'io proclami superflua anche la scelta della meta, d'una meta. Perchè, dopo aver dichiarato che l'equipaggiamento, il tempo e la compagnia sono questioni assai secondarie, l'articolista verrebbe meno a se stesso se dicesse altrimenti.

Letto, se tu pensi proprio così, tu l'hai indovinata. Chi ti esalta la montagna, proprio nella sua veste più selvaggia, dev'essere realmente un individuo affine assai ai poeti.



Sulla cima del Legnone.

Ma, buon Dio! Tutto l'alpinismo è poesia, se m'intende e mi spiego bene. Anche il famoso

autore del classico brindisi piemontese dovette ufficialmente ricredersi e chiamare tali quelli che volentieri aveva prima battezzato mattoidi.

Comunque sia, per chi proprio crede alla virtù d'una meta classicamente nota, io andrò ora esponendo e sciorinando un'intera rassegna.

Ma badi: purtroppo la meta oggi va diventando una etichetta, sotto cui passa la merce più diversa; lungi dal tornare tronfio da un'ascensione, magari disastrosa, a una vetta dal nome famoso o popolare, che crede gli eroi una aureola nuova di gloria e di valore, si goda piuttosto serenamente la sana giornata trascorsa in aria pura e in puro ambiente, senza quella goffaggine, senza quella debolezza e soprattutto senza quella ridicola, banale vanagloria che tutti abbiamo almeno una volta conosciuto... anche in noi stessi.

•••

Milano, si suol dire, è una città sgraziatissima, posta com'è al centro d'una pinnura così malauguratamente nebbiosa ed acquitrinosa: e parlare di montagna, a Milano, sembra ironia. Eppure anche la metropoli lombarda è centro a vasta rete di escursioni svariate, troppo facili, forse monotone d'estate, ma interessanti d'inverno in sommo grado.

Il campo d'azione degli escursionisti lombardi è precisamente dato da quella regione così celebrata dei tre laghi, di cui la fama è più che italiana, quasi mondiale. Vasti panorami, squisitamente pittoreschi, più belli anche di quel che la fama stessa afferma; vette slanciate, caratteristiche, note fin dall'infanzia nel nome e dall'adolescenza nella forma, a chi già da lungi le vide torreggiare all'orizzonte; una regione fittamente popolata di ville, di deliziosi soggiorni; e soprattutto, le gemme azzurre dei laghi lombardi, che, d'inverno in ispecie, allie-

tano colla loro già distesa lo spettacolo già bello dei monti nostri e fanno mirabile sfondo alle bianche chine di neve.

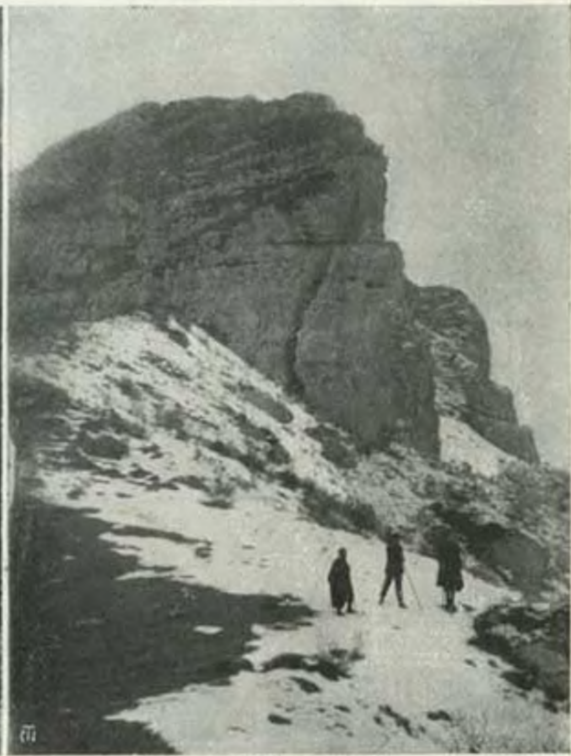
Il Mottarone — m. 1491 — si sale da Stresa in cinque ore (d'inverno le ore di salita e di discesa possono diventare alquanto elastiche pel mutevole stato della neve e del tempo) ed offre dalla croce della vetta un panorama tra i più belli delle prealpi. Tutto il Verbano è ai piedi, ampio, cenerognolo; dall'altro lato, vicino, il Monrosa leva il suo enorme capo sopra una fuga di creste; e nelle belle giornate, così frequenti in montagna, d'inverno, quando il vento non lascia una nube od un fiocco di nebbia per tutto l'orizzonte, l'immenso arco alpino, dal Monviso alle Orobie, si piega ad accogliere la interminabile stesa della pianura padana, seminata di biancori e di punti fumiganti, che da lassù annunciano le città nostre o qualche treno surgente, e striata dai lucidi nastri dei fiumi. Orta, è lì sotto col suo lago e coll'isolotta di S. Giulio, sprofondata tra i monti.

Il Campo dei Fiori — m. 1226 — è la meta di tre quarti delle comitive varesine, comasche e milanesi. Da Varese una tramvia elettrica conduce a quasi 600 metri alla prima cappella del celeberrimo Sacro Monte; e di lì men di due ore conducono alla vetta. La vista compensa ad usura la non grave fatica, a cui può sobbarcarsi anche la più corpacciuta signora. Bella è la discesa su Barasso verso il lago di Varese, o su Orino o su Brinzio, in Valcuvia entrambi.

Il Poncione di Ganna — m. 992 — pomposamente è chiamato il Cervino delle montagne varesine. Ed è difatti, per adattare una frase stereotipata, « un Cervino, meno le corde » (visto che, proprio, le corde non ci sono). Questo caratteristico spuntone presenta una forma sufficientemente slanciata ed una parete suffi-



Sulla cresta del Legnone.



Alla base dei Corni di Canzo.

cientemente verticale per giustificare il suo nome e il suo epiteto: e la scalata di questa parete nord-ovest, d'inverno, ad esempio, potrebbe riuscire anche meritoriosa, come potei constatare a mie spese. Meglio vale da Ganna gi-



Fauna alpina.

E sui monti soltanto e nella stagione fredda che noi possiamo avere un' impressione di paesaggio boreale.

rare il Poncione e dal fianco est toccarne la cima, per scendere poi o a Porto Ceresio o per la cresta del Sasso delle Corna, ad Arcisate.

Il S. Giorgio — m. 1094 — che si sale da Porto Ceresio in due o tre ore, offre un panorama assolutamente superbo sul lago di Lugano; non vasto però come quello che si ha dal vicino Generoso — m. 1701 — che d'inverno, sepolta la funicolare sotto la neve, non può esser salito che da camminatori discreti, trattandosi di gita piuttosto lunga, sia che si compia da Mendrisio per S. Nicolao e la Bellavista o che si compia con più lungo percorso da Balerna per Salorino o da Argegno per Casasco o Lanzo d'Intelvi. Nulla di più caratteristico però dello spettacolo dei sontuosi alberghi coronanti l'ultima cresta, chiusi e deserti, e bianchi di neve: pare che in quella solitudine stiano purificandosi dalla volgarità dell'estate.

Non la d'uopo si dica che il panorama del Generoso è senza rivali, da ogni lato, per armonia di tinte e varietà di paesaggio: Lugano, col verde Ceresio sinuoso, visto di lassù, pare una scena da teatro.

Belle e piacevoli sono le escursioni al Bisbino — quattr'ore da Cernobbio —, al Boletto — tre ore da Como —, al Bolettone — quattr'ore da Erba —, al Palanzone (consigliabile in questa più lunga escursione la traversata da Erba a Lemna ed a Molina o Palanzo); ma più bella ed interessante, quantunque richieda un pernottamento, è la traversata dell'intero gruppo di monti da Valassina a Bellagio per la vetta del S. Primo — m. 1685 — la culminante. Da essa si ha bellissima veduta dell'intero lago di

Como, da Como a Lecco ed a Gravedona lontanissima.

Curiosa è la scalata ai bitorzoluti Corni di Canzo, che, colla neve ed il ghiaccio acquistano un sapore di alta ascensione che diverte. La gita completa vuol farsi da Lecco a Erba per la vetta e la valle di Canzo; e si richiede allora una buona giornata di cammino.

L'Albenza è, colla elegante vetta del Tesoro, meta di frequenti visite, col giro di prammatica pel Pertusio e l'ospitale alberghetto. Non tutti possono avere i gusti primitivi di quei tedeschi che incontrammo lassù al Tesoro, cucinanti sugli sterpi tra le nevi al fuoco ed al fumo acre di quel combustibile ribelle due salicciotti crudi; la fortuna, che incontrano i rari alberghi sparsi in alto ad accogliere e ristorare d'inverno in un ambiente modesto gli allegri visitatori di cime, si spiega.

Tutte queste escursioni si possono compiere dalla pianura in un giorno, insieme alle minori innumerevoli. Comodi (in generale) i treni che conducono prestissimo a piè dei monti e riconducono anche per l'ora dolce del pranzo. Escursioni economiche, nelle quali la quota individuale nelle comitive sapientemente guidate non si eleva di solito — tutto compreso — oltre le tre o quattro lire; salvo quando si richieda un pernottamento, s'intende.

Una gita brevissima? il Campo dei Fiori. Un panorama splendido? il Generoso. Una bella traversata? il S. Primo. Una bella rampicata? i Corni di Canzo. Tutti quelli che hanno qualche pratica d'escursioni estive possono compiere queste escursioni invernali, senza tema. E fortunati quelli che l'agile bicicletta può, a dispetto dei treni, portare e riportare a loro beneplacito, senza la tema e l'ironia degli orari!

Ogni plaga può avere una propria sfera d'influenza alpinistica, forse non così classica, ma certo parimenti interessante. Lo dicono le av-



Il salto cogli sky.

Tra le emozioni che le Alpi possono offrire d'inverno va annoverato lo sport degli sky, i quali del resto possono anche servire da potenti ausiliari nelle salite o nelle discese.

visaglie delle prime escursioni in ogni parte della regione prealpina e della appenninica, che promettono un sicuro incremento in questa manifestazione di attività sana e d'energia salutare.

Io non so se sia più bello il godimento in queste spensierate escursioni o nelle imprese au-

daci; forse sta tra esse l'identica proporzione che passa tra l'idillio e la passione.

L'escursionista modesto e gaio diventa l'alpinista serio e tenace, che dalle prime facili vittorie ha tratto lo stimolo alle imprese più audaci. Ed eccoli, allora, gli arditi e — volere o no — ammirabili forti vincitori delle cuspidi ardue delle Alpi maggiori, cimentarsi d'inverno quando più aspra è la lotta, più difficile è la vittoria, più pericolosa è l'audacia, colle grandi cime alpine, colle vette del Monte Bianco, del Gran Paradiso del Cervino (anch'esso), del Rosa, del Disgrazia e del Bernina. Di certo, se l'alpinista non fosse in fondo un poeta, per ragionare a fil di logica, a queste vette si dovrebbe salire invece quando più comoda, facile e sicura è la via: d'estate; come d'estate si dovrebbe salirvi per il versante più comodo, più facile e più sicuro; e col mezzo più sicuro, più facile e più comodo, come lo forniscono le guide e, possibilmente, i portati dell'ingegneria. Quando non si volesse dire che, a fil di logica, visto che si sale per ridiscendere, secondo la massima araba, sia preferibile e logico davvero non muoversi addirittura.

La seconda schiera di vette che si erge tra le prime prealpi e la grande montagna è campo di transizione dall'escursionismo invernale all'alpinismo puro. Gli *shy* cominciano qui a non essere più un semplice strumento di sport, ma diventano sovente un coefficiente capitale del buon esito, in quanto essi soli possono permettere lunghe marcie e rapidissime discese anche quando lo stato della neve non lo permetterebbe ai salitori comuni.

Già il Resegone, la comunissima vetta estiva, le due Grigne, il Pizzo dei Tre Signori, il Legnone, per discorrere dei monti lombardi più noti, segnano precisamente quella scala di transizione: il ripido faticoso burrato di Valnegra, nei suoi 300 metri di dislivello, il più aspro canale di Valcòmera; la stessa cresta Cermetati della Grigna meridionale, il canale della Grigna di Moniodeno (il caminetto, che d'estate è facilmente praticabile, d'inverno presenta difficoltà speciali, per la cornice di neve che i venti di levante addossano al suo sbocco sulla cresta), lo stesso versante orientale di Pasturo e il settentrionale di Esino; la cresta nord del Tre Signori e la ovest del Legnone; tutte vie frequentatissime d'estate, d'inverno assumono un cipiglio scortese.

La valanga è il pericolo costante delle ascensioni invernali, com'è facile credere; e quando cadono le prime nevi e la china è coperta da uno strato spesso farinoso inconsistente, o quando dopo il gelo un'abbondante nevicata tende una insidia orribile, o al primo soffio di primavera, quando lo stillicidio mina le distese ancora im-

macolate, guai a chi s'avventura sotto o per entro i canali, o taglia di costa l'infida china!

L'assideramento è un secondo pericolo: prosritto rigorosamente l'alcool, in queste grandi gite, coperto tutto il corpo di un duplice o triplice strato di tessuti, uno almeno di lana, calzati scarponi ed ottimi guanti che non diano pressioni inceppanti comunque la libera circolazione del sangue, muniti di passamontagne, osservando scrupolosamente le norme dietetiche e soprattutto risparmiandosi le forze, anche questo pericolo, che può diventare sommo e terribile se una burrasca scoppia inaspettata ai 3000 metri, viene ridotto di assai.

Si aggiunga che la fatica può farsi enorme, in queste prove invernali, se la neve è molle o addirittura marcia e vi si affonda fino alle ginocchia od alle anche o più su; che le difficoltà d'orientamento aumentano, per la mutata prospettiva e per l'aspetto irricognoscibile della montagna nella nuova veste; che si richiedono,

quindi tutte le risorse della tecnica: carte perfette, bussola, barometro; e soprattutto guide esperte e robuste che sappiano, non insegnare la via come crede il profano, ma insegnare come si combatte col monte e come si vince nella lotta. Da ultimo si aggiunga che la giornata, d'inverno, è breve, troppo breve — sole dieci ore, al più, sono concesse dalla luce. Ed un bivacco all'aperto con trenta o quaranta centigradi sotto zero, nell'immo-



Sports alpinistici invernali. — Una sdrucciolata in bobsleigh.

lità forzata, deve essere spaventoso.

E se io parlo di pericoli e di difficoltà gravi, è solo perchè intendo dissuadere l'entusiasta inesperto dal tentare imprese a cui non è né può essere preparato: Lavizzari e Gianì purtroppo rievocano i ricordi tristissimi di tristissime conseguenze.

È tutto questo per quell'attimo di godimento della vetta eccelsa e superba.

Ma è proprio convenzionale quel godimento? Non credo. Anche nella vita non è convenzionale la gioia che ci invade irresistibile dopo che un sogno — qualunque sia — si è realizzato. E tra i godimenti umani non certo volgare è quel trovarsi così sovraneamente in alto, (e dall'alto sembrano così piccole le miserie della vita!) nella virile affermazione della propria individualità contro la natura e nell'ammirazione incosciente di quella natura stessa contro cui crediamo d'aver trionfato.

Allora, non i giulivi canti delle comitive chiasose; un'allegria più intima e contegnosa: da ogni parte si scoscedono così paurosi declivi!

Le corde s'impigliano, s'aggrovigliano; sulla vetta, piantata a metà nella neve, una piccozza, da cui sventola un piccolo tricolore.

Perchè son così brevi i momenti felici?

LUIGI BRASCA.



Il volo dell'aeroplano Bleriot Toury-Astenay e ritorno.



Il volo di Farman Châlons-Reims.

L'avvento del turismo aereo.

Il periodo che fu iniziato dagli esperimenti aeromobili dello scorso mese passerà senza dubbio alla storia degli umani progressi colla denominazione di *epoca del turismo aereo*.

Per la prima volta la macchina volante più grave dell'aria fu usata abbandonare il campo di prova ed avventurarsi da luogo a luogo giungendo alla meta prestabilita e passando al di sopra di ostacoli naturali ed artificiali.

Questo avvenimento segna dunque distintamente il passaggio fra due fasi dell'evoluzione del più pesante. Dagli esperimenti e dal *record* prudentemente tentati in splanata chiusa, al viaggio aereo; in altri verso cui tendono, per essere veramente pratici, gli studiosi cultori dell'aviazione.

Il 30 ottobre scorso Enrico Farman di cui a parecchie riprese noi ci occupammo e, che ebbe il merito or fa poco un anno di stabilire, primo fra gli aviatori europei, il *record* del chilometro chiuso, usava col suo biplano sistema Voisin (quasi del tutto identico a quello sperimentato da Delagrèe mesi sono a Milano, Roma e Torino) dall'*hangar* situato nel campo di Châlons, abbandonava il suolo alle ore 15,50, lanciandosi nella direzione di Reims.

Alle 16,10 precise il celebre volatore scendeva in vicinanza delle cave Pommery, presso Reims, avendo superato la linea retta, in 20', la distanza che separa Châlons da Reims, vale a dire 27 chilometri circa.

Egli si è tenuto ad un'altezza media di 50 metri.

Il giorno seguente, Luigi Bleriot, uno dei rarissimi che è rimasto fedele all'antico metodo francese ad un piano solo, preconizzato da Penaud, si levava col suo monoplano a Toury, nella Beauce alle 14,50', dirigendosi verso Chateau - Gullard. A 14 chilometri da Toury, vicino ad Avillers una panne di magneto arrestò il volo di Bleriot. Riparato il guasto, l'enorme uccello, un'ora dopo ri-

prese il suo volo, passò sopra Poupry, ritornando al punto di partenza e descrivendo, in tutto il viaggio, un vasto cerchio dello sviluppo di circa 30 chilometri.

Queste due *performance* nulla aggiungono nel campo della tecnica che non fosse già da tempo acquisito e non si sapesse. L'americano Wilbur Wright aveva precedentemente dato prove non dubbie di potere con la sua macchina spingersi ben più lontano e mantenersi in aria più a lungo e con maggiore sicurezza. Lo stesso Farman aveva già prima compiuti voli di maggior lena. Non importa. I due gesti audaci furono meritatamente plauditi, perché segnarono al pubblico l'immensità d'orizzonti delle applicazioni pratiche della nuova macchina.

Prattanto, malgrado le difficoltà della cattiva stagione, la gara superba fra gli inventori continua. Nuovi aeroplani basati su sistemi differenti, compaiono; i vecchi subiscono modificazioni.

Discussioni scientifiche interessantissime si impegnano sulle riviste ed i giornali fra i partigiani del sistema francese ad un piano e quelli del sistema a due piani ed a piani multipli di cui le prime applicazioni veramente pratiche furono fatte conoscere in Francia fin dal 1900 dall'ingegnere americano Ollivio Chanute, maestro ed ammiratore dei fratelli Wright.

Ma poiché in fatto d'aviazione ciò che vale soprattutto è la pratica, le due scuole si danno con grande zelo a costruire e ad esperimentare.

Il metodo monoplano ha fra i suoi più autorevoli sostenitori i francesi Luigi Bleriot, di cui i successi abbiamo or ora citati ed Esnault Roberto Pelletier, ed il brasiliano Santos Dumont.

La scienza del volo molto deve a questo appassionato audace, e non bisogna dimenticare che egli fu uno degli antesignani della dirigibilità per mezzo del più leggero ed il primo uomo che



Santos Dumont prova il suo nuovo monoplano.

(Fot. Argus)



Libellule, il nuovo aeroplano di Santos Dumont visto di fianco.

in Europa abbia levato il volo su di un aeroplano (principio di Hurdzrave). Essi infatti, mentre ancora non conoscevasi gli exploits del Wright o non vi si prestava fede, provò la possibilità del volo meccanico, alzandosi da terra, il 12 novembre 1906.

Il prodotto della sua nuova macchina che non oltrepasserà i 150 chilogrammi di peso in pieno assetto di volo e che sarà quindi il più leggero fra tutti gli aeroplani finora esistenti.

Un'altro ottimo requisito della *Libellule*, così l'ha battezzata il suo inventore, sarebbe la superficie limitata che la rende di pochissimo ingombro. Essa misurerà soltanto 5 metri d'apertura e 9 metri quadrati di superficie portante. Sarà governata da un lungo timone posteriore a foglia di croce che permetterà di orientare il congegno in tutti i sensi, funzionante anche da coda stabilizzatrice e verrà azionato da un motore Dethleff e Chalmers a due cilindri di 24 HP con una sola elice a trazione che può fare 700 giri al minuto.

L'aeroplano è tutto in tela tesa su un telaio di bambù, con una leggera armatura metallica. Potrà raggiungere la velocità di 80 km. all'ora.

Aumenta anche il numero dei partigiani degli apparecchi a piani multipli.

Infatti Enrico Farman s'è ora fatto costruire un triplano, e Goupy sta sperimentando la propria macchina basata anche essa su questo principio.

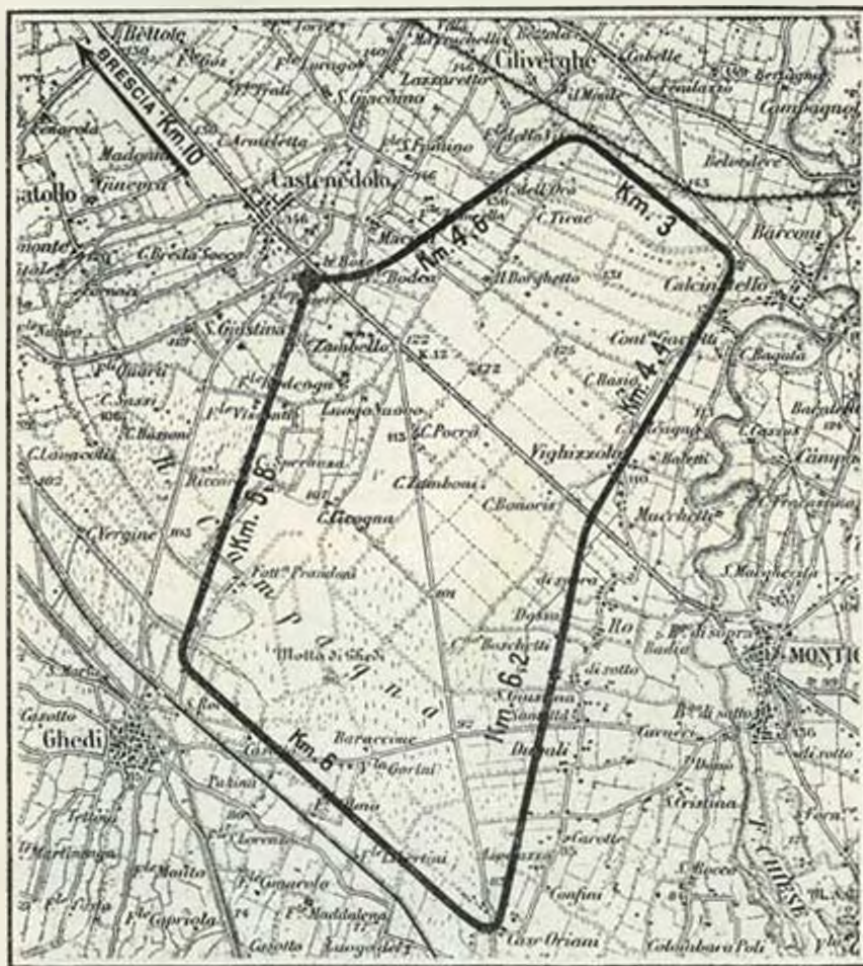
Wilbur Wright prosegue il compito suo di fare degli allievi nell'arte del volo, ed a quanto sembra le sue lezioni sono feconde di risultati concreti, poiché il conte di Lambert in da poco compiuto del voli abbastanza lunghi.

In Italia per ora sono allo studio parecchie macchine aeree; non passerà molto tempo che noi vedremo volteggiare degli aeroplani di tipo nazionale.

Si può prevedere, senza tema d'essere imputati di soverchio ottimismo, che l'anno 1909 vedrà le macchine volanti generalizzate e diventate la leva d'un'industria potente.

Basterebbero a dimostrarcelo le innumerevoli gare aeree indette in questo breve lasso di tempo sia in Francia che in Italia ed in altre nazioni europee. Le corse d'aeroplani che si annunziano nel nostro Paese sono parecchie e di vario carattere.

Per ora ci limitiamo a riprodurre l'itinerario del



Il Circuito aereo bresciano 1909.

Circuito che si terrà nel settembre dell'anno prossimo nelle adiacenze di Brescia che, per la regolarità del terreno, sembrano prestarsi più d'ogni altra zona ad una competizione di macchine aeree.

Esso, come si può constatare, si svolge fra Castenedolo, Colognara, Montebelluna e Ghede ed ha uno sviluppo di chilometri 29 complessivamente.

I progressi della aviazione, la scelta e la disposizione felice del campo di lotta, ci fanno sperare che Brescia tornerà ad essere per l'aviazione ciò che fu per l'automobilismo: la lizza del maggior paragono sportivo d'Italia.

Mentre l'aeroplano conquista a slancio vittoriosi il regno dell'aria, i dirigibili seguono lentamente, ma con sicuro progresso, la via dei perfezionamenti.

Nel numero scorso abbiamo dato conto degli ammirabili successi ottenuti dal dirigibile militare italiano. Esso ha confermato la fiducia che aveva al suo primo apparire ispirata, con un viaggio maguffico per rapidità e sicurezza fino alla capitale. Nella pagina dell'*Attualità nell'immagine* diamo appunto la veduta

fotografica di questo grandioso avvenimento. Seguano pure un bel passo in avanti le glie compiute da altri due dirigibili che costituiscono per la

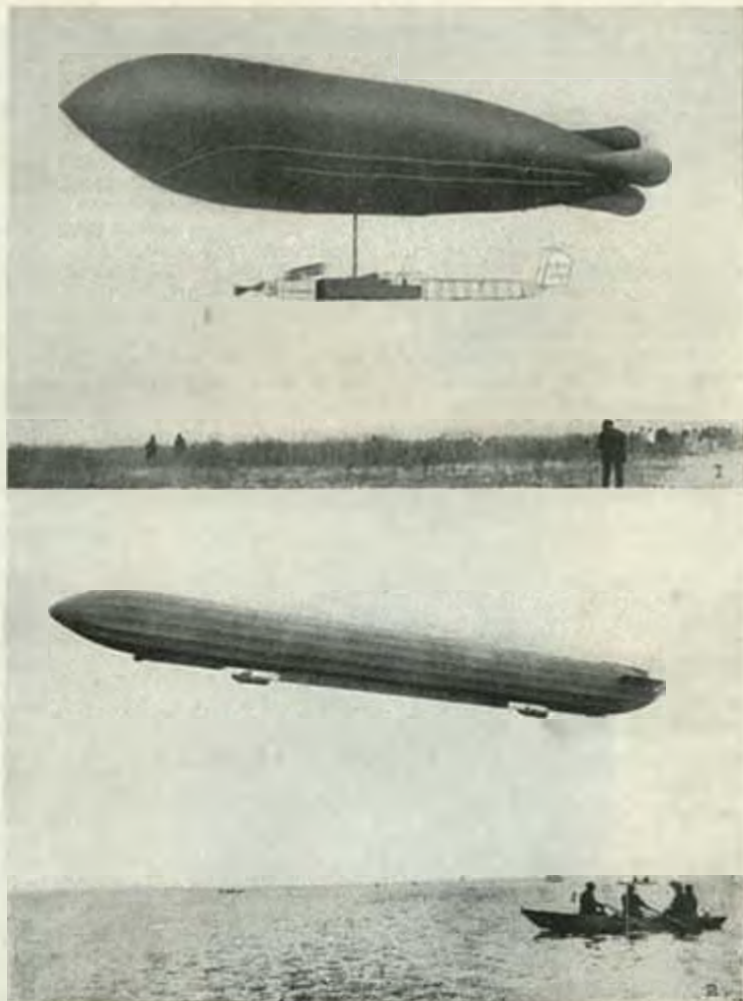
diversità dei principi sui quali vennero costruiti, un notevole contrasto: vogliamo parlare dell'aeronave *Zeppelin*, di forma assai allungata e poliedrica e sostenente due navicelle e del *Bayard-Clement* che, partito il 2 novembre scorso da Sartrouville, descrisse un giro di 250 chilometri in 5 ore passando sopra le città di Parigi e di Compiègne.

Il *Bayard-Clement* misura 56 metri di lunghezza e quindi uno dei più piccoli dirigibili esistenti e non a torto venne chiamato lo *yacht dell'aria*.

Ha un volume di 3500 metri cubi per una superficie totale di 1500 metri quadrati. Fusiforme e come la *Patrie* e la *Ville-de-Paris*, foggia a pesce, ha il suo palloncino di compensazione diviso in due parti. Il pallone è munito di un motore Bayard-Clement a 4 cilindri che dà 1100 giri al minuto ed aziona l'elice a 300 giri.

L'evoluzione tecnica del dirigibile, come vedesi, è più lenta di quella degli aeroplani. Uno dei motivi consiste nel fatto che, mentre il più pesante ha potuto entrare nella fase sportiva, l'aeronave, per il suo grande costo, rimase e rimarrà monopolio del Governo e di pochi milionari.

Questi sono comunque i fatti recenti annunzianti che alle molteplici attività del turismo è aperta ormai la via maestra del cielo.



1. L'aeronave Bayard-Clement. — 2. Il dirigibile Zeppelin.

I PROVERBI TOPICI ITALIANI

Per una rettifica.

Nel mio secondo articolo sul *Proverbi topici italiani* riportando quello toscano che suona precisamente: *E' non è ancor sera a Prato*, ne ho spiegata l'origine analogamente a quella del consimile proverbio usato nelle Marche: *Non è ancor notte a Cingoli*. Bisal, cioè, che a Prato come a Cingoli il giorno dura un po' più che in altri paesi vicini, perchè essendo quelle città poste sovra colline volte a ponente, quando il sole già si è nascosto dietro i monti e i paesi al piano già sono oscurati, esse godono ancora per qualche istante gli ultimi raggi del sole.

Ora un socio di Prato, il signor Ruggiero Benelli, mi fa osservare che questa città è situata invece in perfettissima pianura e, trattandosi di un dato di fatto, circa la giustezza della sua osservazione non vi è nulla da obiettare, nè l'errore topografico in cui con altri è caduto l'autorevole scrittore che ho citato mi può scusare di averlo anch'io ripetuto.

Siccome però senza la spiegazione da me raccolta il proverbio: *E' non è ancor sera a Prato* non avrebbe più ragion d'essere, e perderebbe anche il senso in cui viene usato quale nel mio articolo ho esposto, è evidente che esso deve riferirsi, anzichè alla città di Prato, a qualche altro paese, borgo o villaggio

con la stessa denominazione e che sorga precisamente in collina e magari in montagna.

Il *Dizionario corografico d'Italia* dell'Amati enumera ben quarantadue fra città, paesi, borgate, frazioni di comune, castelli e villaggi con quel nome, e si arriverebbe a più di duecento se contassimo altri tutti i Prato a cui è aggiunta una qualifica, come: *Prato Grande*, *Prato Maggiore*, *Prato Largo*, *Prato Lungo* (di questi ve n'è una diecina), *Prato Vecchio*, *Prato Nuovo*, *Prato Bello*, *Prato Piano*, *Prato Valle*, *Prato Morto*, *Prato Marcio*, ecc.

La città di Prato, in provincia e circondario di Firenze, è designata col nome di *Prato in Toscana*, ma anche in Toscana del Prato ve ne sono parecchi, e non saranno certamente tutti in « perfettissima pianura ». Nella provincia di Arezzo ve ne sono sei tra i quali, oltre a tre semplici Prato, *Prato Antico*, *Prato della Volpe* e la grossa borgata di *Pratovecchio*. Altri cinque Prato sono in provincia di Firenze contando anche i villaggi di *Prato al Padule*, presso Sesto, quello di *Prato Bello*, presso Fucecchio e *Prato in Spugnole* che è frazione del comune di Pieve S. Stefano. Vi è infine un altro *Prato* presso Camaloro, nella provincia di Lucca, e persino un *Prato delle Donne*, in provincia di Grosseto.

Come dunque si vede, a chi volesse prendersi la briga di ricercare quale veramente di tutti questi Prato può aver dato origine al proverbio toscano sopra riferito, non mancherà certamente l'habbraccio della scelta.

AMERICO SCARLATTI.

LO SPORT DEL VOLO

Chi conosce la navigazione aerea soltanto per averne letto qualche cosa sui giornali oppure per aver veduto talvolta un aerostato librarsi placido e tranquillo nell'aria, difficilmente si rende conto esatto del valore e dell'importanza di una gara aeronautica. Non pochi sono coloro che domandano a loro stessi ed agli altri come si possa competere e gareggiare su di un apparecchio passivo come un aerostato ordinario, immerso nell'aria ed in assoluta balia delle correnti, come un tronco d'albero trascinato dalla piena di un fiume. Ma è facile invece comprendere come si possa organizzare una gara di aerostati, quando si pensi un istante al modo di condurre un pallone: il pilota, a bordo della fragile navicella di vimini, durante il corso di una ascensione, non resta inerte a contemplare lo splendido panorama che si svolge sotto ai suoi occhi, lasciandosi che il suo vascello aereo voli a suo capriccio sulle ali del vento; ma invece con occhio sempre vigile ed attento, deve seguirne sul terreno e sugli strumenti, la rotta, e per far sì che questo non si allontani da quella che egli desidera, manovra continuamente o sottraendo gas dall'involucro per mezzo delle valvole, o gettando zavorra fuori bordo, e zavorra ne getta per salire, per navigare, per frenare le discese... Questo genere di manovra, non molto variato in sé, ma complesso e difficile nell'esecuzione oculata, dissangua l'aerostato della sua energia vitale, del suo *combustibile* e lo obbliga così, dopo un periodo più o meno lungo di tempo, a ritornare alla terra. Una manovra disordinata, poi, oltre ad abbreviare la durata della navigazione, fa sì che questa si effettui ad altitudini sempre variabili, quindi in seno a correnti diverse per velocità e direzione. E' ovvio quindi che le gare aeronautiche siano di due tipi differenti cioè di *durata* e di *percorso*.

Di massima importanza però è la gara di durata perchè in essa si prova l'abilità del pilota nel consumo parsimonioso di zavorra, il che indica manovra regolare ed oculata, la resistenza fisica dell'individuo che sa vivere ore e giorni sospeso ad una bolla di gas, entro un cesto di un metro cubo di volume. Inoltre in questo tipo di gara si stimolano le case costruttrici, che pure partecipano all'agone, a fornire del materiale, il quale pur dando tutte le garanzie di stabilità e di sicurezza, sia più leggero possibile, acciòchè il pilota possa partire colla massima quantità di zavorra disponibile.

Nelle gare di percorso che dovrebbero essere fatte con forte vento, entra in campo l'abilità e l'audacia di partire e ancor più di discendere con grandi velocità, la qual cosa richiede occhio, sangue freddo, energia. Se la gara invece viene fatta in giorni di poco vento o indciso, si ricade nel tipo precedente, di durata, nella speranza che chi sta più tempo in aria percorre più strada, il che però non è sempre vero.

Di quest'ultimo tipo fu appunto la gara internazionale aeronautica che ebbe luogo a Berlino nel-

l'ottobre scorso. Vi presero parte 23 paioni di otto Nazioni, tutti del volume di 2200 mc. gonfiati a gas illuminante. La Coppa, offerta dal signor Gordon Bennet, doveva essere attribuita all'equipaggio di quell'aerostato che sarebbe disceso alla massima distanza dal punto di partenza. Durante tutto il tempo che gli aerostati rimasero in aria si ebbe il vento così detto elicoidale, quindi le traiettorie percorse dai concorrenti costituirono un fascio di spirali che partendo da Berlino in direzione sud-est e girando pel sud, andarono ad interrompersi sulla costa tedesca del Mare del Nord. Tutti gli equipaggi discesero avendo a bordo abbondante zavorra per continuare la navigazione per lungo tempo ancora.

Un aerostato come quelli della gara di Berlino, in mano di un buon pilota, può comodamente restare in aria quattro giorni; ora, partendo da una delle capitali d'Europa, trasportati dal vento, con la massima delle probabilità, prima dello spirare del quarto giorno si giunge sul mare aperto o su zone inospitali come la Siberia e i ghiacci del polo, che possono considerarsi come mari. In tal caso gli aerostati saranno obbligati a discendere prima di aver esaurito la loro provvista di zavorra; ed allora che cosa si sarà provato con la gara? quale merito avrà il vincitore? Nella gara non si sarà provato nulla di serio e di esauriente ed il vincitore avrà il merito di aver trovato nella conformazione della costa una penisola lungo la quale avrà potuto percorrere qualche chilometro di più del suo competitori. E questo infatti è accaduto, senza voler togliere il merito a nessuno, nei tre anni in cui la gara si è corsa; nel 1906 a Parigi, nel 1907 a Saint Louis e nel 1908 a Berlino. E' da notare inoltre che durante una lunga navigazione il vento non resta mai di direzione costante, e allora si possono trovare a lunghe ore di calma o venti variabili, in modo che, pur soggiornando a lungo in aria, il punto di discesa disti poco dal punto di partenza. Che si pensa poi se la gara dovesse aver luogo in Inghilterra ed in Italia? dopo poche ore, e cioè nel cuor della notte, tutti gli aerostati sarebbero sul mare col rischio di finire come il povero *Hergesell*.

Ora, domando io se non sarebbe più conveniente apportare al regolamento della gara aeronautica internazionale Gordon Bennet, una leggera modificazione, portando il volume massimo dell'aerostato a 1200 mc. o al massimo a 1600 mc. In tal caso vi sarebbe molto più probabilità di poter continuare la navigazione fino all'ultimo grano di zavorra ed allora si potrebbe giudicare con maggior competenza dell'abilità del pilota e della bontà dei materiali.

Rimetto la proposta ai competenti, col gentile consenso di questa *Rivista del T. C. I.*, organo diffuso ed accreditato, nella lingua che essa possa dare almeno luogo a discussioni in merito all'argomento.

ETTORE CIANETTI.



Il pallone Helvetia,
primo classificato nella gara per la Gordon Bennet.

IL GRAN PREMIO 1909 dell'A. C. F.

IL CIRCUITO.

L'Automobile Club di Francia ha scelto per le sue due corse del 1909 — grandi vetture e vetturette — il *circuito angioino*. Scelta prevista del resto e per le qualità intrinseche del circuito e più ancora per la fervida opera di preparazione e di propaganda che un autorevole Comitato generale, col consenso ed il concorso di ogni ordine di cittadini, intraprese già da tempo in tutta la regione angioina e specialmente in Angers, capitale della regione e del circuito. Così è che il Comitato suddetto poté garantire alla Commissione sportiva dell'Automobile Club di Francia, incaricata della scelta del circuito, una sovvenzione di centomila franchi tra contributi della città, del dipartimento o provincia, ed offerte di privati, e presentare i compromessi coi proprietari dei terreni limitrofi alla strada per le aree delle tribune, dei posti di rifornimento, ecc., e lo schema dei lavori per lo sbarramento e l'adattamento delle strade, coi preventivi di lavoro e di spesa.

Evidentemente in Angiò si rendono conto dei benefici dei quali è apportatore un circuito e non tralasciano nulla per assicurarseli. Non invano il presidente del Comitato, che è anche sindaco di Angers, si chiama — molto altruisticamente del resto — *Monprofit*. « *Nomina sunt in mina* ».

Il circuito ha grossolanamente la forma di un triangolo coi vertici alla Croix de Lorraine, alla Riotière e a Candé. Il lato più lungo è dalla Croix de Lorraine a Candé sulla strada nazionale da Angers a Rennes, 31 chilometri, gli altri due essendo pressochè uguali quello dalla Riotière a Candé, 21 chilometri, e quello tra la Riotière e la Croix de Lorraine, sulla strada nazionale da Parigi a Nantes, 22 chilometri.

Il circuito adunque ha una lunghezza totale di 74 chilometri circa. Le tribune sorgeranno esternamente al circuito a 300 metri da Saint

Germain-des-Près verso Champtocé a 22 chilometri circa da Angers sulla strada del circuito. I veicoli del resto non percorreranno il circuito per recarsi alle tribune: vicinissimo poi alle quali è la stazione di Saint Germain-des-Près della ferrovia da Angers a Nantes.

Le strade del circuito sono ampie e pianeggianti ma non mancano le curve specialmente tra Candé e La Rotière.

Il circuito giace in una delle belle e certo delle più caratteristiche regioni di Francia, la verde vallata della Loira popolata di castelli e di memorie.

Anche Angers è una città caratteristica o piuttosto lo era prima che i quartieri ampi e nuovi le togliessero il soprannome di *ville noire* che le veniva dalle vie strette e scure e dai tetti coperti di ardesia. E gli italiani vi troveranno anche in effigie un loro semi-connazionale, il re Renato, poichè per qualche tempo fu anche re di Napoli.

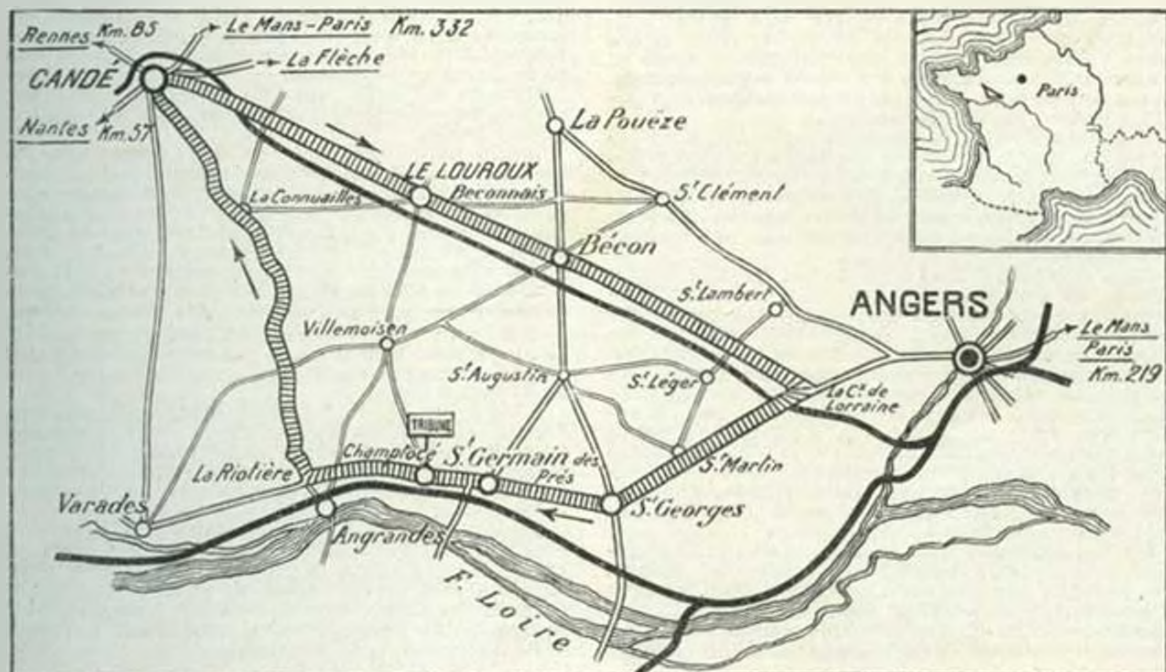
Di molti luoghi del resto fu signore *le bon roi René*, signore più di nome che di fatto, poichè non furon certo una forza tra le continue lotte del medioevo, nè la sua bontà paterna, nè le sue attitudini portiche o musicali, nè la sua valentia

...in quell'arte

Che alluminare è chiamata in Paris.

I REGOLAMENTI.

Nel 1909 i regolamenti di corsa s'imperneranno ancora come quest'anno sulla formula di un alesaggio massimo e di un peso minimo, l'alesaggio essendo, com'è noto, il diametro interno dei cilindri. Ed è noto altresì che la limitazione dell'alesaggio ha per scopo di vietare le dimensioni eccessive dei motori, spingendo i costruttori a migliorarne sempre più il rendimento meccanico, mentre l'imposizione di un peso minimo è intesa ad escludere dalle corse gli *chassis* troppo leggeri; quei veicoli che di *vetture* hanno piuttosto il nome che l'apparenza e la solidità.



Vetture. — Ma mentre la conferenza internazionale dei Clubs riconosciuti aveva fissato per 1908, come tutti ricordano, il massimo di alesaggio in mm. 155 ed il peso minimo in 1100 chilogrammi, la stessa conferenza modificò recentemente detti numeri prescrivendo che nel 1909 l'alesaggio non possa eccedere i 130 millimetri nè il peso sia minore di 900 chilogrammi. E questa formula vale per tutte le corse di velocità indette dai Clubs riconosciuti o da essi Clubs autorizzate. La riduzione dell'alesaggio urgeva in primo luogo perchè è necessario che i costruttori trovino nel problema ad essi proposto qualche crescita difficoltà ossia qualche altra richiesta di innovazioni e di miglioramenti in modo che ogni nuova corsa sia cagione ed indice di nuovi progressi.

In secondo luogo già quest'anno a molti l'alesaggio di 155 millimetri era parso eccessivo, e numerosi e valenti tecnici sostenevano che non sarebbe stato difficile ricavare dai motori di quest'anno potenze maggiori ove quest'aumento di potenza avesse potuto esser utile per la corsa. Ma invece le vetture correvan già troppo così. Troppo s'intende relativamente alla condizione delle strade, alla resistenza degli *chassis* e soprattutto dei pneumatici. Il punto del resto è controverso. Che esista anche per gli automobili una specie di *velocità critica*? Certo è che bene spesso le vetture che vincono non sono le più veloci nè i giri più rapidi sono quelli di chi arriva primo.

Sebbene teoricamente la potenza di un motore di 130 millimetri di alesaggio sia circa di 7/10 di quella di un motore di 155 millimetri di alesaggio — poichè le potenze stanno fra loro come i quadrati degli alesaggi — i motori di corsa del 1909 saranno di poco meno potenti di quelli del 1908, se però lo saranno, poichè i costruttori troveranno certo modo di aumentare notevolmente il rendimento meccanico.

Nè minori che nel 1908 saranno le velocità. Già quest'anno a Bologna le vetture cosiddette

da turismo, che avevano appunto 130 millimetri di alesaggio, raggiunsero una media non molto inferiore a quella delle grosse vetture e pesavano 1100 chilogrammi.

Per l'anno venturo invece, come si è detto, il peso massimo è ridotto a 900 chilogrammi ed a ragione del resto, anzitutto perchè evidentemente è bene che i costruttori si sforzino di far leggero e ciò non soltanto nei riguardi della corsa, ma in generale, a patto sempre che la leggerezza non pregiudichi la solidità. E dalla diminuzione di peso verrà un sollievo anche ai pneumatici che tanti sforzi devono sostenere, fra i quali quello di sopportare le esagerate ed ingiuste accuse che non è certo il minore.

Le vetture percorreranno 10 giri di circuito, 740 kilom. circa, nel senso Tribune-Champtoncé.

Vetturette. — La formula del 1908 per le vetturette venne soltanto ritoccata in modo da toglier di mezzo l'inferiorità in cui si trovaron necessariamente quest'anno le vetturette policilindriche in confronto di quelle con un cilindro. Così, mentre per le vetture con un cilindro l'alesaggio massimo rimase di 100 millimetri, per quelle con due cilindri fu portato da 78 millimetri com'era nel 1908 a 80 millimetri; e per le quattro cilindri da 62 millimetri a 65 millimetri. Il peso minimo di 600 chilogrammi fu mantenuto.

Le vetturette faranno sei giri di circuito ossia 444 chilometri circa.

I due Grands Prix pare si correranno verso gli ultimi di giugno o i primi di luglio e si dice che i concorrenti saranno assai numerosi.

Giova sperare che parteciperanno in buon numero all'una ed all'altra corsa anche i costruttori italiani ai quali sin d'ora auguriamo vittoriosi gli eventi.

L'eccellenza della nostra costruzione e dei nostri conduttori è buon fondamento di questo augurio e chi sa che non sia anche un fausto presagio la semi-italianità del buon re Renato l'efimero signore del reame di Napoli.

LA VETTURETTA NEL 1909

Nel 1909 la grande industria automobilistica, si occuperà in modo specialissimo della *vetturina* e si noti non di una macchina 20 HP alla quale (abituati sempre a dei minimi di 40-60 HP), si era presa l'abitudine di dare quel minuscolo nome di *vetturina*; ma della vera e propria *vettura piccola*, vale a dire di poca forza, di poco consumo, di velocità regolare, di utilità popolare.

Vogliamo dire della *vetturina* razionale, semplice e pratica, quella destinata specialmente al servizio dei viaggiatori, dei medici condotti, dei dottori di città, ingegneri, industriali, ecc; insomma di tutti quelli che per l'esercizio della loro professione sono obbligati a muoversi continuamente da una località ad un'altra.

Serie difficoltà si sono opposte sin qui alla realizzazione di questo sogno turistico da parte delle grandi case costruttrici. Giova anzitutto notare che per avere una vetturina veramente pratica era necessario che, a partire dal motore ed andando sino agli organi più modesti della macchina, tutto si limitasse, si riducesse, perfezionandosi e crescendo di robustezza, ritoccando le forme, il peso, il volume delle varie parti; per potere essere certi che il complesso del meccanismo ridotto ai minimi termini sotto forma di *vetturina*, potesse far fronte e lottare contro le avversità della strada, come le grandi vetture; senza di che la creazione della *vetturina* sarebbe stata del tutto inutile.

Un altro grave scoglio (e forse questo non è ancora totalmente superato) era quello del prezzo, che, dovendo per necessità essere limitato, lasciava ai costruttori un beneficio assai discutibile. A rendere meno ardua questa difficoltà stanno ora le migliorate condizioni di fabbricazione, miglioramento

dovuto in gran parte alla maggior pratica della maestranza, ed alle macchine automatiche la cui diffusione cresce ogni giorno; ed in secondo luogo alla possibilità nelle grandi Case di mettere in costruzione delle serie di un numero rilevantisimo di vetturine il che riduce sensibilmente il costo unitario di ciascuna di esse.

E' vero che delle *vetturine* se ne sono già fatte, anzi se ne sono sempre fatte da parecchi anni a questa parte.

Erano però organismi con degli organi non abbastanza equilibrati tra loro. Dei motori, ad esempio, esageratamente forti, rispetto al differenziale ed al cambio; oppure dei cambi e dei differenziali che potevano mangiarsi il motore quando volevano...; complessi di meccanismi insomma, combinati alla meglio e che della vetturina non avevano che un solo carattere se pure l'avevano: quella di essere un poco più piccoli delle grosse vetture.

Occorreva che le grandi officine, quelle che col loro nome solamente sono garanzia di riuscita, si immedesimassero della cosa e cominciassero a studiare la vetturina.

E' appunto questa la buona notizia che vogliamo dare ai lettori della *Rivista*. Tutte le più importanti Case francesi e parecchie anche italiane si presenteranno al prossimo Salon di Parigi col loro tipo di *vetturina*. L'unico imbarazzo sarà dunque quello della scelta.

Possiamo intanto dire sin d'ora che, a parte il numero dei cilindri del motore che potrà essere di uno, o due od anche di quattro, si tratterà in generale di vetturine capaci di quasi tutti i tipi di carrozzeria, della forza di 8-10 HP circa, ed il cui prezzo potrà variare, colla carrozzeria compresa, dalle 3500 alle 5500 lire circa.



Vapori del servizio Rouen-Parigi.

IL "PORTO,, DI PARIGI

Se siete stati a Parigi e non ne avete visitato il porto, non avete conosciuto una delle più ammirabili attrattive, non avete provato una delle più caratteristiche impressioni che la smagliante città offre ai suoi visitatori.

Poichè il porto di Parigi riassume in sè gran parte della storia e della vita francese.

Nata nella più lontana antichità nell'isola della *Cité Lutetia Parisiorum* è stata una città marinara; sulle due sponde boschive e selvagge della Senna è andata crescendo e sviluppandosi una popolazione di navigatori.

Lutetia fu un centro importantissimo di navigazione fluviale.

Ai tempi di Roma i suoi battellieri formavano un collegio privilegiato nel cui seno era scelto il *Difensore della città*, il magistrato che rappresentava gli interessi della cittadinanza davanti alle supreme autorità della *Urbs*.

Più tardi le invasioni degli Unni, dei Franchi, dei Normanni fanno declinare l'importanza della navigazione parigina, che si risollewa però sotto i Capeti ed i Valois.

Allora i *mercatores aquae* riuniti in Ansa diventano potenti; la loro arme è lo stemma della città che essi governano.

Per lunghi secoli Parigi tutta, vive la vita del suo fiume, partecipa alle sue vicende; la Senna apporta alla città la miseria o la ricchezza, l'abbondanza o la carestia, la desolazione o la gioia.

« La Seine est toute navigable, fertile, abondante, gracieuse, saine, portuense, sans rochs, ny escueil; et la plus assurée d'entre les rivières de France; qui est cause que la grande Cité de Paris abonde, en tout temps, de tout ce qui est requis pour la vie des hommes, ceste rivière luy servant comme d'une corne d'abondance, nourrissant tant de millions d'hommes, que ceux qui la voient à Paris sont contraint de confester que ce miracle surpasse toute foy et de dire qu'en cela, comme en toute chose Dieu fait paroistre les merveilleux effets de sa toute puissance ».

Le entatiche ed ingenue espressioni del cronista medioevale danno un'idea della parte che la Senna ha nella vita parigina d'allora.

L'arrivo dei battelli è un avvenimento cui tutta la città prende parte; una folla variopinta si precipita sulla nave dalla quale tutto si attende; marinai del porto che la assicurano alla *grève*, ufficiali della Ansa che riscuotono le tasse; periti, ispettori, commercianti che verificano lo stato delle merci; facchini, scaricatori che le

portano a terra. Il Re ha il diritto di scegliere e comperare le merci per il primo; poi vengono i nobili ed i grandi signori della Chiesa; i borghesi ed il popolo che comperano al minuto hanno privilegio sui rivenditori ai quali non resta che l'ultima scelta. Intorno ai battelli, fermi nel porto, si concentra la vita della città, fra i magazzini e le bettole dei marinai, è il quartiere generale di tutti i vagabondi ed i disoccupati della *grève*.

Il porto di Parigi era necessario alla prosperità di parecchie provincie. Nelle patenti accordate da Enrico IV per la costruzione del canale di Briare, il buon Re, sollecito delle sorti del suo popolo, diceva: « De quoy, non seulement notre bonne ville de Paris tirera la commodité d'avoir à bon compte toutes les marchandises de nos provinces d'Auvergne, Forest, Bourbonnais, Nivernois, et même de Lyon, Provence et Dauphiné; mais les dites provinces en recevront aussi une notable utilité, par le moyen de ce qu'elles tireront de notre dite ville de Paris, et spécialement de l'argent qui en sortira pour les prix des dites marchandises ».

La Senna assiste agli splendori del *Roi Soleil*, partecipa alle mollezze ed al tramonto della Dinastia, s'arrossa del sangue del Terrore, ma continua ad essere « Le fleuve de Paris ».

La rivoluzione abolisce tradizioni e regolamenti, rovina l'attività mercantile, ma passata la bufera il porto si riorganizza. Nell'anno viii due relazioni al Consiglio dei 500 dicono che il traffico si eleva annualmente a 17 600 carichi per un quantitativo di quasi 600 000 tonnellate costituito da foraggi, vino, sale, frutta; più 8000 treni di legname. La navigazione parigina è stimata un decimo di quella della Francia intera.

Il genio riformatore di Napoleone rinnova tutta la navigazione interna francese, ed il porto di Parigi diventa il primo della Francia.

Egli fa costruire nuovi e spaziosi *quais*, rinasaldare ed allargare le strade d'alaggio, fa aprire i canali dell'Oureq e di Saint-Denis, migliorare il corso della Senna e dei suoi affluenti; riordina la polizia del porto, sanziona severa norme contro tutti gli impedimenti al libero esercizio del commercio; fa costruire un nuovo bacino al nord della città, vicino ai quartieri industriali, *la Villette*, e vuole che vi si edifichino dei vasti magazzini dai quali il benessere si spanderà sulla capitale e sulla Francia; ordina che lo si congiunga all'Escaut, alla Mosa, al Reno, all'Oise.

J. B. Say, l'illustre economista, incoraggia i suoi propositi: « Il n'y a rien de chimérique dans ces espérances, rien qui ne soit excédé par les travaux que nous admirons chez nos voisins, rien que cinq à six années de volonté ferme ne puissent réaliser chez nous. Défions nous de la timidité et de l'esprit de routine ».



Bouquinistes del Quai Conti.

Parole preziose per l'Italia dopo un secolo! Il secondo impero è un'altra epoca di rinnovamento: Parigi, fiera della sua opulenza, vuol possedere le superbe *avenues*, le immense piazze, i grandi giardini dalle innumeri acque zampillanti, dalle armoniche linee di viali, dalle smaglianti aiuole, vuol avere tutta la correttezza e le comodità della vita moderna. Con una sola deliberazione, nel 1855, si dispone per l'apertura di 22 nuove vie.

Poi sorge il parco Monceau, sorgono i *boulevards*, la capitale si estende all'ovest nella più lussuosa della città: i *Champs-Élysées*. Lo Stato riordina e finisce il Louvre, costruisce l'Opera.

Parigi contava nel 1858 circa 30 000 case; nel 72, 64 203; ed in tale epoca si calcola che ogni anno fossero impiegati nell'industria edilizia oltre 315 milioni di franchi.

L'immensa quantità di materiale da costruzione necessaria per una sì grandiosa trasformazione è fornita dal porto, dalla Senna e dai canali; nel 1869 alla *Villette* si scaricarono un milione e mezzo di tonnellate in pietre, mattoni, sabbia e calce.

Lo sviluppo edilizio della città è seguito da quello delle grandi industrie, che una politica liberale ed i facili trasporti stimolano ad agguerrirsi contro la concorrenza straniera. In pochi anni il consumo del carbone si quadruplica: nel 1856 la navigazione apporta verso Parigi 2 800 000 tonnellate di carbon fossile.

•••

Il porto di Parigi è ora costituito da ampie banchine lungo il fiume e lungo i canali; il porto fluviale che si stende per quindici chilometri di Senna sotto le mura della città, è il più importante per entità di traffico; esso riceve i due terzi delle merci che arrivano a

Parigi per acqua; ma più ancora è notevole per la sua bellezza. Si direbbe che un alto senso estetico sovrintenda a tutto quanto si fa sulla Senna a Parigi.

Rinserrata fra alti muraglioni dalle linee eleganti e slanciate, ombreggiata dagli annosi e giganteschi viali che formano la delizia e la fortuna delle centinaia di *bouquinistes* che vi spolverano all'aria tutta la miseria delle loro cassette di fama secolare, essa scorre fra le moli classiche ed imponenti di palazzi famosi, di monumenti storici, fra le meravigliose piazze e gli incantevoli giardini.

I suoi scali sono disposti ai piedi dei *quais* e son costituiti da comodi terrapieni lastricati che sovrastano d'un metro il livello medio delle acque; magazzini, tettoie, officine, ogni grigia e sudicia costruzione vi è bandita; né binari, né meccanismi, né carri ferroviari, nulla che vi ricordi una stazione di merci; gli apparecchi di scarico o sono nascosti o non esistono; le *grues* sono natanti, mobili quindi e non entrano in scena che nei soli momenti di maggior traffico.

Nulla che annerisca l'acqua od ammorbida l'atmosfera, come sulle rive del Tamigi o dell'Escaut, o della Mersey: Parigi vuol essere soprattutto bella e signorile, l'industria fumosa e riservata ai sobborghi. Nel centro quindi i terrapieni concessi al traffico sono il più possibile ristretti; la città ha perduto le sue rive animate e rumorose; l'isola di Saint Louis è circondata da muraglioni alti sei piani che cadono a picco sul fiume; la *grève* stessa ove pululava una volta la folla dei barcaioli, dei popolani, dei commercianti, ove venivano gli *officiers de bouche* a scegliere le più fresche provvigioni per il re, ora è deserta e silenziosa: solo in autunno vi affluiscono le barche cariche di mele vermiglie e profumate.



Porto St. Nicolas

Vapore del servizio a g. v. fra Parigi e Londra.

Il Louvre ha conservato il suo vecchio porto di San Nicola, uno dei più apprezzati dai parigini; là infatti arrivano gli *steamers* che fanno il servizio diretto a grande velocità fra Parigi

« Londra: la loro armatura in ferro, gli alti fumaioli, la bandiera inglese che sventola a poppa danno a Port Saint Nicolas l'aspetto di un porto di mare, ed i parigini ne sono oltremodo fieri.

Sul fiume l'animazione è grande: vi passano lente e rimorchiate a due a tre, a quattro le ampie *peniches*, le chialande olandesi variopinte e gaie come giocattoli; pulite e linde colla loro casina bianca a poppa. Come sono graziose le bianche casine alte un metro, ornate tutte di fiori alle finestre riquadrate in azzurro, ombreggiate da un minuscolo giardinetto, rallegrate dalle ampie tende a strisce bianche ed azzurre e rosse, e dal cinguettio dei bambini del nord di Francia, tutti biondi e rosei!

Vi passano velocissime e leggere le eleganti *mouches* che portano le allegre comitive degli sfaccendati a St. Cloud ed a Charenton, a Melun e ad Auxerre.

I passanti si soffermano volentieri lungo i *quais*: pensionati, accademici gravi, studenti idealisti e sognatori, ampie *nourrices*, gentili parigine dallo sguardo languido, dallo scherzo spiritoso e mordace, amatori incorreggibili del *bouquiner* e delle curiosità da muricciuolo, vi si indulgiano a lungo, dimentichi, in questa fresca e serena oasi, della rumorosa e febbrile vita che poco lungi si agita.

Bisogna percorrerlo in sul crepuscolo quel tratto di Senna che va dal Ponte d'Austerlitz al Ponte d'Jena, per trovarvi tutta l'anima della vecchia Parigi.

Quando le ultime luci baciano la cupola dorata degli *Invalides*, dove riposa la salma

de l'empereur *radieux* vicino ai suoi cento eroi, e la città va avvolgendosi in una penombra misteriosa, piena di sussurri confusi e di rumori incerti, per rievocare tutta la grandezza

di memorie e tutta la gloria della metropoli meravigliosa che ha visto i fasti più splendidi, che a Roma ha conteso il monopolio della verità, che le contende quello della bellezza, dell'arte, della gloria.

Parigi si è nel tempo incessantemente trasformata; ogni nuovo secolo che è sorto ha distrutto per essa i monumenti del passato.

Ove si trovano la Parigi romana, la Parigi romancia, ove la Parigi del secolo xv, il suo mondo gotico, le campane delle sue ventidue chiese, il palazzo di Nesle, i quarantadue collegi dell'Università, il vecchio Louvre, la Tournelle ed i

quattro *donjons* ad oriente ed occidente che sbarravano la notte il fiume agli stranieri?

Essi non sono più, ma quando sulla Senna calano le ombre e le linee classiche dell'Hotel de ville, quelle rudi e forti della Conciergerie, il Louvre, la guglia sottile della Sainte Chapelle — il più elegante forse di quanti gioielli l'arte gotica ci ha tramandati — vanno perdendo di intensità nella luce crepuscolare, ed i loro profili spezzati si ammorzano... tozze e robuste le due torri di Notre Dame di vetusta gloria, sole spiccano in alto... allora mille voci si levano, da questi templi delle memorie sante, mille voci che si confondono in unico sussurro, che narra le grandezze, gli eroismi, le miserie, le viltà di dieci secoli di storia.



Il Ponte del Carrousel ed il porto del Quai Malaquais. Panorama della Città e del quartiere latino.



Porto di Yvel ed il quartiere di Grenalle.



Bercy, porto del vino.

Ed è la vita medioevale dalle bizzarre figure incappucciate, è la rumorosa variopinta folla della *grève*, impaziente, garrula, petulante quando fa festa, codarda, sanguinaria quando la commuove passione di parte o fremito di rivoluzione.



Scarico della sabbia poi terrapieni della Senna.

Fuori del centro la Senna non è più rinserrata fra alte muraglie; essa s'allarga, e le sue acque risplendono e brillano a più viva luce.

I porti, che servono i quartieri industriali, sono vasti e numerosi: all'ovest quello di Javel misura, dal viadotto di Auteuil al ponte di Grenelle, quasi un chilometro di lunghezza; esso riceve i carboni del nord, i materiali da costruzione dell'isola di Francia, il legname dalle regioni montagnose del Centro. La ferrovia corre lungo le banchine ed il trasbordo delle merci vi è facile ed economico.

Dal ponte di Grenelle alla Passarella di Passy si stende il porto di Grenelle, che data dal 1825.

Nel medio evo, Grenelle era un villaggio lontano cinque chilometri da Parigi; ora esso ne forma il quartiere metallurgico; le sue fonderie e le sue officine immense ricevono le materie prime ed il combustibile dalla Senna.

Il porto di Passy, sull'altra riva del fiume, serve alle pietre da costruzione; da esso fu tratto tutto il materiale necessario alla costruzione dell'immenso quartiere nuovo dell'ovest di Parigi, ai Campi Elisi.

Poi su un percorso di più di due chilometri da Passy al Ponte Alessandro III, a sinistra, gli antichi porti del 1849 che, rifatti al tempo dell'Esposizione, hanno sostenuto gli splendidi palazzi di via delle Nazioni, poi ne videro portar via le rovine. Ora se n'è ancora impossessato il commercio.

A monte, al suo entrare in città, la Senna dà veramente la giusta impressione del movimento del porto di Parigi, dell'importanza enorme che la navigazione interna ha nel rifornimento della gran metropoli.

Port Henry IV, port de la Rapée, port de Bercy, port Saint Bernard, d'Austerlitz, de la Gare, formano un insieme di scali di una potenzialità grandissima.

Il legname di Norvegia vi si accatasta in moli impressionanti; i vini del Meridionale e di Borgogna, vi giungono in gran quantità e per un percorso di due chilometri si stendono le cantine sulla riva ombrosa ed ampia di Bercy, coperta di barili e di botti.

Come sulla Senna, così sui canali di San Martino, dell'Oureq e di Saint Denis, e nel bacino della Villette si addensa il traffico; ma qui l'attività è più febbrile, più numerosi e meglio disposti sono i meccanismi, qui non più palazzi e giardini, ma le officine, gli immensi magazzini; qui giungono i grani ed i carboni, i coloniali, i prodotti agricoli, il petrolio ed i prodotti dell'industria metallurgica.

Il movimento totale del porto di Parigi supera i dieci milioni di tonnellate di merci dei quali il 60% in arrivo da ogni parte della Francia e dall'Inghilterra, dal Belgio, dalla Germania.

Il porto di Parigi ha una importanza grandissima nell'economia francese, è il punto di riunione di tutte le linee di navigazione interna del nord-ovest d'Europa; mantiene e fomenta l'attività produttiva di uno dei più grandi centri industriali del mondo che esso provvede di carbone e materie prime, e manda i suoi prodotti in tutte le regioni della Francia.

Ha preparato e reso possibile l'incremento edilizio della metropoli, conducendovi ad un prezzo irrisorio i materiali da costruzione; spande il benessere fra i tre milioni d'abitanti della città.

Su di esso è basata gran parte della attività di Parigi e di molte regioni.

Parigi è uno dei più grandi porti del mondo. Ma chi lo sa? Chi lo conosce?

Lo sanno le sartine sentimentali e gli studenti idealisti, lo sanno gli innumerevoli umili che da ogni parte della Francia e dal nord traggono, sette od otto volte ogni anno ad esso colla se-



Canale St. Martin.

colare *peniche*, che è tutta la loro casa, il loro mondo, strumenti modesti e sconosciuti della prosperità industriale e della ricchezza parigina.

MARIO RERETTA.



La partenza dei Congressisti per le varie escursioni.

Il Congresso Internazionale della strada a Parigi

I voti del Congresso e la loro applicazione in Italia

Ai primi affrettati appunti pubblicati nello scorso numero sul primo Congresso internazionale della strada tenutosi a Parigi, facciamo seguire un esame ponderato di questo importantissimo avvenimento per l'avvenire della viabilità.

Esso si è esplicato non solamente nel campo teorico delle discussioni, ma altresì nel campo pratico per mezzo delle interessantissime escursioni organizzate a Parigi ed a Nizza e per mezzo dell'Esposizione stradale annessa al Congresso.

Le escursioni hanno dimostrato come la Francia d'interessi della questione stradale, non esitando davanti a grandiosi esperimenti ed estese applicazioni di tutto quanto la tecnica stradale moderna va escogitando per il miglioramento della viabilità e dedicandovi i mezzi finanziari occorrenti.

L'Esposizione, di cui abbiamo dato rapido cenno nel numero scorso, ancorchè presentasse lacune in taluni punti, ha però messo in evidenza quanto l'industria oramai si appassioni alla questione stradale, ricercando nuovi sistemi di pavimentazione, nuovi metodi di manutenzione e creando apparecchi e macchine per applicarli. Su essa avremo occasione di ritornare per trattare delle cose esposte più moderne ed interessanti.

Ma il contributo più prezioso è stato senza dubbio portato dal Congresso, o più precisamente dal lavoro preparatorio del Congresso.

Molto opportunamente per rendere più facile e proficuo il lavoro di coordinamento di tutti gli studi che sarebbero provenuti da tutte le parti del mondo, le questioni da sottoporsi al Congresso erano state preventivamente stabilite e divise in due grandi sezioni. La prima, riflettente la costruzione e la manutenzione delle strade, presentava quattro questioni e cioè: le strade attuali, i metodi generali di manutenzione, la lotta contro la polvere e la strada futura; la seconda sezione, riflettente la circo-

lazione ed esercizio della strada, presentava pure quattro questioni o cioè effetti dei nuovi mezzi di locomozione sulle strade, effetti delle strade sui veicoli, segnali stradali e pubblici servizi con trasporti meccanici.

Intorno a questo programma si è sviluppato un materiale di studio abbondante e veramente prezioso; ben 109 relazioni furono presentate, e poichè esse provengono dalle più svariate regioni e paesi che si trovano nelle più disparate condizioni di clima, di giacitura, di costumi e di tanti altri coefficienti che influiscono sulla strada, ben si può affermare che al Congresso di Parigi ha parlato l'esperienza del mondo intero.

Se lo spazio tiranno e la natura di questa pubblicazione ce lo consentissero, avremmo fatto luogo a qualche cenno sulle relazioni più importanti; per ora ciò non è possibile; ci ripromettiamo però di ritornare su quegli argomenti che meglio si convengono a questa Rivista e che si riferiscono a qualche novità geniale ed interessante.

Per intanto è necessario anzitutto portare a conoscenza i deliberati del Congresso e con un rapido esame critico vedere quali risultati e vantaggi pratici se ne possono ritrarre specialmente in Italia.

•••

Le deliberazioni, per ordine di sezione e questioni come vennero sopra enunciate, sono le seguenti:

LA STRADA ATTUALE.

I. (1). Il Congresso richiama l'attenzione dei costruttori sulla resistenza, sulle cure nella costruzione o sull'ufficio importante della fondazione delle massicciate stradali, poi fatto che la fondazione influisce notevolmente sul consumo e sulla conservazione del profilo della strada.

Nella scelta del sistema di fondazione si terrà conto della natura del sottosuolo e della strada me-

destina, del traffico e dei veicoli che circolano su di essa.

II. (2). Il Congresso ritiene che una fondazione su calcstruzzo da 10 a 15 cm. di spessore è specialmente raccomandabile nella costruzione dei selciati, lastricati e simili anche se fatti con pezzi di grandi dimensioni.

In tal caso la posa dei pezzi verrebbe fatta su di un sottile letto di sabbia.

III. (3). Il Congresso ritiene che è desiderabile vengano continuate ed estese le applicazioni di entrambe ed altre materie bituminose intimamente incorporate nei materiali componenti le massicciate stradali, nell'intento di arrivare a mezzi di esecuzione pratici ed economici.

IV. (4). Il Congresso raccomanda che nella esecuzione della cilindatura, venga impiegato, per il collegamento dei materiali, del detrito di qualità adatta e nella minima proporzione possibile.

V. (5). Il Congresso esprime il voto che si facciano accurate osservazioni e studi ulteriori in merito alla disposizione obliqua o perpendicolare all'asse della strada, dei blocchi impiegati nella formazione dei lastricati.

VI. (6). Il Congresso fa voti che i selciati in piccoli pezzi (*petita parés*) segnalati come capaci di dare ottime strade ordinarie, vengano sperimentati su strade di transito diverso.

METODI GENERALI DI MANUTENZIONE.

a) *Strade inghialtate.*

I. (7). In attesa che le esperienze in corso permettano di trasformare gli attuali procedimenti di manutenzione delle strade inghialtate, si raccomanda agli uffici incaricati di tale manutenzione di generalizzare l'impiego dei ricarichi generali cilindrici e limitare i risarcimenti parziali e togliere le botte o depressioni più importanti, specialmente verso la fine del periodo di rifacimento e durante l'inverno precedente il ricarica cilindrico.

II. (8). Impiegare, per quanto possibile, dei materiali duri, omogenei, spezzati regolarmente; scegliere il detrito di aggregazioni in relazione alla natura dei materiali impiegati e riducendone la quantità al minimo possibile.

III. (9). Eseguire i ricarichi in una sola volta su tutta la larghezza della strada, quando è possibile deviare la circolazione sulle banchine o su altre strade vicine, mettendo appositi cartelli indicatori alle biforcazioni presso i due estremi, per far conoscere la esecuzione della cilindatura e la via da seguire per evitare il passaggio sulla breccia sciolta.

IV. (10). Proseguire con conveniente estensione le esperienze relative a massicciate catramate o imbevute con altra materia di speciale collegamento. — Converrà controllare accuratamente i risultati ot-

tenuti in rapporto alla spesa, al profilo longitudinale e trasversale, alla durata, alla formazione della polvere e del fango, alla intensità della circolazione e del tonnellaggio, onde arrivare alla determinazione del tipo di strada rispondente il meglio possibile ai bisogni del traffico moderno sulle strade di transito maggiore.

b) *Strade selciate.*

I. (11). Impiegare soltanto materiali scelte omogenee.

II. (12). Impiegare sabbia non terrosa.

III. (13). Mantenere costantemente la regolarità del profilo riparando prontamente le botte o depressioni.

IV. (14). Fare un generale rifacimento quando le deformazioni appaiono tanto importanti da rendere impossibile un buon ripristino con le piccole riparazioni.

V. (15). Non concedere l'impiego di condotte di acque, gas, ecc., sotto i selciati o lastricati se non in casi eccezionali e quando non si presenti altra pratica soluzione.

LOTTA CONTRO IL CONSUMO DELLA STRADA E CONTRO LA POLVERE.

I. (16). Il Congresso raccomanda l'impiego di selciati o lastricati od altro rivestimento proporzionato per rimediare al consumo ed alla polvere sulle strade di forte transito.

II. (17). Il Congresso ritiene dovrà attuarsi un'accurata pulizia della strada ed un inaffiamiento leggero ma frequente con mezzi meccanici; esso consiglia l'impiego di rivestimenti adatti a sopportare la spazzatura o lo sfangamento.

III. (18). Il Congresso ritiene che le emulsioni di catrame o di oli, i sali deliquescenti, ecc., sono di reale efficacia ma con durata sfortunatamente troppo breve e di conseguenza il loro impiego non può sinora essere considerato che in speciali circostanze (corse automobilistiche, feste, ecc.). Ma conviene certamente continuare le prove tanto con prodotti in commercio quanto con altri che venissero proposti.

Le piantagioni lungo le strade meritano parimente d'essere favorite dal punto di vista della soppressione della polvere.

IV. (19). Per quanto riguarda l'impiego del catrame:

a) Il Congresso ritiene che la catramatura ben fatta è incontestabilmente un rimedio efficace contro la polvere e che protegge anche, in certi limiti, le massicciate contro l'azione distruttiva dei veicoli in genere e soprattutto delle automobili a grande velocità.



I Congressisti al Castello di Versailles.



Esposizione della strada — Attrezzi e macchine pel goudronnage.

b) L'uso del catrame come vero componente della massicciata ed introdotto cioè durante la costruzione, non può ancora esser ben giudicato ed è a desiderarsi perciò che si proseguano le prove tenendo presenti le applicazioni già fatte in diversi paesi.

LA STRADA FUTURA.

I. (20). Il Congresso ritiene che dove la circolazione meccanica non ha grande intensità, la strada attuale, se sistemata secondo i principi scelti nei primi due temi, risponde alle condizioni desiderate.

II. (21). a) La strada futura deve avere un piano viabile omogeneo e formato con materiali duri, resistenti, solidamente collegati e non sdrucchiolanti.

b) Essa deve avere una zona unica viabile, di larghezza proporzionata all'importanza del transito (con un minimo di 6 metri) salvo il caso di grandi strade di lusso dove la separazione in diverse zone viabili può essere raccomandabile.

c) La sezione trasversale deve avere la minima curvatura, compatibile col necessario scolo delle acque.

d) La pendenza longitudinale non deve avere variazioni troppo rilevanti fra il massimo e il minimo coll'intesa che potrà sacrificarsi la pendenza, se necessario, per evitare curve di raggio troppo stretto.

e) I raggi delle curve saranno grandi quanto possibile con un minimo di 50 metri; gli accessi alle curve saranno raccordati con archi parabolici.

f) L'esterno delle curve potrà essere rialzato ma leggermente, onde non danneggiare i veicoli ordinari; la visuale dovrà essere libera. Dal lato interno della curva verrà disposto un piccolo marciapiede rialzato e dovrà impedirsi il deposito dei materiali di risarcimento.

g) Gli incroci delle strade dovranno essere liberi e ben visibili.

h) I passaggi a livello dovranno evitarsi quanto possibile e ad ogni modo dovranno essere scoperti e ben segnalati anche durante la notte. L'attraversamento delle strade da parte di tramvie dovrà pure essere segnalato.

EFFETTI DEI NUOVI MEZZI DI LOCOMOZIONE SULLE PAVIMENTAZIONI.

a) Per quanto concerne la velocità:

I. (22). La circolazione degli automobili veloci con cerchioni pneumatici, produce alla superficie delle strade una dispersione dei materiali minuti tanto più viva e profonda quanto maggiore è la velocità e, per le strade inghiatate, quanto minore è l'incastramento dei materiali, e il costipamento del

detrito di collegamento nella massicciata e quanto più accentuate le circostanze tutte tendenti a produrre la polvere.

II. (23). Ogni accelerazione troppo forte sia per la partenza (*démarrage*) sia per l'uso violento del freno, aumenta notevolmente il consumo della strada. Analogamente succede, per quanto in scala minore, ad ogni cambiamento di velocità.

III. (24). Nelle curve l'azione della forza centrifuga si aggiunge agli sforzi tangenziali, dovuti alla velocità, e può aumentare notevolmente il consumo.

b) Per quanto concerne i cerchioni elastici o rigidi, con o senza mezzi contro lo slittamento (*anti-dérapants*):

I. (25). Per gli automobili veloci importa ridurre quanto possibile l'azione esercitata sulle strade dai cerchioni pneumatici non impiegando che coperture di materiale cedevole o armate tutt'al più, di chiodi a forma dolcemente raccordata o con sporgenza limitata in confronto al loro diametro.

II. (26). Per gli automobili pesanti (*camions*), o rimorchiatori o locomotive stradali, i cerchioni devono essere lisci, salvo casi speciali e su itinerari scelti opportunamente.

c) Per quanto concerne l'azione del peso:

La circolazione degli automobili pesanti sulle strade inghiatate, tende a consumarle, specialmente formando orme longitudinali; per evitare tale consumo è importante che il peso per centimetro di cerchione sia limitato in relazione alla resistenza della strada.

E' a ritenersi che, col diametri di ruote in uso, tale carico per centimetro di larghezza di cerchione non deva oltrepassare i 150 chilogrammi. D'altra parte è a considerarsi che il carico per ogni asse deve pure avere un limite poiché, per la curvatura della strada, la pressione dei cerchioni su di essa non può essere uniforme; il massimo carico per ogni asse, compatibile con la buona conservazione della strada, dipende d'altronde da due fattori, e cioè la consistenza della massicciata stradale, e la velocità dei veicoli.]

EFFETTI DELLE PAVIMENTAZIONI SUI VEICOLI.

(27). Il Congresso constata doversi osservare che, qualunque sia il punto di vista considerato, si arriva sempre alla medesima conclusione.

Quando, per una causa qualsiasi, la strada è in condizioni dannose per la vettura automobile, la strada non può che risentirne essa medesima da tale stato di cose. Di conseguenza, si deve ammettere che se si toglie nella strada quanto tende a distruggere i veicoli, questi non potrebbero riuscire di danno anormale per la strada, purché la loro velocità, i loro cerchioni, l'accelerazione e il peso loro siano

conservati entro limiti ragionevoli, in relazione alla qualità della strada (attuale o futura).

I SEGNALI DELLA STRADA.

(28). Il Congresso emette il voto:

Che le indicazioni chilometriche siano sistematiche al più presto secondo un piano generale e d'insieme per tutto il territorio di ogni paese;

Che il principio di questa organizzazione sia quello del collegamento dei grandi centri;

Che le distanze siano indicate a partire dalle grandi città per tutte le strade irradianti dalle medesime;

Che venga usato un modello uniforme di indicatori con iscrizioni limitate e molto visibili.

Che il principio applicato nella indicazione delle distanze venga fissato in modo uniforme per tutto le città o regioni onde permettere la totalizzazione;

Che siano fatte pratiche per ottenere in tutti i paesi l'applicazione degli stessi principi e con perfetta concordanza;

Che le indicazioni amministrative siano ridotte al minimo sui cartelli di direzione onde lasciare il maggior spazio possibile alle indicazioni di direzione;

Che dal punto di vista degli interessi della circolazione internazionale, per i segnali di ostacolo o di pericolo, il sistema dei segnali simbolizzanti la natura dell'ostacolo, completato dal nome dell'ostacolo stesso nella lingua nazionale, sia adottato da tutti i paesi interessati;

Che il numero dei segnali sia ridotto a quattro, cioè:

- I. — Ostacoli attraverso la strada;
- II. — Curve pericolose;
- III. — Passaggi a livello;
- IV. — Incroci pericolosi.

Che quando tali cartelli indicatori di ostacolo vengono forniti da Società private, dopo essere stati accettati dalle Amministrazioni interessate e poste in opera a loro cura o sotto loro sorveglianza, siano considerati come accessori della strada e godano della protezione derivante dalle leggi vigenti.

LA STRADA

ED I SERVIZI DI TRASPORTI MECCANICI.

Il Congresso approva le seguenti conclusioni:

I. (29). I veicoli automobili possono effettuare il trasporto in comune di persone senza danno sensibile alla strada, purché non si oltrepassi la velocità media di 18 chilometri all'ora; con un massimo di 25 chilometri, e riducendo il peso al minimo senza mai oltrepassare le 4 tonnellate lorde per

l'asse più pesante. Il peso per centimetro di cerchione non deve oltrepassare i 150 chilogrammi col diametro attuale delle ruote.

II. (30). I trasporti industriali mediante veicoli con motore a scoppio non possono danneggiare la strada, purché si mantengano nei limiti di velocità e di peso seguenti:

Per velocità medie di 10 chilometri o per velocità massima di 25 chilometri il peso lordo dell'asse più carico non deve oltrepassare le quattro tonnellate.

Per velocità medie di 10 chilometri colla massima di chilometri 15, il peso lordo dell'asse più carico non deve oltrepassare 5 tonnellate; i cerchioni corrispondenti all'asse motore possono essere in metallo, ma con superficie liscia.

In ogni caso la pressione per centimetro di larghezza di cerchione non deve oltrepassare i 150 chilogrammi col diametro attuale delle ruote.

III. (31). Nelle stato attuale delle strade e dell'industria automobilistica è difficile pronunciarsi sulle questioni poste in merito al *camion* a vapore per forti carichi. Il loro uso essendo limitato a zone limitate, converrà vedere di imporre itinerari determinati su strade di sufficiente resistenza.

IV. (32). Per confermare e completare tali indicazioni, il Congresso emette il voto che convenga raccogliere dati precisi, controllati dalle autorità competenti, in modo da stabilire i rapporti da mantenere secondo la natura della strada e la resistenza delle opere d'arte, fra la velocità, il peso, la larghezza dei cerchioni ed il diametro delle ruote, la qualità dei cerchioni ed il modo di sospensione dei veicoli, il numero degli assi ed il loro scartamento.

V. (33). È desiderabile, tanto nell'interesse della manutenzione della strada, che per la convenienza dell'esercizio, di implantare le ferrovie di interesse locale fuori della sede stradale; in ogni caso, conviene, dove è possibile praticamente, di implantare tali linee come quelle delle tramvie su piste speciali, lasciando una zona libera di almeno 5 metri per la viabilità ordinaria.

VI. (34). Quando il binario deve essere posto sulla strada, è desiderabile che esso venga implantato a livello del suolo, senza sporgenze né depressioni e senza alterazioni del profilo normale tanto nel senso longitudinale che trasversale e che la strada venga fissata con dimensioni tali, che oltre lo spazio occupato dal materiale del tramvai, resti una larghezza libera di almeno m. 2,60. È a raccomandarsi che le rotaie vengano munite di controrotaie che potranno formare un pezzo unico colla rotala o esserne distinte.

VII. (35). Il Congresso emette il voto, che i concessionari delle tramvie, nell'interesse generale, con-



Esposizione della strada. — Scopatrici e spazzaneve della Città di Parigi.

tinuino le ricerche intraprese da qualche tempo, non senza successo, per migliorare la costruzione o manutenzione delle linee e specialmente degli apparecchi di manovra sul piano stradale e continuare a sopprimere tutto quanto disturba la circolazione generale.

•••

Per la chiara intelligenza dei deliberati sovraesposti e dell'esame che ci accingiamo a fare, ritengo opportuno premettere la seguente avvertenza.

Quando, a proposito anche di strade esterne, si parla di strade *pavimentate* s'intende quelle strade che in Francia e nel Belgio vengono chiamate *paaves*; sono cioè strade con fondazione e con sovrastante rivestimento di blocchi più o meno regolari di pietra; è il tipo che trae la sua origine dall'antica strada romana.

I due punti 5 e 6 del voto sulla STRADA ATTUALE, riflettono appunto queste strade che in Italia non sono affatto in uso. Ciò però non deve impedire che debba essere preso in considerazione il consiglio di sperimentare per le strade di grande transito i rivestimenti a piccoli pezzi (*petits pavés*) in quanto può darsi, come risulta da esperienze già fatte, che il maggior costo della spesa d'impianto, sia largamente compensato e dalla maggior durata del rivestimento e della minore spesa di manutenzione in confronto dei *macadam* ordinarli.

I punti 1 e 2 del primo deliberato toccano dell'importante questione della fondazione della massicciata. In Italia la maggior parte delle strade non hanno fondazione, ed ove l'hanno, specialmente nelle regioni meridionali, essa è molto imperfetta e consiste generalmente in una specie di bloccaggio a grossi pezzi messo in opera sul fondo terroso. Ora, coll'aumentato traffico più pesante e più veloce, la necessità di consolidare la strada s'impone e va quindi presa in considerazione questa parte, specialmente nella costruzione delle strade nuove e nelle sistemazioni di quelle esistenti seguendo le norme contenute nel punto 2. Una buona fondazione, se aumenta la spesa d'impianto, può costituire un grande vantaggio ed un risparmio per l'avvenire.

Il punto 3 del primo deliberato riflette le così dette massicciate al catrame di cui ebbimo occasione di occuparci altre volte in questa rivista.

I due tipi più noti di questo sistema sono il *tarmacadam* ed il *tarmac*. Col primo tipo il catrame ed il materiale vengono scaldati separatamente e poi mescolati a caldo per modo che il catrame funziona anche da materiale di aggregazione. Il materiale, così incatramato, sparso sulla strada, viene cilindrato a vapore a vari strati, e la superficie viene poi ricoperta con sabbia.

Il *tarmac* è un procedimento identico al precedente, colla differenza che invece di impiegare materiali di roccia, si adoperano i residui o scorie di alti forni. Talvolta su un primo strato di *tarmac* si fa il *tarmacadam*.

Ora, essendosi da parecchi relatori, constatato i buoni risultati di questi sistemi, si comprende la raccomandazione contenuta nel punto 3 di continuare le esperienze al riguardo per avere anche dati positivi sul costo. È tale raccomandazione auguriamo vedere accolta ed applicata da alcune delle nostre Amministrazioni provinciali per le strade le più trafficate, come pure dalle Amministrazioni comunali di grandi città per sistemare le molte strade che ancora sono a semplice *macadam*.

Il secondo voto (N. 8) sui METODI GENERALI DI MANUTENZIONE, ha specialmente importanza per noi nella parte per le strade inghiaiate avendo già avvertito come da noi manchino le strade esterne pavimentate; i consigli sulle strade selciate possono però servire per i Comuni per le strade interne.

La prima parte non contiene concetti ed idee nuovi, ma ha speciale valore per l'Italia la raccomandazione di *generalizzare l'impiego dei ricami cilindrici*, sistema da noi ancora troppo poco usato ed anche poco conosciuto ed apprezzato.

Così pure si devono continuare le applicazioni suggerite dal punto 10 sull'inaffiamento col catrame colle avvertenze e cautele ivi indicate.

Il terzo deliberato (N. 9) sui mezzi per combattere la polvere, contiene affermazioni che per quanto prevedute non hanno per ciò maggiore valore; prima fra tutte la maggiore efficacia del catrame sulle altre sostanze fin qui sperimentate; di ciò possiamo profittare in Italia iniziando nuove applicazioni di catramatura e continuandole ed estendendole là dove furono già introdotte.

Meno facile riuscirà da noi il profittare dei primi due punti del deliberato sui rivestimenti con selciato e sull'inaffiamento; (N. 11 e 12) tuttavia per quest'ultimo in molte località potrebbe bastare con non grande sacrificio curarne l'attuazione.

Merita poi la nostra attenzione il richiamo all'estensione delle piantagioni sulle strade per la soppressione della polvere, e certo i nostri lettori ricorderanno che noi già da molto tempo abbiamo scritto in favore dell'alberatura delle strade sotto determinate condizioni di giacitura, natura dei terreni, ecc.

Il secondo deliberato sulla STRADA FUTURA forma per l'Italia, come per le altre nazioni, uno dei desiderata più difficili a raggiungersi.

È notevole però il fatto che non si sia punto esagerato nelle condizioni richieste, appunto per rendere più agevole l'attuazione. E così si è stabilito il principio della zona viabile unica, salvo rare eccezioni. Nelle nuove strade da costruirsi si potrà senza grande aumento di spesa ottemperare a tutte le prescrizioni indicate che sono logiche, pratiche e punto eccessive.

A prova di ciò ricordo che sulla prescrizione di tenere le parti in curva libere da deposito di materiali, io proposi al Congresso di estenderla a tutta la strada, provvedendo con numerosi piazzali a detti depositi; tale proposta, pur riconoscendone l'utilità, non venne ammessa perché considerata troppo onerosa.

Ottima la raccomandazione sui passaggi a livello che costituiscono una delle preoccupazioni del nostro Touring, e di cui già tante volte ebbe ad occuparsi.

•••

Il primo deliberato (N. 22) riflette gli EFFETTI DEI NUOVI MEZZI DI LOCOMOZIONE SULLA PAVIMENTAZIONE; le constatazioni rilevate per quanto in parte note, così raggruppate ci dicono assai bene le cautele da prendersi per salvaguardare per quanto è possibile la strada; importanti le prescrizioni sugli *antidrapants* e sulle limitazioni del peso massimo per ogni centimetro di cerchione e per ogni asse del veicolo per gli automobili pesanti.

Di grande importanza sono i deliberati N. 28 sui SEGNALI DELLA STRADA. È questo uno degli argomenti su cui ebbe maggiormente ad occuparsi il Touring, al quale si deve tutto quanto si è fatto in questi ultimi dieci anni a tale

proposito in Italia. A questo riguardo anzi il Touring si era preoccupato della probabilità che venisse ratificata al Congresso la prescrizione della segnalazione unica per i casi di pericolo ed aveva dato mandato ai suoi delegati al Congresso di sostenere la convenienza di distinguere i segnali almeno per i casi più importanti. Ed in questo senso appunto fu da uno dei nostri delegati appoggiata la proposta, che ebbe poi il suffragio del Congresso, di prescrivere quattro segnalazioni caratteristiche per i casi più importanti.

Sull'ultima questione relativa alla STRADA ED I SERVIZI MEDIANTE TRASPORTI MECCANICI le conclusioni del Congresso furono, come non poteva essere diversamente, piuttosto limitate, ciò dipendendo dal fatto che in entrambi gli elementi costitutivi di detti servizi, il veicolo e la strada, allo stato attuale, vi è generalmente ancora molto a fare perchè essi possano prestarsi efficacemente ad integrare gli altri mezzi di trasporto. Le prescrizioni del deliberato, ispirate a concetti di salutare prudenza, sono veramente opportune per favorire, per quanto è possibile, lo sviluppo di tali mezzi, senza creare delle eccessive speranze di velocità ed importanza di traffico che si risolverebbero, come si sono già risolte in molti casi, in vere delusioni.

Opportunissime, e pienamente rispondenti a quei desiderati più volte esposti in queste stesse colonne e patrocinati dal Touring, le prescrizioni che tendono a disciplinare i rapporti fra le strade e le reti tramviarie impiantate su strade. Se tali prescrizioni verranno rigorosamente osservate e se si continueranno gli studi suggeriti, si riuscirà a rendere veramente le tramvie un efficace sussidio delle strade ordinarie, e non, come troppe volte succede ora, essere invece una causa di danno alla strada e di grave ostacolo alla circolazione.

•••

Chi scrive, che aveva presentata una relazione sulla strada attuale, d'indole piuttosto generale per concretare i provvedimenti più urgenti in attesa della strada futura, ha avuto la soddisfazione di vedere accolte e disseminate nei vari deliberati che siamo venuti esaminando, tutte le sue proposte.

Una fra queste, era la proposta della costituzione di un Comitato internazionale per studiare tutte le questioni inerenti alla costruzione e manutenzione delle strade collo scopo di adattare la viabilità alle esigenze moderne e di mantenere vivi gli studi negli intervalli fra i vari congressi assicurando così la continuità dell'opera del Congresso.

Tale idea, patrocinata pure dai signori Timonoff (Russia), Leibrand (Germania) e Page (Stati Uniti), fu avocata dall'Ufficio centrale del Congresso, e plaudendo ai quattro proponenti in modo speciale ricordati, fu sottoposta alla seduta plenaria di chiusura del Congresso che l'accorse con vero entusiasmo. Una Commissione composta della presidenza del Congresso venne incaricata di studiare la pratica attuazione della proposta.

Si costituirà cioè un'Associazione internazionale permanente avente lo scopo di favorire i progressi nella costruzione e manutenzione delle strade ordinarie, di cui potranno far parte i governi e le collettività di tutte le Nazioni e tutte le persone che intendono concorrere ad una seria soluzione del problema stradale moderno.

Da tutto quanto siamo venuti esponendo risulta, e lo affermiamo con viva soddisfazione, che nel primo Congresso internazionale della strada, si è avverata una vera e propria riabilitazione della strada; il più antico e più importante mezzo di comunicazione, abbandonato e negletto per troppo lungo tempo, ha avuto la sua brillante rivincita; esso è stato richiamato a quel posto che veramente gli spetta nella scala dei mezzi di comunicazione e giova sperare, mercè la creazione del Comitato internazionale permanente, più non lo perderà.

L'Italia, più che ogni altra nazione, deve cercare di approfittare degli insegnamenti che emanarono da questa prima riunione.

Non è il caso che qui ricordiamo come in Italia esista una vera e propria questione stradale a cui è urgentissimo provvedere, scuotendo l'opinione pubblica indifferente, incitando le amministrazioni ed agitandoci per ottenere dei risultati pratici e conclusivi.

In questo senso il Touring sta appunto maturando un serio programma su cui avremo assai presto occasione di ritornare.

Per intanto, possiamo ben affermare dall'enorme messe di studi derivati dal Congresso, come di molte delle deliberazioni prese si possa, specialmente da noi, trarre immediatamente profitto. Auguriamo perciò che talune Amministrazioni che hanno già dato prove di seriamente interessarsi al progresso della viabilità, inizino tosto il salutare esempio; tutte poi dovrebbero raccogliere l'ammaestramento derivato da questo Congresso circa il grande interessamento che ormai ogni Nazione dedica alla questione stradale; possa tale constatazione essere di incitamento anche a noi di metterci nello studio di questo problema, al paro colle altre Nazioni civili.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Ultima pubblicazione del T. C. I.:

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650 000

Di prossima pubblicazione il I° foglio (Alta Italia e Estero). Comprende le regioni che si estendono fra i paralleli di Zurigo e Perugia e i meridiani di Fiume e Marsiglia. Misura cm. 120x76. Contiene indice e 75 piantine di città. Il foglio è legato artisticamente e in forma tascabile. Costa

L. 3.25 franco di porto raccomandato in Italia.

• 3,75 • • • • • all' Estero.

TARGHE OBBLIGATORIE

PER GLI AUTOMOBILI

Il T. C. I. s'incarica di approntare le DUE TARGHE in ferro smaltato di cui ogni automobile deve essere munito.

Indicare il nome della provincia in cui fu rilasciata la licenza di circolazione, e il numero della licenza stessa.

Prezzo delle DUE targhe L. 8 — franco di porto in tutto il Regno.

L'attualità nell'immagine.



Il Dirigibile militare italiano, partito dal suo hangar di Bracciano, volteggia su Roma.



Il disastro minerario di Rahlsh (Vestfalia)
La lettura della lista delle vittime.

Le inondazioni in Sicilia.
Una catastrofe nella Provincia di Catania. (Fot. Argus)

Il territorio delle ultime operazioni militari al Benadir.



Il fortino Sud-Ovest di Gilib.

Il Pozzo di Oriale fra Danane e Gilib. (Fot. Eastmank)



La corsa sul rettilineo nella città di Savannah.

Circuito del Gran Premio dell'A.C. d'America - Un brusco riavvolto.



Il bosco di Ficuzza.

Non è la prima volta che nella incantevole isola gli uomini di sport sono convocati ad assistere ed a prender parte a memorabili contrasti. Belle, importanti e risolutissime corse automobilistiche da parecchi anni vi chiamano il fior fiore dell'industria ed i campioni più illustri del volante. Anche il ciclismo vi ha già fatto le sue prove.

Ma il ripetersi di una corsa ciclistica in circuito, testimonia che anche la popolazione siciliana comincia ora ad interessarsi della disciplina sportiva che ha diffuso dovunque un mezzo di trasporto alla portata di tutti. E questo interessamento è per noi il prodromo di un rinnovarsi generale delle plaghe interne le quali fino a ieri parvero tenersi in disparte dal fervore di vita che pure agita le regioni del litorale.

La corsa ciclistica intitolata Giro di Sicilia comprendeva 5 tappe attraversanti il territorio dell'isola nella varietà pittoresca de' suoi infiniti aspetti. Il giro comprendeva in tutto 280 chilometri.

La prima tappa Palermo-Messina, svoltasi in gran parte sulla mallosa costa del Mediterraneo, lunga chilometri 257, venne ripetuta due volte; la prima fu vinta da' milanese Galetti in ore 10,38', la seconda dal francese Alavoine in ore 11,10'.

In seguito i numerosi corridori francesi partecipanti alla gara, si ritirarono o rimasero in lizza soltanto 13 italiani. La seconda corsa Messina-Stracusa, con strade durissime ed ardue per salite, discese e bruschi risvolti svolgentisi però in mezzo ad uno

scenario fra i più splendidi e caratteristici d'Italia per profonda espressione di paesaggi ed austeri monumenti artistici, fu vinta ancora da Galetti che impiegò a coprire i 170 chilometri di percorso, ore 7,5'.

La tappa Stracusa-Girgenti, chilometri 214, vide primo il campione Pierino Albini di Legno che giunse al traguardo in ore 9,30'.

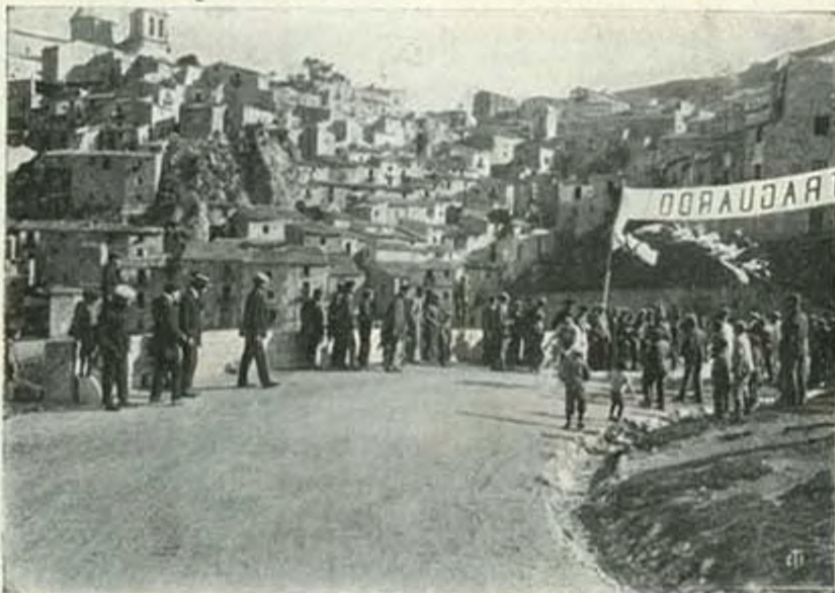
Massironi di Rho riportò il primo premio nella Girgenti-Trapani, superando la distanza di 193 chilometri in ore 8,7'.

Nell'ultimo tratto, Trapani-Palermo, chilometri 116, trionfò nuovamente il Galetti in ore 8,59'.

La classifica generale dei concorrenti venne in base ai risultati delle corse diverse, così stabilita:

1 Galetti con punti 9; 2 Albini con punti 21; 3 Azzini con punti 29; 4 Massironi con punti 32; 5 Lori con punti 40; 6 Fabrizzi con punti 45; 7 Tomarelli con punti 49; 8 Rabajoli con punti 52.

Questi, in pochi e scheletrici comi, furono i risultati della recente manifestazione la quale, comunque siano state quest'anno le sue vicende sportive, darà certamente i suoi frutti di feconda ed incitante propaganda. La bicicletta è destinata a creare in Sicilia la strada, la vera strada tenuta



Il traguardo di Petralia. L'arrivo dei corridori.

(Fot. Lu. Cascio).

con diligenza e modernità di criteri, sulla quale sia possibile anche agli altri rotabili di esistere e di supplire con inapprezzabile vantaggio la soma e la sella che furon fin qui i mezzi di trasporto più in uso.

Strade e paesaggi del "Giro di Sicilia,,



1. Prima di Termini. — 2. La salita di Spaccaforno. — 3. Presso Castelvetro. — 4. L'isolotto Giardini. — 5. Il porto di Trapani. — 6. Lo stagno di Lentini.

Rivista delle Riviste

— Degli zingari, questi turisti per vocazione incoercibile di temperamento, sulle cui abitudini ed occupazioni a tempo opportuno noi pure — discorre nel suo numero d'ottobre la rivista *Lectures pour tous*, con grande copia di notizie e di episodi singolarissimi.

Le caratteristiche fisiologiche ed il dialetto ch'essi conservano insieme ad un ricco patrimonio d'altre lingue, li denuncierebbero originari delle Indie orientali, e precisamente dalle regioni del Gange.

Si è tentato più volte di addomesticare, di incivilire, di far prendere amore al suolo ed al lavoro a questi bizzarri refrattari; ma invano.

In Ungheria, per esempio, dove sono numerosissimi, si fece loro costruire un villaggio di rozze capanne, si regalò loro della terra, si provvidero d'istrumenti agricoli; ebbene, lo credete? Essi abbandonavano le case agli animali domestici e se n'andavano, cento metri più in là, a coricarsi sotto la tenda.

Il famoso compositore Liszt, che amava la loro musica ardente e selvaggia adottò un giovane buono, gli procurò un'esistenza principesca alludendolo ai più celebrati professori. Dopo un mese dovette ricondurlo a Venezia, presso cui si trovavano occupati i parenti del pupetto indomabile. E quando questi vi giunse fu tale la sua gioia che si temeva ne fosse letteralmente impazzito.

E le donne? Sono più irriducibili dei maschi. Basti il seguente aneddoto: Sir Edward B., Parl d'Inghilterra si innamorò d'una zingara di straordinaria bellezza. La volle sposare. Dopo qualche tempo la signora implorò dal nobile marito la grazia di rivedere i suoi soltanto per un giorno: Sir Edward consentì. Egli attende ancora il ritorno della fugitiva.

Milady sentiva troppo la nostalgia degli stracci...

— A proposito d'un referendum nel quale si chiedeva se « l'ideale di patria di fronte alle pulsazioni della vita moderna, permane quale era nel passato, oppure si trasforma: e secondo quali criteri » la *Critica ed Azione* risponde alludendo alla istituzione del *Volontari Ciclisti*:

— Come il sentimento patriottico rampolla dallo sport cioè dalle più caratteristiche pulsazioni della vita moderna e tanto più vivamente quanto più lo sport diviene moderno, cioè integrale, umano, atto a compensare i danni della attività malsana che ingiunge la concorrenza, è fenomeno che nessun referendum riuscirà a spiegare; ma è.

In fondo sono i piaceri complementari della vita che cambiano; o meglio che appaiono e si volgarizzano. Per le generazioni passate la vera essenza della vita godibile era nelle piccole abilità che ciascuno coltivava a canto del mestiere alimentare; la letteratura per l'uno, il paesaggio per l'altro, la pesca all'amo per il terzo, il flauto per il quarto. Queste piccole occupazioni colorivano di lor tinta, generalmente rosea, sentimenti ed idee.

Ora che l'occupazione complementare preferita diviene lo sport, possiamo sperare in un patriottismo più robusto.

— Quanto poco mutano le fisionomie dei popoli anche per trascorrere di secoli! Ecco quanto riferisce il memoriale d'un turista italiano, don Antonio De Reatis, canonico d'Amalfi, recatosi al seguito del cardinal d'Aragona ad esplorare in Germania, la Gallia e tutte le altre regioni rivierasche dell'Oceano settentrionale ed occidentale:

Dell'Olanda: « Le donne ci tengono ad aver sempre i loro utensili pulcherrimi, mentre esse stesse sono d'ordinario molto sudicie ».

Della Germania: « Gli uomini sono in generale grandi e vigorosi e s'abituano dalla loro infanzia a portare le armi ed a maneggiarle, ogni villaggio ha il suo campo di tiro ed il suo manipolo ».

Della Francia: « Vi si alloggia e vi si mangia meglio che in Germania. In nessun paese si fa delle zuppe, del pasticcio e del dolce più squisiti. Fra tutti i maneggiarli è da preferirsi il montone arrosto con le cipolle. Tanto le donne che gli uomini amano appassionatamente i banchetti, le feste, i balli, poiché loro piace divertirsi e vivere allegramente ».

Queste note di viaggio sono pubblicate in un articolo della *Revue des Revues*.

— Da che cosa dipende la velocità del treno? O bella, dalla loro forza motrice, si risponderà. Non del tutto, spiega il *Giornale dei lavori pubblici*. Condizioni altimetriche e planimetriche della linea ferroviaria, potenza della locomotiva e peso del treno, senza contare che lo stato di manutenzione del trinceo, quello del materiale, le condizioni meteorologiche, la direzione del vento influiscono anch'esse per la loro parte. Occorre poi anche, per calcolare la velocità utile d'un treno, tener conto del numero delle fermate e della loro durata.

Ora, in Italia, in genere non è elevata la velocità assoluta ed è senz'altro bassa la velocità utile.

Tra Napoli e Roma (chm. 249) il treno più celere impiega ore 4,15; fra Milano e Venezia, linea completamente pianeggiante, si ha il treno di maggior velocità commerciale con chm. 63,8 all'ora. Mentre sulla Paris-Calais, sulla Paris-Lyon-Marselle, sulla Londra-Liverpool, per non dire di altro, la velocità media varia dal 70 al 80 chilometri all'ora.

Questa inferiorità dipende innanzi tutto dalla mancanza d'un doppio binario e dalla debolezza dell'armamento. Ora però su molte linee sono stati iniziati i lavori per eliminare questi due gravi inconvenienti ed anche noi fra poco potremo dare il nome di treno lampo ad un veicolo che non sarà un treno tartaruga.

— Una gran fretta hanno ora gli uomini e la febbre comune ha invaso naturalmente anche i campi di battaglia. S'ammazza — chi non lo sa! — più in fretta ora. I veicoli che ricevono le munizioni non bastavano a compensarne il consumo durante le grandi guerre. Il conflitto franco-tedesco nel 1870 e quello russo-giapponico nel 1904-1905 dimostrarono questa insufficienza dei treni animali.

Bisognava chiamare in aiuto la forza convulsa, possente, instancabile del motore. E l'automobile ha fatto la sua comparsa negli eserciti di quasi tutti gli Stati Europei, ne ha seguito le grosse manovre e si è rivelato indispensabile nell'eventualità d'una guerra.

Confortiamoci quindi, chè nel gran giorno non verranno mai, né a noi né ai nemici nostri, a mancare gli *arapnels*. Non avremo quindi l'incomodo di sgocciare all'arma bianca, procedimento primitivo quanto inelegante. Così si ricava da *Die Umschau* riassunto da *Minerva*.

— La *Revue Olympique* per dimostrare quanto l'antica Roma, più del Governo contemporaneo curasse l'educazione fisica e l'igiene, istituendo ginnasi, palestre e bagni pubblici, cita una lettera di Seneca in cui questi si lagna del pochissimo comfort offerto dall'appartamento da lui abitato:

« Io abito al di sopra dei bagni — scriveva — pensate a tutti i suoni che le nostre orecchie debbono maledire; i lottatori che s'esercitano col *cedi* di piombo, i loro gemiti quando si colpiscono, il sibilo del loro petto quando riposano, il bagnino che fa i massaggi colpendo di costa e di piatto con la mano i muscoli del loro clienti. E poi verranno i glaucocari di palla... ».

Le geremiadi del filosofo continuano — Seneca esagera; evidentemente, e nonostante il contrario parere di molti, la nevralgia deve essere un male ben vecchio. Guai se a Seneca invece dei sibili dei petti affannati avesse dovuto... sorbirsi i sibili delle locomotive o se in luogo dei gemiti per qualche sgrugnazione ricevute gli fosse toccato deliziarsi del suono diruggino del fonografo!

— L'*Esperanto*, lingua internazionale sussidiaria, afferma la *Revue*, quantunque sia destinata a rimanere monumento meraviglioso nella storia della lingua universale, va desolando di giorno in giorno fatalmente innanzi ai progressi del più pratico sistema l'*Ido*, la cui elaborazione sta compendosi per opera d'una Commissione permanente composta di sapienti filologi di tutti i paesi.

Quanti furono i tentativi e le invenzioni di lingue nuove convenzionali! Numerosissimo. La *Revue* ne cita 28 dalla metà del secolo xviii. Si capisce che ognuna di esse ha ceduto il posto a quella venuta dopo e trovata più conveniente e perfezionata. La quale situazione noi crediamo continuerà a rinnovarsi per un pezzo, fino al giorno in cui le lingue che si stabiliscono convenzionalmente sul libro saranno le lingue dei popoli.



BIBLIOTECA.

Atlante Geografico Stieler. Prima edizione Italiana. — H. O. Sperling, Milano.

La nuova pubblicazione della Ditta H. O. Sperling costituisce indubbiamente un notevole avvenimento per il pubblico italiano. Fino ad oggi, all'infuori delle edizioni scolastiche, invano si sarebbe cercato un buon atlante geografico che recasse nella nomenclatura il sigillo della nostra lingua. Ora la grave lacuna è colmata. La nuova edizione del famoso *Stieler* è basata sui risultati delle operazioni geodetiche, dei rilievi topografici e delle esplorazioni geografiche più recenti. Il grande e ricco volume consta complessivamente di 262 tavole improntate ad una rara evidenza e ad una artistica ed opportuna scelta di tinte.

Lo *Stieler* può dirsi il vero atlante mondiale. Tutte le regioni del mondo vi son riprodotte nella scala comune del 1:150 000; tutte vi sono delineate in proporzioni esatte alla loro superficie, in modo che, più che in qualunque altro atlante, si rende possibile uno studio comparativo delle varie terre del globo. Ogni carta è scritta nella lingua del paese che rappresenta; però, a compensare questo necessario tratto di fedeltà, si è ovviato traducendo in italiano i titoli e le spiegazioni che prima erano stampati in tedesco. Chiude il volume un magnifico indice alfabetico di 257 pagine, contenente circa 250 000 nomi; indice che costituisce da sé un vero e proprio dizionario geografico.

L'opera, legata in pelle, ornata riccamente in oro, costa L. 65. E' anche concesso il pagamento rateale a L. 5 mensili senza aumento di prezzo.

G. Le Grand, Les idées de M. Poulourd sur les transports automobiles. — H. Dunod et E. Pinat, éditeurs; 49, Quai des Grands-Augustins, Paris VI.

La *rece* scintillante e la forma dialogica di questo componimento hanno raggiunto lo scopo di renderne facile e allettante la lettura, per quanto si tratti d'argomento d'un rigoroso tecnicismo.

Prof. Ada Lusvardi, Lezioni di ginnastica teorica (in conformità del programma governativo) approvato dal Ministero della P. I. — Milano, Tipografia Ediz. Indipendenza, corso Indipendenza, 23.

L'autrice, con una rara e competente modernità di vedute, esamina e svolge il vitale problema dell'educazione fisica, il quale comincia ad aver presso tutti i popoli civili l'importanza di cui godeva un tempo.

L'opera costituisce per vari rispetti un buon libro ed una buona azione.

Mario Boretta, La Navigazione interna. — Lettura fatta al Circolo Industriale, Agricolo e Commerciale il 12 aprile 1907, e pubblicato dal Comitato per la Navigazione interna, Milano.

Mario Boretta è uno dei benemeriti agitatori che prepararono e resero possibile la nostra glia motonautica Piacenza-Venezia. Il suo volumetto, ricco di illustrazioni, riassume lucidamente ciò che costituisce il fondo della sua fede. Un raffronto statistico tra i vari fiumi navigabili dell'Europa e la loro utilizzazione.

Cerriti Domenico, Di alcuni versi della « Divina Commedia » - Ricerche sul sapere grammaticale di Dante; Tip. S. Lapi, 1908, Città di Castello.

Monti e Poggi toscani. — Firenze, Istituto Geografico Italiano.

Il ponderoso volume che, nell'apparenza dell'artistica veste, arpeggia ai Codici trecenteschi, è uno dei tributi più degni solerti da toscani alle loro dolci terre. La chiarezza dell'esposizione è illuminata dalle illustrazioni numerose e nitide, la completezza delle notizie topografiche, avvivata dal sentimento della bellezza da cui le toscane pendici sono benedette.

Efraim Beari, L'Italia prima di Roma; Società Editrice Sonzogno, Milano.

Cap. Gaetano Battiglieri, L'uomo a cavallo, manuale di equitazione moderna. — Napoli, Francesco Perrella, Editore.

Dott. Prof. G. B. Garsassini, Educazione ed igiene dell'infanzia. — Milano, Tipografia Indipendenza.

Preparare, coltivando la salute ed il morale del bimbi, un complesso sociale di creature robuste, è far opera efficace d'aiuto al turismo, poiché il turismo ama gli uomini sani ed equilibrati. L'autore assolve il compito con amore e dottrina nel suo volume, che noi ci auguriamo diventi il *rade-mecum* d'ogni buona madre di famiglia e d'ogni coscienzioso maestro di scuola.

The Motor Union, of Great Britain and Ireland. Foreign Handbook. — London W.

The Automobile Handbook, 1908, London.

Leone Andrea, L'etimologia del nome di Fossano. — Tip. Marco Rossetti, Fossano, 1902.

Leone Andrea, Renato di Savoia. Studio storico su documenti inediti. — Pinerolo, Tipografia Sociale 1902.

Ministero dell'Interno, Calendario Generale del Regno d'Italia per 1908. — Tipografia delle Mantellate, 1908, Roma, L. 10.

Congresso Polisportivo di Trento. — Agosto 1908.

Gina Giacoma Rousseau, Emilio o dell'educazione, con prefazione di Luigi Credaro. — Milano, Società Editrice Sonzogno.

E. E. Himmens, Epistolario di S. M. Umberto I di Savoia. — Edit. Pozzi Pietro, Cremona, L. 3.

Galli Pio, Alpi e Prealpi. Carte geografiche alla scala di 1:200 000. — Ditta editrice Artaria di Ferdinando Sacchi e figli, Milano.

L. Cerri, Piacenza nei suoi Monumenti. Comitato delle Esposizioni per l'inaugurazione del nuovo Ponte sul Po. — Stabilimento Tipografico Piacentino, 1908, Piacenza.

Torricelli Cesare, Dal Serchio alla Magra (Vareggio e Litorale apuano). Guida storica, artistica illustrata. — Libr. Edit. Fiorentina, 1908, Firenze, L. 2.

Casabianca Antonio, professore nel R. Ginnasio Dante di Firenze, *Vade Mecum del Chianti*, utile per tutti, specialmente per gli industriali e consumatori di vino, con illustrazioni e carta topografica. — Tip. Roberto Lastrucci, 1908, Firenze, L. 1.

Casabianca Antonio, professore nel R. Ginnasio Dante di Firenze, *Guida storica del Chianti e Vade mecum utile per tutti.* — 1908, Firenze, L. 2,50.

Penna Enrico, Segretario della Direzione Superiore delle Poste e Servizi Elettrici, *Nuovo Indicatore Postale-Telegrafico del Regno d'Italia*, contenente il testo unico delle Leggi Postali e relativo Regolamento, opportunamente intercalati ed aggiornati, con accenni alle Convenzioni di Roma nonché la Tariffa Postale Mondiale, le Norme e le Tariffe telegrafiche. — Milano.

Ing. E. Dubbeni, Geom. F. Moretti Progetto di derivazione d'acqua dal fiume Oglio per uso industriale e di navigazione in comune di Paratico. — Editore Apollonio, Brescia.

Ing. C. I. Arimonti, Alcune note sul confronto dei tracciati stradali e sui valori delle pendenze e dei raggi delle curve. — Mondadori, 1907, Milano.

C. E. Arnoldi, La dottrina del diritto naturale e le scuole posteriori.

The Automobile Club of America, Year, book 1908.

Eva Devincenzi, Et Ultra; Tip. S. Lapi, 1908, Città di Castello.

Centre Excursionniste de Catalunya, Acta de la Sessió Inaugural de 1907 a 1908. — Tip. L'Avana, 1908, Barcellona.

— *Carta topografica del dintorni di Montecatini,* Istituto Geografico De Agostini, Roma.

Beltrami arch. Luca, I porti del Po nel Ducato di Milano all'epoca di Bona di Savoia. Inaugurandosi il nuovo Ponte di Piacenza. — Settembre 1908, Milano.

STRENNE DEL TOURING PER LE FESTE NATALIZIE

SOCI! *la migliore strenna che dovete regalare ai vostri amici o parenti in occasione delle prossime FESTE NATALIZIE è*

un'ASSOCIAZIONE AL TOURING

Raccomandiamo pure alla vostra attenzione le seguenti utilissime pubblicazioni e minuterie del T. C. I.:

Attraverso l'Italia Sono 31 fascicoli stampati su carta americana finissima, adorni di duemila riproduzioni di fotografie, quadri vedute, monumenti, costumi, ecc. L'opera completa è posta in vendita ai soci a **L. 25.** — Aggiungerò lo spese di spedizione per l'Italia L. 1,— per l'Estero L. 2,— ogni copia.

Avvertenza

L'opera può essere fornita racchiusa in elegante astuccio policromo di tela, oppure con due copertino sciolto puro di tela specialmente confezionato per la rilegatura dell'opera, verso l'aggiunta rispettivamente di L. 8,— e L. 5,— ai prezzi sopra indicati.

Placca distintivo

per automobili
e canotti



Tipo d'argento
massiccio con
smalti

L. 20 —

Tipo argentato
puro con smalti

L. 9 —



Borsette di medi- cazione

indispensabili per chi viaggia, utilissime in ogni famiglia. Contengono medicinali e materiale di medicazione di scelta fattura, di facile uso, alla portata di tutti. Sono in vendita in tre tipi ai seguenti prezzi:

Tipo N. 1 a **L. 15**

Tipo N. 2 (come dalla figura) **L. 35** — Tipo N. 3 a **L. 100**



Mobiletto della Carta d'Italia del T. C. I. espressamente costruito per contenere piegati i 58 fogli, a tinta noce naturale con 5 scomparti per 12 buste ciascuno e con fogli dattil. —

Misura: cent. 58x43 $\frac{1}{2}$ x18.
Prezzo **L. 10.** presso alla Sede (spese d'imballaggio e di porto aggiungere per Regno I. 2).

Chiedere Catalogo completo delle pubblicazioni e minuterie del T., che si invia dietro semplice biglietto recante l'indicazione O. S.
Rivolgere ordinazioni alla Sede Centrale del T. C. I. in **MILANO - Via Monte Napoleone, 14**

Indice della Rivista 1908

1. — Indice per materie.

AERONAUTICA E AVIAZIONE.

Il regno dell'aria	30
Provando e riprovando	136
I progressi più recenti dell'aeronautica	185
L'ultima vittoria de l'aviazione	241
I consoli del Touring e l'aeronautica	243
L'aviatore De'azrange in Italia ed al Touring	280
La macchina per volare	323
L'aeronave « Italia »	387
L'aeroplano dei Fratelli Wright il dirigibile Zeppelin	421
La prima ascensione italiana in pallone libero (Milano 25 febbraio e 13 marzo 1784)	423
Il segreto per volare	481
Il dirigibile militare italiano	498
L'aeroplano Wright	505
La « Gordon Bennet » Aeronautica	532
Lo sport del volo	566
L'avvento del turismo aereo	563

AFFILIAMENTI.

Garages, Meccanici (Gennaio)	IV
Affiliamenti benzina (Gennaio)	VI
Idem (Febbraio)	V
Farmacisti, Garages, Meccanici (Febbraio)	II
Idem (Marzo)	II
Idem (Maggio)	III
Affiliamenti benzina (Ottobre)	IV

AFFISSIONI.

Le affissioni nel Comune di Milano (Gennaio)	VIII
--	------

ALBERGHI.

Commissione miglioramento alberghi (Gennaio)	V
Lo Camere d'Albergo (Gennaio)	V
L'Albergo diurno	92
Concorso per i migliori progetti di albergo (Febbraio)	VII
La riunione della Commissione del Touring per il miglioramento degli alberghi a Bergamo il 28 febbraio 1908 (Aprile)	I
Per il miglioramento degli alberghi (Maggio)	I
Il Concorso per i progetti d'albergo	200
Il Concorso d'alberghi del T. Idem, Idem	208
In difesa di una vallata italiana	393
Ancora sugli alberghi sconvenienti	440
In Valtellina — Una riunione a Morbegno pel miglioramento degli alberghi	480
Il Congresso degli Albergatori	540

ALPINISMO.

Alpinismo e sky	34, 83, 135
Segnalazioni in montagna	242
Settimana alpinistica in Trentino (III Congresso della	

Stazione Universitaria del C. A. I.)	477
L'inaugurazione del Rifugi della S. A. T. (agosto 1908)	470
Escursioni invernali	558

AMMINISTRAZIONE.

Consolato, Medici, Legali, Farmacisti (Gennaio)	III, IV
Idem (Febbraio)	II
Bilancio consuntivo dell'esercizio 1907 (Foglio sussidiario alla Rivista di Marzo). Relazione dei sindaci (Idem). Consolato (Marzo)	I
Idem (Maggio)	I
Idem (Giugno)	III
Verbale di scrutinio delle schede di votazione per l'approvazione del bilancio 1907 e per l'elezione di 11 consiglieri e di 3 sindaci	IV
Consolato (Agosto)	IV
Idem (Settembre)	V
Idem (Ottobre)	II
Idem (Novembre)	V
Idem (Dicembre)	IV

ARCHEOLOGIA, PALEONTOLOGIA E STORIA.

Il Museo etnografico di Firenze	12
Il turismo degli uomini illustri	17
Un'oscursione a Vetulonia	146
5 maggio (Il turismo di un conquistatore)	209
Itinerari garibaldini	258
Come si viaggiava ai tempi di Roma antica	288
Nel paesi del Falisco	305
La storia di Venezia nella vita privata	333
Lembi di patria	440
Narce	541

ARTE, VARIETÀ, CURIOSITÀ.

San Germano, Ciclista	90
L'arte nei trafel turistici esportivi	97
Quiete invernale	189
I vecchi passaporti	128
I dodici inconvenienti di un viaggio in diligenza	142, 188
La Pasqua	154
I proverbi topici italiani	173, 327
Il turismo nel franchobli	219
Alle cave di Carrara — Il trasporto dei blocchi di marmo	226
Nelle viscere della terra: La caverna gigantesca di Cesena	227
Città che nasce	245
In viaggio nei Promessi Sposi	353
Le ville regali	365
Una villeggiatura in accampamento	413
Tempo di vendemmia	413
I proverbi topici (Roma)	427
L'avvento dell'Umbria	441
Il turismo immaginario	453, 515
Natale	552

ASSEMBLEE E SEDUTE.

Comunicati e notizie del Touring (Gennaio)	II
--	----

Idem, Idem (Febbraio)	I
Assemblea generale ordinaria dei soci del T. C. I. (Foglio sussidiario, Rivista di Marzo). Comunicati e notizie del Touring (Idem, Idem). Assemblea generale ordinaria dei soci del T. C. I. (15 marzo 1908)	192
Comunicati e notizie del Touring (Aprile)	I
Idem, Idem (Maggio)	I
Idem, Idem (Giugno)	I
Idem, Idem (Luglio)	343
Idem, Idem (Agosto)	I
Idem, Idem (Settembre)	IV
Idem, Idem (Novembre)	II
Idem, Idem (Dicembre)	IV

ATTUALITÀ NELL'IMMAGINE.

L'idrovolante Farinini — Incendio d'automobile — Accampamento francese al Marocco — Cascina Ballyalugh — Il disastro di via Lattarini a Palermo	47
Mura di Lucca — Chiesa della Croce di Lucca a Napoli — Farman percorre un chilometro a volo — Le terme di Caracalla — Le chiese dell'Isola di Torcello	94
La partenza da Parigi dei concorrenti al raid New York-Parigi — Il Castello di Pergine e la Stazione di Calliano — I campionati di pattinaggio a Davos Platz	141
Il corso mascherato di Milano — Costa somala presso Merka — Sfilte automobili Charcot	191
Fortezza veneziana di Corfù — Uskub — Il disastro edilizio dell'Unione Cooperativa in Milano	245
La stazione di Vir Bixar — Operai addetti alla costruzione della ferrovia di Antivari — Targa Florio — Il Granatere — L'Amalga — Acacia, vincitrice del Gran Premio del Commercio	293
La tragica morte di Cedrina ad Osmani Beach — Il Gran Premio Ambrosiano — Il match automobilistico di Brookland — Il pubblico agli esperimenti di De'azrange — Manovra di V. C. A.	341
Ferrovia del Monte Bianco — Gran Premio dell'A. C. F. — Gli ultimi dirigibili — Monoplani Bleriot e Kapferer	391
Costantinopoli dopo la Costituzione — Le cacce reali in Val Savaranche — Un record auto-alpinistico — Manovra navale	439
Il dott. Charcot al Polo Sud — In Somalia — La catastrofe del <i>Paracat</i> — Il varo del sommergibile <i>Foca</i> a	

Spozia — L'arrivo della Zusta a Parigi — La prima donna volante	487
Vedute della Bosnia — L'inoltramento automobilistico del Re d'Italia — La Coppa Branger. L'ultima d'aviazione ..	536
Il dirigibile italiano vola su Roma — Le inondazioni in Sicilia — La catastrofe di Rabdob — Il territorio delle ultime operazioni militari in Somalia — Coppa della Savanaha e Circuito del Gran Premio d'America	570

AUTOMOBILISMO.

Per gli automobilisti che si recano all'estero (Gennaio) ..	V
I motori a scoppia e la carburazione dell'aria (Febbraio)	IV
L'automobile ed il carnevale di Nizza	140
Le corse nel 1907 e l'industria automobilistica italiana ..	180
Targa Florio (Il circuito delle Madonie)	191
Il Grand Prix 1908 dell'Automobile (Sub di Francia) ..	283
Ultime d'automobilismo ..	322
I possessori d'automobili nelle varie regioni d'Italia alla fine del 1907	332
Il circuito bolognese per la Coppa Florio	361
Il Gran Premio dell'Automobile Club di Francia ..	373
Il Concorso delle automobili postali	389
La Coppa Florio 1908 e la Targa di Bologna	474
Il Concorso degli automobili industriali di Piacenza ..	528
Il Gran Premio dell'A. C. F. ..	587

BENZINA.

Vendita di benzina in domenica (Aprile)	1
---	---

BIBLIOGRAFIA.

Biblioteca (Gennaio)	45
«Attraverso l'Italia»	48
Biblioteca (Febbraio)	96
Il bel paese	113
Biblioteca (Foglio sussidiario alla Rivista di Marzo) ..	246
Biblioteca (Aprile)	294
Idem (Giugno)	440
Idem (Settembre)	486
«Attraverso l'Italia»	488
Biblioteca (Dicembre)	583

CARTA D'ITALIA DEL TOURING

Carta d'Italia e profili (Gennaio)	II
Collaboratori per i lavori preliminari del foglio 24 (Macerata) (Febbraio)	VI
Idem per il foglio 29 (Chieti) (Febbraio)	VII
Ancora una iniziativa del Touring — Una carta automobilistica del T. C. I.	120
Carta d'Italia al 250.000 del T. C. I. — Notizie varie ..	124
Revisione ed aggiornamento del primi otto fogli	125
Due fogli in spedizione — I prossimi quattro fogli ..	126
Il primo milione	274
Carta d'Italia al 250.000 del T. C. I.	276
Carta d'Italia	352

Carta automobilistica del T. C. I. 352
Saggio della Carta automobilistica del T. C. I. — Caratteristiche Idem, Idem (foglio sussidiario alla Rivista di Agosto).

CARTELLI INDICATORI.

Concorso per un cartello (Gennaio)	V
Offerte (Gennaio)	VII
Idem (Febbraio)	VII
Idem (Marzo)	I
Il Touring Club in Sardegna (Inaugurazione di Cartelli indicatori)	237
I Cartelli indicatori di confine (Offerte (Maggio)	111
Cartelli indicatori di confine (Giugno)	I
Offerte (Luglio)	III
La festa dei cartelli di confine (Agosto)	V
La festa nazionale dei cartelli indicatori	180
L'inaugurazione dei cartelli di confine da parte dei Consolati	481
Offerte (Ottobre)	III
Idem (dicembre)	VIII

CASTELLI E PONTI.

I castelli d'Italia	16
La testata lombarda del Ponte di Piacenza in questo momento	383
I grandi ponti (inaugurandosi) il ponte sul Po a Piacenza	403
L'inaugurazione del ponte sul Po a Piacenza	448

CONCORSI.

Concorso fotografico fra i soci del T.	6
Concorso per un cartello (Gennaio)	V
Concorso internazionale per l'illuminazione dell'automobile (Febbraio)	IV
Concorso internazionale di automobili industriali a Piacenza (Febbraio)	VII
Concorso per i migliori progetti di albergo (Febbraio)	VII
Il Concorso per i migliori tipi d'albergo	343
Il Concorso d'alberghi del T.	390
Un importante Concorso fotografico	VI

CICLISMO.

Impressioni del Giro di Francia (Luglio-Agosto 1908) ..	378
Tempo di vendita	413
Per la bicicletta	499
Lo sport in Sicilia	580

CONGRESSI.

Il Congresso degli alceas a Parigi	43
Il Congresso Internazionale della Strada	573
Il Congresso degli Albergatori ..	540

CONVEGNI.

Il grande meeting di Piacenza	42
Un Convegno generale del Touring nel 1908	43
Il Convegno e i Concorsi di Piacenza 1908	236
Il Convegno generale di Trento Idem. Idem	337
Trento 23 agosto — Piacenza 13 settembre	277

Il Convegno polisportivo di Trento	374
A Piacenza il XX Settembre ..	402
Il Convegno del Touring ad Orta	133
Il Convegno del Touring a Trento (L'inaugurazione del busto a Giosuè Carducci, 23 agosto)	473

CONSULENZA LEGALE.

Velocipedi e hunchins — Automobili — Investimento (Gennaio)	111
I passaggi a livello sulle ferrovie (Febbraio)	111
Automobile a corsa coesiva (Febbraio)	111
Cessione di targhetta (Aprile) (Circolazione e tasse)	247
Per meglio favorire la libera circolazione internazionale degli automobili	317
Automobili (Applicazione di targhetta lasciata ad altra macchina) — Per la riduzione della tassa sui velocipedi ..	295
I guardabarricore sono pubblici ufficiali — Automobili — Contravvenzioni — Improprietà dell'azione penale (Luglio)	1
Importazione ed esportazione temporanea di automobili (Agosto)	11
Automobili a corsa coesiva — Improprietà dell'azione penale (Settembre) ..	111
Automobili sprovvisti di contrassegno (Ottobre)	IV
Automobile — Investimento (Novembre)	V
Automobili e passaggi a livello (Dicembre)	VIII

ELENCO DEI CANDIDATI.

(Gennaio)	VIII
(Febbraio)	VII
(Marzo)	III
(Aprile)	IV
(Maggio)	V
(Giugno)	V
(Luglio)	IV
(Agosto)	V
(Settembre)	VI
(Ottobre)	VII
(Novembre)	VII
(Dicembre)	X

ESPOSIZIONI.

La mostra retrospettiva del Celo e dell'Automobile a Parigi	21
Un omaggio dell'industria italiana al Touring	42
L'Esposizione decennale di Parigi	43
La V Esposizione d'automobili in Torino	73
XI Salon di Parigi (Ottobre) ..	I

FERROVIE.

Le grandi stazioni	74
Trasporti colorati da questo all'altro mondo	140
Le nuove direttissime	222
Ferrovie secondarie e tranvie	240
Bicicletta viaggiante come bagaglio (Maggio)	IV
La direttissima Firenze-Bologna	295
Il carro del foco (Nel centenario della locomotiva) ..	307
Una nuova ferrovia attraverso la Brianza	340
Le ferrovie di montagna ..	165

GEOGRAFIA, TOPOGRAFIA, CARTOGRAFIA.

Una denuncia — Salviamo i nostri bambini facendoli soci del Touring 38

La rappresentazione geografica della produzione mondiale (foglio sussidiario alla Rivista di Maggio).

Publicandosi il foglio Compendio della Carta d'Italia del T. C. I. (Appunti di cartografia retrospettiva del Lago di Como) 490

IDROGRAFIA.

Le acque Tiberine — Note idrografiche sul bacino del Tevere e dei suoi affluenti Idem (Le sorgenti, i laghi, le piene, le forze) 201

Divagazioni sul Po 379

Il Porto di Parigi 389

ISTRUZIONI AI SOCI.

Cambi d'indirizzo (Gennaio) .. V

Importantissimo per i nuovi soci. (Marzo) 11

Raccomandazioni importantissime ai soci 422

Ai soci che cambiano domicilio Norme ai soci ed ai corrispondenti 11

IGIENE.

La pagina del medico 89

MOBILETTI E MINUTERIE.

(Gennaio) VII

(Febbraio) 11

MODE.

La Moda automobilistica 140

Ultime d'automobilismo (accosciature femminili) 322

MONUMENTI.

Eugenio Villorosi 44

Il monumento ad un grande apostolo dell'automobilismo 44

MOTONAUTICA.

La riunione motonautica di Monaco 234

Prima adunata motonautica sul Po (Piacenza-Venezia). 382

La prima adunata motonautica sul Po — La crociera Piacenza-Venezia (20-22 settembre 1908) 464

I premiati della crociera motonautica del Touring 534

MOVIMENTO FORASTIERI.

Il Touring e la « Movimento Forastieri » a Malcesine .. 497

NECROLOGIE.

Ing. cav. Giuseppe Chiodi .. 41

Edmondo De Amicis 160

A. Acquaviva d'Aragona 282

On. Fausto Massimini 360

OCEANOGRAFIA.

Un principe scienziato 86

PREMI DI BENEMERENZA.

Una medaglia per la propaganda alla Carta del Touring 11

Premiazione dei soci benemeriti 1907 (Gennaio) I

Premi ai soci benemeriti 1908 (Gennaio) XIV

I diplomi di collaborazione per la Carta del T. C. I. 91

Premi ai soci benemeriti del 1908 200

Una medaglia ai benemeriti della Carta d'Italia 200

Per benemeriti della Carta d'Italia 240

Premi ai soci benemeriti del 1908 248

Una medaglia ai benemeriti della Carta d'Italia 248

Premi ai soci benemeriti del 1907 248

Idem 1908 296

Una medaglia ai benemeriti della Carta d'Italia 296

Una targa del Touring ad una regia corazzata 420

PUBBLICAZIONI.

Gli annuari 1908 (Gennaio) .. IV

Stato di distribuzione delle pubblicazioni ai soci da 1907-1908 (foglio sussidiario alla Rivista di Marzo).

Una buona notizia per i soci del Touring (Le guide regionali ferroviarie illustrate) .. 187

Annuario dell'Automobilismo .. 242

Monografia illustrata « Camere d'albergo » (Maggio) I

Stato di distribuzione delle pubblicazioni ai soci del 1908 (Maggio) J

L'annuario dell'automobilismo 1908 del T. C. I. 267

Le camere d'albergo 290

Manuale del cantoniere 343

L'annuario dell'automobilismo 1908 344

Monografie stradali (Agosto) .. 111

Idem, idem (Ottobre) I

QUOTE SOCIALI.

Pagamento della quota annuale per il 1908 (Gennaio) I

Idem (Febbraio) I

Pagamento quota 1908 (foglio sussidiario alla Rivista di Marzo).

Riscossione con assegno della quota 1908 (Maggio) IV

Pagamento quota 1909 (Ottobre) 11

Idem idem (Novembre) I

RIVISTA.

Ai lettori (Gennaio) I

La nostra Rivista 537

RIVISTA DELLE RIVISTE.

Rubrica mese di Gennaio ... 46

Idem Febbraio 94

Idem Marzo 114

Idem Aprile 190

Idem Maggio 244

Idem Giugno 292

Idem Luglio 342

Idem Agosto 392

Idem Settembre 415

Idem Ottobre 483

Idem Dicembre 523

SOCI.

Ai soci 94

L'associazione vitalizia al Touring di una corazzata 126

Una preghiera ai soci (Maggio) IV

Memento per chi scrive al T. C. I. 294

Una viva raccomandazione ai soci 294

Facilitazioni ai soci per escursioni sul lago Trasimeno.. 310

SOCI BENEMERITI.

(Gennaio) IV

Premi ai soci benemeriti 1908 (Gennaio) XIV

(Febbraio) II

(Marzo) 11

(Maggio) IV

(Ottobre) 111

(Dicembre) IX

SOCI QUINQUENNALI.

(Gennaio) IV

(Febbraio) 11

(Marzo) 11

(Maggio) 111

(Giugno) IV

(Luglio) 111

(Ottobre) 111

(Novembre) VII

(Dicembre) VII

SOCI VITALIZI.

(Gennaio) VIII

(Febbraio) VII

(Marzo) 111

(Aprile) IV

(Maggio) V

(Giugno) V

(Luglio) IV

(Agosto) V

(Settembre) VI

(Ottobre) VII

(Novembre) VII

(Dicembre) VII

TASSE E DOGANE.

La tassa sui veicoli a motore in Austria (Gennaio) IV

Ancora la tassa sui veicoli a motore in Austria (Febbraio) 111

Facilitazioni per le Dogane spagnole (Luglio) 11

Tassa di circolazione (Dicembre) 111

TASSA SUI VELOCIPEDI

La riduzione della tassa sui velocipedi (Gennaio) V

Per la riduzione della tassa sui velocipedi a L. 5 295

Idem, idem (Luglio) I

TESSERE E TRITTICI.

Tessere speciali austriache per automobili (Febbraio) IV

A proposito del trittico francese (Maggio) I

TOPONOMASTICA.

Per la toponomastica sarda .. 38

Per la difesa del linguaggio italiano 67

TRASPORTI.

Un nuovo sistema di trasporti per acqua. — L'invenzione dell'ing. Pietro Caminada.. 66

Strade e trasporti interno al Sahara..... 127

TURISMO NAUTICO.

Il nostro programma 79
 Il Touring e la navigazione fluviale 81
 Turismo nautico (Navigazione fluviale) 130
 Il riconoscimento governativo del Guidone nautico 243
 Il Touring sul Po 434
 La prima adunata motonautica sul Po (La gita Piacenza-Venezia) 461
 Idem (Paesaggi e cose) 462
 Idem (La popolazione del Po acclama dalle rive) 463
 Dopo la Crociera motonautica Piacenza-Venezia 534

UFFICI DEL TOURING.

Gli Uffici del Touring (Genova) VII
 Gli Uffici succursali del Touring (Sede di Milano) 138
 Idem, Idem (sede, di Genova) 291

VIABILITA', STRADE E VALICHI E PONTI.

I tratturi 7
 Gli effetti degli automobili sulle macchiate stradali 37
 Valichi alpini 38-93
 La trazione meccanica a vapore e la manutenzione delle strade 86
 Strade e trasporti interno al Sahara 127
 Un Congresso internazionale ed un'Esposizione della strada a Parigi nel 1908 186
 I valichi alpini (Dallo Spluga allo Stelvio) 229
 Le condizioni attuali dei valichi alpini 233
 Strade ordinarie e tramvie .. 238
 Commissione per il miglioramento del servizio di manutenzione delle strade nazionali 239
 Criteri governativi in ordine alla manutenzione stradale (Notiziario) 239
 I valichi alpini (Dallo Spluga al Sempione) 278

I valichi alpini al 28 maggio 282
 Igione e strade — Le strade in Germania 287
 Commissione miglioramento strade 287
 Un nuovo ponte sul fiume Magra 288
 I valichi alpini (Dal Sempione al S. Bernardo) 313
 La polvere sulle strade 338
 La sistemazione della strada Binasco-Coazzano-Rosate in provincia di Milano 339
 La larghezza dei cerchi delle ruote 340
 Congresso internazionale della strada 341
 Valichi alpini (Trentino) 375
 La larghezza dei cerchi delle ruote (Agosto) 411
 Valichi alpini (Courmayeur) . 417
 Codice della strada (Settembre) I
 La necessità di provvedimenti legislativi e finanziari a favore della viabilità ordinaria 476
 Primo Congresso internazionale della strada, Parigi (Ottobre) I
 Applicazione dell'articolo 104 del regolamento di polizia stradale approvato con R. Decreto 8 gennaio 1905, N. 24 (Ottobre) I
 Valichi alpini (Val di Susa) .. 523
 Il primo Congresso della strada (Parigi, ottobre 1909) 529
 1° Congresso internazionale della strada a Parigi 573

VIAGGI TURISTICI E SPORTIVI

Da New York a Parigi in automobile I
 Il raid Pechino-Parigi narrato dal principe Borghese 40, 103, 161
 Il Guidone del Touring nell'Erztrita 59
 Uomini e macchine del raid New York-Parigi 122
 Paesaggi americani del raid New York-Parigi 123
 Il raid New York-Parigi — I concorrenti 178
 Il raid New York-Parigi — Paesi e costumi 179
 Il raid New York-Parigi 228
 Il T. C. I. accoglie a S. Francesco I concorrenti italiani al raid New York-Parigi ... 289

V. C. A.

Volontari Ciclisti Automobilisti 27, 134, 273
 Il Corpo Nazionale V. C. A. ... 243
 La prima riunione del Sottocomitato nazionale 326
 Sottocomitato V. C. A. Milano (Agosto) I
 L'adunata manovra di Piacenza (19-20 settembre) ... 411
 Adunata manovra V. C. A. (19-26 settembre 1908) ... 447
 Sottocomitato V. C. A. I premiati nella manovra di Piacenza (dicembre) IV

INDICE PER AUTORI.

G. C. Abba 258, 449
 A. M. 389
 Mario Beretta 434, 569
 Ernesto Barberis 411
 Achille Bertarelli 39, 423
 Luigi Vittorio Bertarelli 7, 38, 39, 67, 113, 120, 124, 125, 145, 201, 249, 274, 276, 305, 345, 352, 383, 393, 402, 441, 446, 490, 541
 A. G. Bianchi 499
 Bladinus 540
 Scipione Borghese 50, 103, 161, 412
 Luigi Brusca .. 229, 278, 313, 373, 417, 523, 558
 Ottone Brentari 12
 Silio Carpani 453, 515, 552
 Ettore Cianotti 30, 136, 323, 387, 421, 481, 566
 Luigi Coletti 333
 Attilio De Marchi 268
 Direzione della *Rivista* 325
 Direzione Generale del Touring 187
 E. M. B. 374
 Iacopo Gelli 128, 219
 Olindo Guerrini 361, 413
 Ettore Janni 353
 Federico Johnson 79
 Ing. A. Maggiorotti 526
 Fabio Mainoni 234
 Arturo Mercanti 505
 Gino A. Mori 89
 Orlo 90
 Ing. Piero Piola 379
 Leone Romanin Jacur 81
 Ing. Filippo Tajani 74, 222, 317, 403, 465
 Ing. Massimo Tedeschi 37, 86, 186, 286, 579



Premi ai Soci benemeriti del 1908

Una MOTOCICLETTA ed una BICICLETTA per i Soci del 1908!

Premi ordinari. — 1. Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica *medaglia ricordo, d'argento*.

2. Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla *grande medaglia d'argento*.

3. A chi ne procura cento viene assegnata una *medaglia d'oro*.

4. Chi durante il 1908 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci sarà dichiarato *recordmann* del 1908 nella propaganda e riceverà una *grande medaglia d'oro*.

Ad ogni socio benemerito sarà rilasciato, per una volta tanto, uno splendido e pratico *carnei*.

Premi straordinari. — Tutti i soci che avranno presentato dal 1° gennaio al 31 dicembre 1908 dieci o più soci *optanti* per il 1908 concorreranno con un numero per ogni dieci soci presentati all'assegnazione a sorte di molti premi di notevole valore fra i quali:

una MOTOSACOCHE

Mod. 1907 (Brevetto H. & A. Dufaux & Cie) motore di HP 1½, pronto per essere applicato a qualunque bicicletta, fornito di puleggia sul cerchione, di singhia e di comando del manubrio.

Dono del sig. Gustavo F. Montohal, agente per l'Italia della "Motosacocche".

una Bicicletta di lusso GRITZNER

Mod. 1908, leggerissima, da viaggio e da corsa su strada a scatto libero con nuovissimi e potenti freni al cerchio a leve speciali Gritzner.

Dono della Casa E. Falg, Milano: Via Moscova, 15.

Richiedere alla Ditta offerente il nuovo Catalogo "Gritzner" che reca tutti i dettagli della bicicletta data in premio.

Inoltre:

1. Un apparecchio Alba 40 per lastre 9 x 12 montato con otturatore per pose ed istantaneo e con velocità regolabile da un 25° a un 100° di secondo, funzionante tanto a mano che con scatto pneumatico a pira. Unico neo obassio doppio. — Dono della Ditta Gannini, Namias e C. di M. Gannini, Milano.

2. Tre orologi asseriti, di precisione a scappamento brevettato, con bilanciere oronometro, specialmente mirati per turisti. — Doni della Ditta Fabrique Festina, La Chaux-de-Fonds (Svizzera).

3. Un cronografo-contatore di Sport della Casa Jean-



neret Brehm di St. Imier. — Dono del signor V. Miolatti, console del T. C. I. in Milano.

4. Un Accumulatore Hensemberger per motocicletta. — Dono del Cap. G. Negro, Firenze.

5. Sei pezzi modello 1908 freno Carloni. — Dono dell'Agensia Freno Carloni, Milano.

6. Un freno Omega; un freno Rex; un freno Fulgor. — Doni della Ditta C. Bassoli e C., Bologna.

7. Cassa 12 bottiglie Marmala Florio, marca S. O. M. vecchio superiore. — Dono della Ditta Crosti e Vitali, Milano, via Bramante, 7. Agenti per la Lombardia della Società Anonima Vin. Ital. Florio e C.

8. Due penne a serbatoio Waterman. — Doni della Ditta L. e O. Hardtmuth, Milano, Via Bossi, 4.

9. Sei fanali "Aquila", nichelati per bicicletta. — Doni della Ditta Fratelli Santini, Ferrara.

10. Tre abbon. alla Rivista nel 1908. Tre copie di ciascuno dei seguenti volumi: *La fotografia in pratica* del dott. Photophilus; *Chimica fotografica* del dott. B. Allegretti; *La fotografia d'inverno*, di Ginevra. — Doni del periodico *Il Corriere fotografico* di Milano.

11. Pneo riparatore sistema Anselmi, per automobili. — Dono del Dott. Ernesto Anselmi, Viterbo.

12. Due farmacie tascabili o borsette d'urgenza — in pelle — complete di ogni suppellettile, medicazioni e medicinali, specialmente indicati per turisti. — Dono della Ditta U. Marucelli e C., Milano, via Aldo Manuzio (Fornitrici delle Cassette di medicazione del T. C. I.)

13. Quattro astucci di 8 scatole di Autocreme ciascuno. — Doni del dott. A. Piacinini, Pont St. Martin.

14. Dieci copie della Guida della Lombardia. Edizione del T. C. I. 1904, costituenti altrettanti premi.

(Ogni Guida si compone di tre volumi a cui vanno nati sei fogli della carta al 100 000 della regione). — Doni del T. C. I.

15. "Filtro Berkefeld" per sterilizzare o filtrare l'acqua inquinata o potabile. Tipo periclitata. — Dono dell'Ing. Carlo Baumert, Milano, Via Principe Umberto 4.

16. Pila Pneumatici Pirelli per bicicletta. — Dono del Sig. A. Isnenghi, Capo console del T. C. I. in Riva di Trento.

17. Tre copie dell'*Ateneo in Italia* (nuova edizione del T. C. I.). Opera di gran lusso che descrive e illustra con una serie di 2000 splendide fotografie le bellezze artistiche e naturali di cui è ricca l'Italia. — Dono delle Ditte Capriolo & Massimino e Vonwiller.

18. Due accumulatori per motocicletta;

per automobile.

Doni della Ditta G. Hensemberger, Monza.

19. Dieci libretti d'iscrizione alla Casa sociale Pensioni Vitalizio. — Dono dell'Agensia di Firenze, Via Maffei 1.

20. Etagère stile inglese per la raccolta di tutte le pubblicazioni del T. C. I. — Dono della Ditta G. Beneggi, Milano, via Stella 30.

21. Sei portafogli in pelle di foca. — Doni dello Stabilimento di legatoria Torriciani e C., Milano.

La Fotografia a grandi distanze

I giorni d'autunno sono i migliori per la telefotografia coll'obbiettivo speciale chiamato il *Tele-obbiettivo* adottato su larga scala anche dai dilettanti.

Scopo della fotografia è di ottenere sulla lastra sensibile immagine di oggetti posti a grande distanza, in un formato ingrandito e ben dettagliato. In questo modo, alla distanza di più di 1000 metri, si può riuscire ad avere delle prove di una chiarezza e finezza sorprendenti. Non vi era che un inconveniente, una difficoltà per la telefotografia: il dovere ogni volta, prima di fare una prova telefotografica, svitare l'obbiettivo originale della camera per collocarvi invece il tele-negativo, sul quale in seguito si poneva l'obbiettivo. Solo così si poteva ottenere

la prova. L'idea dunque d'un apparecchio a mano diventava in tal modo illusoria, la camera non essendo mai pronta, e il fotografo amatore non si sentiva più la volontà di lavorare con un obbiettivo per la telefotografia.

Ad ovviare questo inconveniente la Casa Voigtlander e Sohn A. G. di Brunswick ha inventato, un tele-obbiettivo praticissimo detto *Alpin*. Con un sol giro di vite si fissa il tele-sistema nell'interno dell'apparecchio e ogni altra operazione è evitata, la macchina fotografica non aumenta di volume poichè il tele-sistema è nell'interno della camera.

La riputazione di cui godono i prodotti della Casa Voigtlander e Sohn rende inutile di aggiungere altri dettagli. La Casa stessa è d'altronde disposta a fornire agli interessati tutti gli schiarimenti che volessero richiederle.

22. Duecento Biglietti da visita in litografia con sigla T. C. I. — Scatola papeterie con monogramma. — Dono del T. C. I.

23. — Uno dei rinomati binocoli a prismi Voigtlander di qualità ottiche e meccaniche eccellenti sotto ogni rapporto, di dimensioni ridottissime, di peso minimo, di grande luminosità e con molto esteso campo di vista.

Dono della casa Voigtlander di Brunswick.

Per chiarimenti e cataloghi rivolgetevi alla Ditta Voigtlander & Sohn A. G. Brunswick (Germania).



UNA MEDAGLIA

ai benemeriti della Carta d'Italia.

La medaglia è assegnata in:

BRONZO a quei soci che avranno procurato entro il 1908 due nuove adesioni con l'acquisto in pari tempo del blocco dei 12 fogli arretrati della Carta d'Italia.

ARGENTO a quelli che alla medesima condizione avranno procurato quattro soci.

I soci che avessero già conseguita la medaglia di bronzo potranno cambiarla in quella d'argento presentando altre due iscrizioni coll'acquisto del blocco di fogli arretrati della Carta d'Italia.



La medaglia di bronzo è restituita e previa restituzione della medaglia in bronzo già ricevuta.

NORME AI SOCI E CORRISPONDENTI.

Si rammenta ai Signori Soci e Corrispondenti che il Touring, colla tenue quota di L. 6, non può assolutamente sostenere spese che non tornino di interesse generale per l'associazione. Per questo sarà sempre costretto di:

- Ritornare ai mittenti, senza dar corso alla pratica tutti i valori specialmente tutti i vaglia cambiati pagabili non sulla piazza di Milano) per la cui esazione occorrono spese o si debba subire una perdita.*
- Respingere tutti i valori non intestati semplicemente al Touring Club Italiano.*
- Respingere tutti i francobolli non internazionali.*

SOCI! Presentate nuovi aderenti al Touring, mediante Libretto di Adesioni che vien spedito dietro semplice biglietto recante l'indicazione L. A.

SOTTOCOMITATO NAZIONALE V. C. A.

La manovra di Piacenza — I premiati
Nuovi Comitati — Programma 1909

Il Sottocomitato nazionale del Corpo V. C. A. si è riunito il 10 novembre alla sua sede presso il Touring Club Italiano sotto la presidenza del senatore Bettoni.

Dopo una breve relazione della Manovra di Piacenza, che ha avuto un esito brillante come concorso di Reparti organizzati e come dimostrazione delle doti individuali e collettive dei Volontari iscritti al Corpo testè costituito per legge, il Sottocomitato nazionale ha espresso un voto di plauso al generale Chiarla che ha diretto brillantemente la Manovra, ai Reparti che vi sono intervenuti con vero spirito di sacrificio e di devozione al Corpo, ed al Touring che con generoso animo e con le consuete nobili tradizioni ebbe a sostenere in gran parte le spese non lievi dell'organizzazione dell'Adunata.

Il Sottocomitato nazionale ha dato incarico al generale Chiarla di stilare una relazione per la presidenza del Comitato centrale perchè sia trasmessa al Ministero della Guerra. Nello stesso tempo si sono formulati dei voti, ritenendosi urgente che per un'organizzazione seria e stabile del Corpo V. C. A. il Governo riconosca ai Volontari, dai quali richiede sacrificio di tempo, di esercitazioni e di denaro, alcune facilitazioni, come la dotazione ai Reparti di armi e munizioni gratuite per le esercitazioni, le facilitazioni di viaggio a tariffa militare in caso di Adunate autorizzate, e quelle prestazioni, da parte dei Comuni e delle Autorità militari, che riguardano l'alloggio e l'accasermamento dei Volontari durante le Manovre.

A seguito dell'esito della Manovra di Piacenza il Sottocomitato nazionale ha stabilito di premiare con grande medaglia d'oro i Reparti di:

Milano, Ancona, Firenze;

con piccola medaglia d'oro quelli di:

Gallarate, Verona;

con medaglia vermolla quello di

Padova;

con medaglia d'argento quelli di

Como, Genova, Imola, Maserada, Parma, Somma Lombardo;

e si è stabilita una solenne distribuzione di questi premi nella riunione adunata per il 29 novembre, in Milano.

Il Sottocomitato nazionale ha dichiarato costituito il nuovo Comitato provinciale di Piacenza e di Pavia e i Comitati locali di Maserada e Somma Lombardo. Ha preso provvedimenti che riguardano le nomine dei comandanti dei Reparti di Milano, Como, Maserada ed ha stabilito la massima di un programma 1909 che comprenda un'Adunata manovra da tenersi d'accordo tra il Comitato provinciale di Novara e quello di Milano nel maggio 1909 e un'Adunata-manovra da tenersi a Brescia.

Il Sottocomitato prese atto del saluto di plauso inviato dal Sottocomitato nazionale di Roma, comunicato col mezzo del signor Cosenzia, e mandò a ricambiare cordialmente.

AUTOMOBILI

WOLSIT

CHASSIS A 2 - 6 - 4 CILINDRI

VETTURE DA TURISMO

E INDUSTRIALI

Regolarità + Resistenza + Economia

OFFICINE LEGNANESI AUTOMOBILI WOLSIT

Anonima Capitale L. 2.000.000

OFFICINE — LEGNANO — DIREZIONE

DEPOSITO — Via Manzoni, 42
GARAGE — S. Cristoforo, 87

MILANO

Un importantissimo concorso fotografico.

Per iniziativa della *Famiglia Meneghina* e col l'appoggio del nostro Touring, dell'Associazione nazionale per il movimento forestieri, della Sezione milanese del Club Alpino e della Società Artisti e Patriottica, si è testé indetto a Milano un Concorso nazionale fotografico che si propone tra altro di raccogliere, in occasione del Cinquantenario della liberazione della Lombardia una collezione di documenti fotografici inediti dei principali luoghi ed uomini del Risorgimento Italiano. Fra le varie categorie del Concorso, si interessano particolarmente le Sezioni seguenti: paesaggi, monti e marine; riproduzioni di stampe, quadri e monumenti, fotografie sportive; collezioni turistiche.

I premi sono vistosissimi.

Il Concorso sarà chiuso da un'Esposizione fotografica che si terrà pure a Milano nei mesi di maggio e giugno 1909.

Tassa di circolazione

Ricordiamo a tutti gli interessati che col 1° Gennaio di ogni anno a termine dell'Art. 44 del Regolamento 27 Aprile 1908 n. 138 per l'esecuzione della legge 10 Dicembre 1905 n. 582, i velocipedi, motocicli ed automobili che circolano sulle aree pubbliche devono essere provvisti della corrispondente targhetta, la quale per comodità dei singoli contribuenti vien messa in vendita col 1° Dicembre dell'anno precedente al quale la targhetta stessa si riferisce.

I contravventori, sia pure nella massima buona fede, incorreranno nell'ammenda sancita dall'Articolo 4 della legge sopracennata, corrispondente al doppio della tassa.

Facciamo per altro presente che la validità della targhetta 1909 decorre col 1° Gennaio prossimo e che pertanto i velocipedi, i motocicli e gli automobili messi in circolazione a tutto il 31 Dicembre c. a. dovranno essere provvisti della targhetta 1908. Chi dunque per semplice inavvertenza non possesse bene attenzione di sostituire col 1° Gennaio, o sostituisse innanzi detto termine al proprio veicolo la targhetta 1909 a quella 1908, pur potendo dimostrare con l'esibizione della nuova targhetta d'aver pagato la tassa, sarà passibile di contravvenzione.

Ai velocipedisti ed ai motociclisti poi facciamo presente che la targhetta deve essere apposta sul

tubo dello sterzo del veicolo, oppure, quando per la forma di esso ciò non sia possibile, all'estremità anteriore del tubo orizzontale od in altro punto visibile della macchina.

Chi circola senza targhetta applicata al velocipede od al motociclo dovrà rispondere di contravvenzione ancorchè la porti in tasca, così ha deciso la Suprema Corte di Cassazione.

Una nuova facilitazione delle dogane francesi

E' noto come presso gli Uffici doganali francesi non si possano compiere operazioni per l'entrata ed uscita di automobili nei giorni di domenica. Orbene a togliere tale inconveniente in questi ultimi tempi maggiormente accentuato per il diffondersi dell'automobilismo, la Direzione delle Dogane francesi ha testé deliberato di autorizzare gli Uffici sottoindicati a compiere nei giorni festivi operazioni di transito per automobili *provvisti di foglio tritico*.

Ghyvelde-route, Stegnwoorde-Halluin, La Marlière, Le Touquet, Wattrelos-route, Toufflers, Balsieux-route, Blancmésaron-Quévrevain, Le Coq, Maulde, Malplaque, Bettignies, Jeumont-route-Hestrud, Cousoire (ville), Wallers, Morenrieux, Chain-Gué d'Ossau, Givet (4 cheminées), La Chapelle-Mont St. Martin, Longlaville, Joef-Sancy-le-Bas, Auboué, Doucourt, Mars-la-Tour, Arnaville, Champoy, Létricourt, Moncoel-route, Arracourt, Gogney-Nouveau-Saales, Wisembach, Plainfaing, La Schlucht, Ventron, Bussang, La Chapelle-sous-Rougement, Foussemagne, Montreux-chateau, Delle-Abbeville, Villars-sous-Blamont, Brémonecourt, Goumois, Le Villers, La Cheminée, Les Verrières, Les Forges, La Ferrière sous-Jougne, Pont de Bollegarde, Les Rousses-Basay, Désigny, Frangy, Serzin, La Calle, Evras-route, St-Jean de Sixt, Flumet, Séz, Lanslebourg, La Vachette, Larche-Garavan (Pont St. Louis), Brel, Fontan-Perthus, Bourg-Madame, Fos-Béhable, Urdos.

L'innovazione è vantaggiosissima massime per coloro che appunto approfittano della domenica per compiere brevi gite in territorio francese con l'automobile. Alle ben note utilità che reca l'uso del tritico si aggiunge anche questa.

CARTELLI INDICATORI

Offerte precedenti	.....	Cartelli N. 3052 L. 43 130
Deputazione provinciale di		
Vicenza	.....	.. .. 134 .. 2 000
Municipio di Montefiorino	.....	.. .. 1 .. 20
Municipio di Somma Lombarda	.....	.. .. 2 .. 70
Municipio di Montaleone	.....	.. .. 10 .. 20
Deputazione provinciale di		
Reggio Calabria	.....	.. .. — .. 70

Totale Cartelli N. 3191 L. 45 298

SERIE COMPLETA escluse
le Gomme

di tutto quanto occorre per costruire una

Vetturetta 8 HP. a 2 cilindri
a magneto

della OFFICINE FIAL - LEGNANO

L. 2400

Accordasi la rappresentanza nelle città non ancora impegnate
Rivolgersi ai Concessionari Esclusivi

BONZI & MARCHI — VIA S. NICOLA, 1 — MILANO



La Direzione del Touring, in sua ultima seduta, ha preso tra l'altro le seguenti deliberazioni:

RICEVIMENTO AI PARTECIPANTI AL CONGRESSO DEGLI ITALIANI ALL'ESTERO. — La Direzione approva le disposizioni prese per il ricevimento ai Congressisti, nel giorno 27 ottobre, alla sede del Touring, e si delega al Vice-Direttore Generale di porgere agli ospiti il saluto del Sodalizio.

RIFORMA DEL SISTEMA DI VOTAZIONE. — La Direzione delibera di portare nella prima seduta del Consiglio le proposte fatte dal Collegio dei sindaci per una riforma del sistema di votazione per l'approvazione dei bilanci e la nomina del Consiglio Direttivo.

RISTAMPE DI PUBBLICAZIONI E PROGRAMMA DI MASSIMA PER LE PUBBLICAZIONI 1909. — La Direzione delibera di dar corso alla edizione 1909 dell'*Annuario dell'Automobilismo*, e di procedere alla ristampa della *Guida di Grandi Comunicazioni* e dell'*Annuario Generale* per i soci nuovi 1909, e di una nuova edizione dei profili Albenga-Ventimiglia.

Come programma di base per le pubblicazioni da distribuire ai soci nel 1909, si stabilisce il seguente:
Rivista Mensile;
3 nuovi fogli della Carta d'Italia al 250 000;
Almeno 2 guide regionali illustrate.

CONGRESSO DELLA STRADA A PARIGI. — Si prende atto della relazione sullo svolgimento dei lavori del I Congresso internazionale della Strada a Parigi, e del testo delle votazioni, in tutte le Sezioni. Si delibera di incaricare i delegati del Touring di stendere un commento ai voti stessi, nel senso della loro applicabilità alle strade ed alle Amministrazioni Italiane, e di costituire con questo e con la relazione una breve memoria da presentare al Governo e da diffondere a titolo di omaggio alle Amministrazioni provinciali e comunali, alle Autorità e agli Uffici interessati.

CONGRESSO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEI PAESAGGI E MONUMENTI PITTORESCHI D'ITALIA. — Si delega al capo consule di Torino cav. uff. ing. Alfredo Rostain, di rappresentare la Direzione al Congresso che l'Associazione terrà nel novembre a Torino.

CONGRESSO INTERNAZIONALE DELLE APPLICAZIONI DEI MOTORI A SCOPPIO A PA-

RIGI. — Si delibera di accordare il patronato del Touring al Congresso.

FESTE TURISTICHE PER IL 50 ANNIVERSARIO DELLA BATTAGLIA DI SOLFERINO E S. MARTINO. — Si aderisce di massima al programma di un Convegno generale e gita turistica Desenzano Solferino-S. Martino-Castiglione.

SALON DELL'AUTOMOBILE A PARIGI. — Mentre si approva la partecipazione della città di Brescia nel Salone del Touring, all'Esposizione di Parigi, per la propaganda del Circuito internazionale di Aviazione del 1909, si autorizza anche la partecipazione dell'Automobile Club di Bologna, aderendo inoltre alla richiesta avanzata dalla Direzione della *Gazzetta dello Sport*, per la propaganda nel Salon del Touring al Giro ciclistico d'Italia, 1909.

Nel riguardi di quest'ultima iniziativa, si accede pure alla domanda della *Gazzetta dello Sport* perché la Direzione autorizzi i consoli a cooperare alla riuscita della manifestazione ciclistica nella organizzazione dei controlli e della preparazione sportiva.

CONGRESSO DELLA MOVIMENTO FORESTIERI A FIRENZE E DELLA SOCIETA' DEGLI ALBERGATORI A ROMA. — L'avv. Belotti riferisce dell'esito dei Congressi ai quali ha partecipato come rappresentante del Touring. Riferisce che l'ingegnere Tudeschi ha presentato la sua memoria sulla «viabilità turistica» quale vice-presidente della Commissione strade del Touring, col voto, approvato, che la Movimento Forestieri si associ al Touring nella propaganda per il miglioramento delle strade.

Si prende atto che il Congresso degli Albergatori ha risposto al saluto del rappresentante del Touring con un voto di plauso per l'opera del Sodalizio, benemerito per il miglioramento degli alberghi nei piccoli centri.



Automobili e Passaggi a livello.

L'Amministrazione ferroviaria non è responsabile dei danni cagionati ad un'automobile andata ad investire le barriere di un passaggio a livello, sebbene chiuse quando avrebbero potuto essere aperte, giacché il fatto della chiusura non poteva produrre altra conseguenza all'infuori dell'arresto dell'automobile, non già l'investimento, che deve essere esclusivamente at-

L'ultima novità del 1908

è l'invenzione
della Casa

Voigtländer

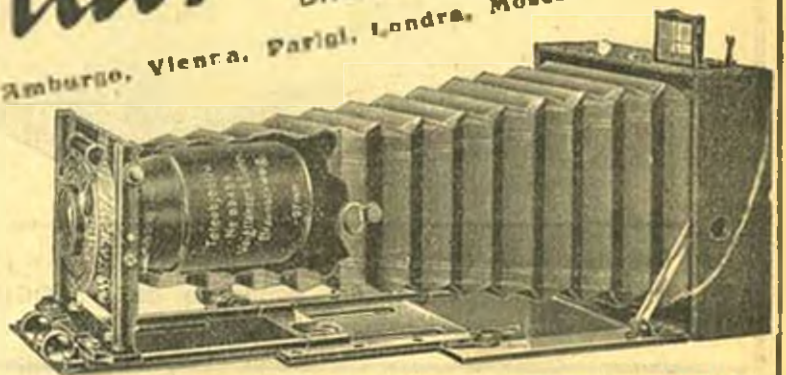
Succursali a Berlino, Amburgo, Vienna, Parigi, Londra, Mosca, New-York
sulla

TELEFOTOGRAFIA con
CAMERA ALPIN

Domandare il Catalogo N. 280, con
prospetto speciale sulla telefotografia.

Sohn, A. - S.
MANIFATTURA D'OTTICA
E MECCANICA DI PRECISIONE
BRUNSWICK (Germania)

Parigi, Londra, Mosca, New-York



tribuito alla mancata diligenza e imprudenza da parte del conducente della macchina, il quale ha l'obbligo e il dovere di assicurarsi che la strada innanzi a sé sia libera, ben potendo presumere la chiusura per ragioni di servizio a qualunque ora e a qualunque momento.

Sentenza 13 maggio 1908, della Corte di Cassazione di Roma, in causa avv. Rustici Benevento contro Ferrovie dello Stato.

L'assunto delle parti era il seguente:

Il Rustici sosteneva che era responsabile l'Amministrazione ferroviaria degli asseriti danni a lui derivati dall'investimento della sua automobile contro le barriere chiuse del passaggio a livello in un momento in cui avrebbero dovuto essere aperte. Le Ferrovie sostengono che la chiusura di detti passaggi sono destinate alla tutela del pubblico servizio, forse più che dei viandanti; che comunque, chi si acciuga ad attraversare un passaggio a livello ha dovere sempre di assicurarsi preventivamente se ne sia o meno consentito il transito, non potendosi da alcuno presumere che detto passaggio sia aperto o chiuso, dipendendo ciò dalle varie e molteplici esigenze del servizio ferroviario che non è tutto contenuto negli orari comuni; che era frustranea ed inconcludente al fine della causa la istruttoria voluta dal Tribunale, perché anche dimostrata in fatto la sussistenza di una irregolarità nella chiusura del passaggio, questa circostanza, non potendo essere esclusa a priori dal danneggiato, così da ritenersi egli legittimamente esonerato dal dovere di accertarsi se il cancello era chiuso od aperto, non varrebbe ad eliminare la sua colpa e non potrebbe invocare o spostare il causale del danno; che infine il danno solo possibile per Rustici sarebbe stato quello di aver dovuto aspettare per pochi minuti, di aver libero il passaggio se le barriere erano irregolarmente chiuse.

Di fronte a ciò il Tribunale ha riconosciuto implicitamente che i viandanti che si approssimano ai passaggi a livello per attraversarli non possono presumere la libertà o meno del transito, essendovi spesso motivi di chiusura delle barriere non indicati negli orari; ma poi mentre come conseguenza logica di questa premessa, avrebbe dovuto negare le chieste prove, le ha invece ritenute concludenti al fine della causa, potendo, secondo il ragionamento della sentenza, la chiusura non giustificata determinare la responsabilità dell'Amministrazione di fronte alle omissioni di diligenza dei terzi che non potevano presumere tale irregolarità.

Ora questo ragionamento è contraddittorio.

Le chiusure dei passaggi a livello sono destinate a tutela del pubblico servizio più che a garantire i privati, perché a questi è possibile sempre accertarsi se sia o meno consentito il transito desumendo ciò dalla presenza o meno delle barriere, mentre la ferrovia è obbligata a svolgere la sua marcia sulla linea tracciata con tale velocità da non poter sempre avvertire l'ostacolo o la responsabilità di questo sopra i passaggi a livello.

Codesti passaggi sono subordinati, per le finalità della Ferrovia, a tutte quelle contingenze di servizio che non possono essere prevedute dai terzi.

Niuno può accostarsi ad essi colla certezza di trovare la via libera e le barriere aperte.

Ora il Tribunale non poteva trovare un nesso di causalità tra il fatto della chiusura del passaggio e l'investimento e i danni derivatone al Rustici.

Costui, per quelle conseguenze del servizio ferroviario sopra indicate, non poteva avere la certezza assoluta che alcun ostacolo vi era alla corsa della sua automobile. Lo strado ferrate, dice l'articolo 1 del Regolamento 31 ottobre 1873 sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate, devono essere convenientemente chiuse e i passaggi a livello muniti di barriere mobili. Le Ferrovie possono far correre sulle loro vie treni straordinari, facoltativi, macchine solite, ecc. Onde nessuno può derogare a quelle norme di elementare prudenza che devono invece essere rispettate da chiunque percorre passaggi a livello su cui il transito per svariati e non prevedibili motivi può non essere libero.

Sarebbe quindi contrario ai principi generali che regolano la colpa in tema di danni, voler attribuire la causa di una lesione patrimoniale (guasto all'automobile) ad un fatto estraneo alla medesima ed incapace in sé di produrla in modo diretto. La chiusura delle barriere poteva produrre l'arresto dell'automobile se dall'arresto fosse derivato un danno o la chiusura fosse stata dimostrata arbitraria. Il viandante poteva pretendere un indennizzo. Ma ammettere che la chiusura, che il Rustici doveva ritenere fra gli eventi probabili, sia stata la causa dell'investimento suo, equivarrebbe invertire le parti e riconoscere il diritto all'indennizzo a favore di chi era stato la causa del danno. *Malfitis non est indulgendum*. Anche se si vuole ammettere una omissione colposa nelle Ferrovie, non si potrebbe in nessun caso far assurgere questa a motivo determinante dell'incidente, non potendosi ravvisare in essa una spinta a consummare l'atto colposo successivo che l'infornio ha prodotto e che risale a carico del danneggiato. Altrimenti bisognerebbe ammettere che qualunque trovi barriere chiuse, anche irregolarmente, possa non farle aprire, ma sfondarle per chiedere poi i danni derivatigli dall'urto. Ora l'articolo 52 del Regolamento citato dice che è permesso di attraversare detti passaggi a livello senza fermarvisi, quando le barriere siano aperte dal personale della ferrovia.

E l'articolo 49 del Regolamento dell'ottobre 1901 per il servizio guardiani cantonieri Rete Adriatica — dice che le barriere di tali passaggi in strade pubbliche molto frequentate saranno tenute « abitualmente » aperte fra gli intervalli — ma « abitualmente » non significa né che la Ferrovia non possa farle chiudere per ragioni speciali di servizio temporaneo, né che i terzi possano presumere di trovarle aperte quando la presunzione può contrastare con quelle speciali ragioni di servizio non contenute negli orari.

L'articolo 13 del Regolamento 11 ottobre 1879 dice che le dette barriere devono essere chiuse almeno cinque minuti prima del passaggio dei convogli, ma non stabilisce poi alcun dato per l'apertura assunto in previsione di quelle eventuali ed eccezionali contingenze di servizi non contenute negli orari e in omaggio di un maggior grado di diligenza nel guardiano che deve salvaguardare, anche con una chiusura preventiva o susseguente al termine minimo sopra detto, la incolumità della via ferrata affidata alla sua custodia.



ATALA

Velocipedi di Primo Grado

GUIDO GATTI & C. - MILANO, Corso Lodi, 50 A

Il Tribunale, quindi, per quanto abbia riservato al merito ogni decisione, ha coi suoi apprezzamenti e più ancora con i mezzi istruttori disposti, pregiudicando le ragioni della Ferrovia, ha violato e falsamente applicato la legge speciale, ha omessa una contraddittoria motivazione ed ha violato i principi regolatori della colpa e quelli relativi alle prove.

Ritenuta la fondatezza del primo mezzo la Corte trova inutile occuparsi del secondo.

Per questi motivi, la Corte cassa la denunciata sentenza.



Legali

- Cavriglia Avv. Eliseo Viligiardi.
- Ferrara Erbognone .. Avv. Attilio Strada.
- Finalmarina Avv. Burone Lercari nob. Lorenzo.
- Foggia..... Avv. Felice Altamura.

Medici

- Anzola Emilia Dott. Aristide Giovanardi.
- Belluno Dott. Carlo Pagani.
- Bujs Dott. Luigi Colussi.
- Callio Dott. Pietro Vittorelli.
- Castel Guelfo Bologna Dott. Giuseppe Venturini.
- Cazzago S. Martino Dott. Severino Canigo.
- Cerva..... Dott. Gabriele Lo Presti.
- Demonte..... Dott. Giulio Giambattista Zerbini.
- Ferentino Dott. Pompilio Martelli.
- Fontanelle d'Oderzo. Dott. Giorgio De Luechi.
- Formigine..... Dott. Cincinnato Perfetti.

- Fossano Dott. Giuseppe Bersano.
- Fubino Dott. Ernesto Barbieri.
- Ilma Dott. Cesare Sanchez Aycorbe.
- Marengo di Marmirolo Dott. Antonio Cavalieri.
- Massa Dott. Antonio Giampaoli.
- Pustino Brianza Dott. Giuseppe Grassi.
- Varano Borghi Dott. Oreste Besta.

Consoli che cessano dalla carica.

- Abbiategrosso Michele Colombi.
- Aquila (Cons. Milit.) Arturo ten. Spigo.
- Bagheria Cav. Alberto Notarbartolo di Villarosa.
- Bagnolo Mella Paolo Marinoni.
- Bellagio Rag. Giuseppe Grandi.
- Bellano Attilio Castelli.
- Bene Vagienna Terenzio Turbilla.
- Bologna Centofanti Ulisse.
- Cav. Carlo Sandoni.
- Borgomanero Giuseppe Zerboni.
- Boves Eugenio Pirinoli.
- Brindisi..... Arturo Battistoni.

Legali che cessano dalla carica.

- Acqui Avv. Marco Aurelio Costa.
- Aquila Avv. Oscar Colella.
- Ascoli Piceno Avv. Odoardo Tinti.
- Bagni di Montecatini Avv. Michele Mazzoni.
- Borgomanero Avv. Carlo Monti.
- Bozzolo Avv. Carlo Piccioni.

Medici che cessano dalla carica.

- Bassano Dott. Marino Micheli.
- Bosnasco Dott. Alessandro Maggi.

Soci Benemeriti.

- Bottino Marco, S. Remo — Bozzolo Natale, Milano — Capponi Luigi, Bologna — Carini Domenico, Barletta — Coltellacci cav. uff. ing. Costantino, Cor-

ITALIA

14, 20, 35, 45, 50 HP.

4 Cilindri.

60-75 HP. 6 Cilindri.

MOTORI — CHASSIS — VETTURE
CANOTTI — PEZZI DI RICAMBIO

Esecutiva Generale
di vendita:

AUTOCOMMERCIALE

Anonima - Sede in **TORINO** - Via Petrarca, 29-31

Garages succursali: Padova, Mestre, ecc.

EDOUARD DUBIED & Co - Couvet, 22

(SVEVIZZERA)

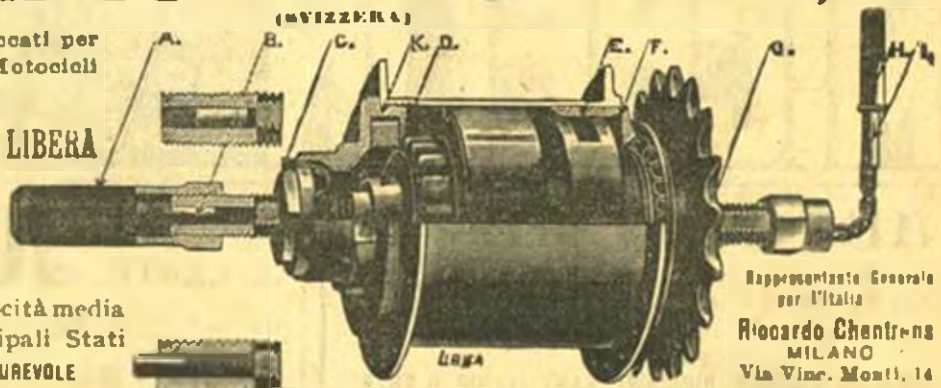
Fabbrica di pezzi staccati per
Velocipedi, Motorcicli
e Automobili

MOZZO A RUOTA LIBERA

"EDCO,"

TRE VELOCITÀ

Preso diretta per velocità media
Patentato nei principali Stati
SEMPLICE - SOLIDO - DUREVOLE



Rappresentante Generale
per l'Italia
Riccardo Chentrens
MILANO
Via Vinc. Monti, 14

naro rag. Giovanni, Bergamo — Cucavaz Antoluo, Cividale — Del Monaco ing. Salvatore, Spinazzola — Fasulo ten. Enrico, Bologna — Frassoni Eugenio, Zogno — Gagliardi Umberto, Buenos Ayres — Grassi Giovanni, Milano — Landini rag. Aldo, Bologna — Landucci Camillo, Lucca — Lovisolo Giulio, Torino — Marchisio Pietro, Raceconigi — Mauprives Carlo, Milano — Mazzeuchi Luigi, Maslianico — Michetti Paolo, Milano — Morzenti Emilio, Ghisalba — Pacchioni Bolardi Susanna Girolamo, Monchio — Paglia cav. rag. Calisto, Bovisio — Passani Arturo, Castiglione delle Stiviere — Pilletti Dante, Corniglio — Pheletta Antonino, Pratolongo Oscar, Cogoleto — Tavazza Ella, Milano — Zanchi rag. Umberto, Venezia.

Alessandrini Guido, Reggio Emilia — Almeda Paolo, Trieste — Ameglio Marcello, S. Remo — Barucco ing. Alfredo, Sturla — Bussoli Virgilio, Ponte S. Pietro — CHAZALETTES ELVIRA, Torino — Chiappe Vincenzo, Aulla — Del Pela dott. Giovanni, Firenze — Ferrara ing. Silvio, Grattarola Luigi, Casalmonferrato — Martinotti Alfredo Arturo, Genova — Mazza geom. Silvio, Baiso — Pessina Giuseppe, Lecco — Principe Domenico, Catanzaro — Radnisky ten. Giacomo, Mogadiscio — Travaala Annibale — Vivalda Luigi, Ancona — Zerbi Genesio Paolo, Reggio Calabria.

TOTALE N. 1423.

Soci quinquennali

Alberti Paolo, Milano — Alessandr Luciano, Milano — Anprimo Tullio, Genova — Bacchi Ottorino, Roma — Bellini Cesare, Tortorici — Billia Ferdinando, Ivrea — Illumer Giovanni, Nembro — Bonetti rag. Pietro, Calco — Calvetti avv. Mario, Torino — Capella dott. Luigi, Parma — Etchegaray Juan, Buenos Ayres — Fabbri Cesare, Loro Ciuffena — Figliuolo rag. Alberto, Catanzaro — Futen Umberto, Buenos Ayres — Gamba dott. Clemente, Torino — Guido cav. Guido, Milano — Howard Crook F. C., Ambleside — Maglione Candido, Vico Canavese — Mancini Alessandro, Fossombrone — Mariani

Marco, Rubiera — Mazzola Annibale G., Torino — Mignone Giuseppe Vito, Genova — Monti dott. Achille, Pavia — Nava Edoardo, Codroipo — Panchieri Nicola, Viadana — Plumatti Giulio, Torino — Sarti prof. Luigi, Parà.

Becchi Giacomo, Genova — Benamor René, Buenos Ayres — Bertoni Raffaele, Puerto Piramide — Borgonovo Enrico — Brasca prof. Luigi, Milano — Cabibbi Giulio, Torino — Catenario Enrico di Quadri, Napoli — Cometta Fidel J., Buenos Ayres — Cova Carlo, Somma Lombardo — David Alex-Henry, Londra — Etchegaray Juan, Buenos Ayres — Federizzi nob. Leopoldo, Milano — Floravanti Mario; Giachetti Enrico, Firenze — Grassi Mariani Luigi; GRASSI MARIANI FABBRI ISA, Duddova — Mignone Marcello, Genova — Pellagri dott. Guido, Bologna — Rebutti Antonio, Guayaquil — Rizzioli Olga, Venezia — Rospirolli Giuseppe G. B., Nemi — Zanella Amilcare, Rodondesio.

Anellotto cav. Giovanni, S. Donà di Piave — Assolini Arrigo, Luino — Berla Edoardo, Milano — Biraghi Eugenio, Milano — Bonamore rag. Armando, Milano — Calderara Silvio, Gallarate — Cozzi rag. Mario, Milano — Dacomo Alessandro, Milano — Frette Lorenzo, Milano — Giuffrè Luigi, Callavuturo, Guidoni Alessandro, Monza — Mauri avv. Giuseppe, Garganzola — Mortocchi Edoardo, Firenze — Parodi Ernesto, Rivarolo Ligure — Rolandi Luigi, Milano — Salomon Bruno, Cordoba — Sereno Gabriele, Torino — Tamburini Beniamino, Rosario Santa Fé.

PER I SOCI AUTOMOBILISTI

venne recentemente creato un artificio distintivo a forma di scudo, da applicare alla automobile nella parte vicina al cofano. — Esso è in due tipi: d'argento che è in vendita a L. 20 — argentato " " " " 9 —



DOPPIO-PHAETON.

Chassis e Vetture



TIPO CORSA A TRE POSTI.

forza 14-16 HP. - quattro cilindri.



AMBULANZA.



Chiedere Listini illustrati e Catalogo descrittivo

alla

Succursale per l'Italia:

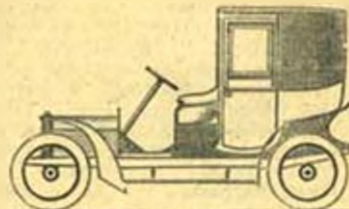
Gerenza A. FUSI & C. MILANO

DIREZIONE: Via L. Mascheroni, 43

GARAGE: Via G. Pallavicino, 19



LANDAULET CON DAIS.



COUPÉ DA CITTÀ.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni ai Soci del 1908.

1. *Rivista* — dal mese d'iscrizione.
2. *L'Annuario Generale 1908-1909* (distribuito).
3. *Carta d'Italia del T. C. I.* — 8 fogli — sono stati distribuiti finora i fogli di Siena, Verona, Etna, Messina. Quelli di Como e Perugia sono in stampa avanzata e verranno distribuiti a fine Ottobre; seguiranno poi subito Cefalù e Catania.
- Il blocco dei primi 12 fogli pubblicati nel 1900-1907 sono in vendita per i soci al prezzo di L. 6,20 franco di porto.
4. *Umbria*, guida ferroviaria illustrata (distribuita).
- Puglie*, guida ferroviaria illustrata (sarà distribuita entro il corrente anno).

Agli automobilisti e motociclisti

Ricordatevi che il Touring è il solo concessionario per la vendita del Libretto per certificato d'idoneità a condurre automobili e motocicli. — Prezzo L. 1,50 presso il Touring e gli Uffici succursali.

Il Touring s'incarica pure della preparazione delle targhe obbligatorie per automobili e motocicli.

Le due *larghe per automobile* in ferro smaltato franco di porto in Italia costano L. 8.

La *larga per motociclo* pure in ferro smaltato franca di porto in Italia costa L. 3,50.

Indicare nell'ordinazione il numero della provincia o quello della licenza.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Ottobre 1908

SOCI VITALIZI. (1)

AVENSA, Cebrini di S. Martino Paolo — BIELLA, Trabucco Giovan Ernesto — BRESCIA, Franceschetti Nino — BUENOS AYRES, Costagna Davide; Liberti G. Emilio; Valsecchi Enrico — CANTON, (Cina) Lipa Carlo — CARRARA, Pubblicotti comm. Bernardo — CASTEL S. PIETRO, Parenti Mario — CHIUSI, Giometti Italo — COSTANTINOPOLI, Mella cav. prof. Carmelo — GARGNANO, Bertolini Emilio — GIRGENTI, Deputazione Provinciale — MAZZARINO, Barilli Antonino — MEZZOLOMBARDO, Dalle Case Pietro — MILANO, Barosi Ing. Giovanni; Molteni Alessandro — NAPOLI, Freilander Immanuel; Toselli Paolo Emilio — NETTUNO, Ruggiero Antonino — NICOSIA, Salomone cav. Guglielmo — PADOVA, Grandassi Giuseppe — PORTO TORRES, Garzona Ing. Ottavio —

Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

VACUUM OIL COMPANY

S. A. I.

Piazza De Ferrari, 40

GENOVA

OLI E GRASSI LUBRIFICANTI PER VETTURE
E CANOTTI AUTOMOBILI - MOTOCICLETTE

Marche approvate dal Touring Club Italiano:



VACUUM MOBIL OILS

AUTO VÉLOCITÉ MOBIL OILS

VACUUM MARINE MOTOR OIL

VACUUM GRAPHITE GREASE

VACUUM MOTOR GREASE

AGENZIE E DEPOSITI

MILANO - Via Meravigli, 8.

TORINO - Corso Oporto, 2.

ROMA - Via Nazionale, 172.

VENEZIA - S. Fosca, 2278.

NAPOLI - Corso Umberto I., 325.

SAMPIERDARENA - Via V. Em., 32

FIRENZE - Via Orivolo, 43.

BOLOGNA - Via Rizzoli, 16.

BRESCIA - Via Torre d'Ercolo, 76.

INTRA - Corso L. Coban hi, 6.

BIELLA - Piazza del Duomo, 8.

CAGLIARI - Via S. Eulalia, 17.

PALERMO - Via Maletto, 3.

CATANIA - Piazza dei Martiri.

MESSINA - pr. G. Orlandi e Figli.

ROMA, Marignoli march. Giacomo; Montagna cav. avv. Giulia Cesare. — TORINO, Chagelle Luigi Giovanni — TREPPIO, Gargallo di Castellental march. P. — VENEZIA, Busetto Attilio; Spada Nicolo — ZURIGO, Keyser Walther.

SOCI ANNUALI. (**)

- ALESSANDRIA. — Marziani Dino, Vaccari prof. Francesco.
Cassine. — Damia Carlo.
Tortona. — Forzano Tommaso.
 ANCONA. — Monelli Paolo.
Filofrano. — Villani Luigi
Jesi. — Abbruzzelli cav. Giuseppe, Cerilli Ferruccio, Zuccarini Manlio.
 AQUILA. — Montanari ing. Tommaso.
Calascio. — Graziosi Savino.
Castel del Monte. — Aromatarlo dott. Arvino.
Civitella Roveto. — Catenaro Luciano.
Popoli. — Lattanzio Antonio
 AREZZO. — Carimini rag. Alberto.
Poppi. — Fantani cav. Olinto.
 ASCOLI PICENO. — Alessandrini Livio, Grossi prof. Beniamino.
Fermo. — Egidi avv. Guido, Seganti Mario.
Montesampietrangeli. — Cardinali Guido Mario.
 AVELLINO. — Zappella Michele.
 BARI. — Altamura, — Maffei ing. Lorenzo.
 BELLUNO. — Fonsaso. — Ravaro Mario.
Pieve di Cadore. — Dell'Ugnone Giovanni, Tessitore Carmelo.
 BERGAMO. — Bongiovanni Luca, Casara Cirillo, Cremonesi Luigi, Ferrari Alfredo, Nava Landolfo, Domenighini prof. Francesco.
Clusone. — Marzocchi Alberico.
Locere. — Gallini avv. Orazio, Martinoli Filippo.
 BOLOGNA. — Casalnovato Artaserse, Fiorini Pietro, Mazzer Giuseppe, Moro Gino, Pasi Alberto, Pignoni ing. Filippo.
Bentivoglio. — Argazzi Alberto, Bragaglia Ugo, Calanchi Alcardo, Cazzola Attilio, Cocchi Cesare, Filippini Carlo, Neri Ernesto.
Castelmaggiore. — Badini Astorre, Zenoni Vincenzo.
 BRESCIA. — Andreani Giovanni, Borghetti Giovanni, Bulla Guglielmo, Dal Doss Giulio, Dandoli Ercole, Draghetti Edmondo, Massara Carlo, Paroli Raul.
Gardone V. T. — Ettore cap. Filandro.
Ponte Caffaro. — Cimaroli Silvio.
Stocchetta. — Diener Giulio.
 CAGLIARI. — Amat di S. Filippo nob. don Carlo.
Bosa. — Nucci Massidda Pietrino, *Carloforte.* — Borlone Pietro, Meili Teodoro, Sola Abele.
 CAMPOBASSO. — Verdone avv. Francesco.
 CASERTA. — Caiazzo. — Ciampini Domenico.
Teano. — Antico Casino dell'Unione.
 CATANIA. — La Camiola Giovanni, Matranga Rosario, Tedeschi Azaria.
Randazzo. — Vagliasindi del Castello Attilio, Vagliasindi del Castello cav. Edoardo.
 CATANZARO. — Cotrone. — Bruno Agostino, Cal'egari Giovanni.
Mongiana. — CLERICI ANTONIETTA, Morabito Luigi.
Nicastro. — Marino ten Alfonso.
 CHIETI. — Pollutri. — Di Gerolamo Francesco.
 COMO. — Bianchi rag. Giuseppe, Caplaghi dott. Carlo, Morlo Aurelio, Pozzi Rodolfo.

(**) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 3 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6, se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato, entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la tessera di riconoscimento

FREERA

è la migliore marca di

Serie e Materiale completo

per la costruzione di BICICLETTE - BICICLETTE A MOTORE

MOTOCICLETTE - FURGONCINI

Chiedere listini e offerte per il 1909 alla

SOCIETÀ ANONIMA FREERA & MILANO

Officine Meccaniche TRADATE (Como)

Torino - Padova - Parma - Bologna - Mantova - Firenze - Roma

Ardena. — Bianchi Angelo, Giranzini Antonio.
Citeio. — Pozzi don Gilberto.
Esino Inferiore. — Barindelli Gerolamo.
Lazeno. — Ruspini Giuseppe.
Lecco. — Canali Luigi, Magnocavallo Luigi.
Malnate. — Catena Pollicarpo.
Mostrato. — Bianchi-Porro Rodolfo.
COSENZA. — Montalto Uffugo, Catanzaro Pietro.
Mormanno. — La Greca dott. Alessandro.
S. Sofia d'Epiro. — Bugliari Riccardo.
CREMONA. — Ferrari Vincenzo, Giardini Luigi Carlo, Manini Italo.
Gombito. — Caprotti Diomede, Sorresinotti Francesco.
Grumello. — Bellazzi Carlino.
Vicobellignano. — Aroldi Tonino.
CUNEO. — Oggero Carlo.
Barge. — Associazione « Pro Barge »
Dronero. — Bianco Giuseppe.
Festona Demonte. — Dutto Matteo.
Fossano. — Grossi ten. Luigi.
Frabosa Sottana. — Rostagno dott. Demetrio.
Gottasecca. — Praglla dott. Agostino.
La Morra. — Marengo Domenico.
Moretta. — Masino geom. Cristoforo.
Savigliano. — Ferrero Giovanni.
FERRARA. — Calzolari avv. Armando, Golfari Alfeo, Hirsch Giacomo, Motra Guido, Poppi Leopoldo, Quartaroli cap. Ernesto, Rossi Eugenio.

FIRENZE. — Bianchini Vitelliano, Della Cella dott. Faustino, Alfredo, Morrocchi Eduardo, Murphy Charles R., Nosterini sac. Pietro, Pieroni rag. Alfredo, Pignatelli Filippo, Raggi Francesco, Rieciarelli Mario, Scand prof. Arduino, Tesci Demetrio.
Bagno a Ripoli. — Smeraldi Roberto.
Bagno di Romagna. — Ainò dott. D. Fabbri Pasquale.
Cd. Marconi. — Gavazzi Bartolomeo, Gavazzi Foresto, Gavazzi Giuseppe, Gavazzi Nazzareno, Gavazzi Pellegrino.
Casone. — Fanti Sabatino, Fanti Vincenzo, Lotti Domenico.
Casarsese. — Duoceschi Fortunato.
La Maschera. — Alazzi Amerigo.
Le Piastre. — Giannoni Luigi.
Lucecciana. — Bartoli Ottorino.
Pistoia. — Blagni rag. Egidio, Bruni Giulio, Puli Niccolò.
Pratolino. — Ponzalli Olivo.
Quinto. — Cianfanelli Aristodomo.
S. Marcello Pistoiese. — Farina Neri.
S. Quirico di Vernio. — Gualtieri Adolfo.
S. Vivaldo. — Ciulli Italo.
FOGGIA. — Candela. — Di Fabio Prospero.
FORLÌ. — Pedriali Luigi.
GENOVA. — Banchieri Carletto, Bandiera Ernesto, Bertolotto dott. Ippolito, Bonetti dott. Emiliano, Bossi Guglielmo, Burlando Giuseppe, Burlando Luigi, Canali prof. comm. Pietro, Cappel avv. Mario, Castello rag. Mario, Centurini Marcello, Cordano Lui-

gi, Corsi cap. Marino, Cortopassi Vittorio, Cosulich Ermenegildo, Damerini Antonio, Dupueto Alberto, Fiori Corrado, Imperato Graziano, Livraga Ruzo, Mangiamarelli Raffaello, Massa Tomaso, **MASSONE GIUSEPPINA.** Olcese Biagio Angelo, Origone Giovanni, Passante Agostino, Pelagatti Filippo, Pessenti Luigi, Piaggio Henry, Poppi Giovanni, Pucello Enrico, Re dott. Angelo, Rezzo Luigi, Rocca Dante Niccolò, Rocca Raffaello, Rossi Dario Giuseppe, Tacchini don Mario, Todoro dott. Giovanni, Viganego Luigi, Viviani Angelo.

Alasio. — Gregorovius Carlo.
Bolzaneto. — Colano cav. Giuseppe, Micheli Rodolfo.
Borzoli. — **COSTA GIUSEPPINA.** Costa ing. Luigi.
Camogli. — **MONTI GIUSEPPINA.**
Chiarari. — Lanata Edoardo.
Cornigliano Ligure. — Bollo Thomas T.
Nervi. — Martino don Giuseppe, Massa Nicola.
Pontedecimo. — Pastore G. B.
Rivarolo Ligure. — Parodi Ernesto, Parodi Francesco.
Sampierdarena. — Rolla Ferdinando.
Sarona. — Blengini Michele, Bascaro Bozzolan ing. Antonio, Burzo Pietro, Colombatto Rocco Giovanni, Guarnieri dott. rag. Giovanni, Prandi Giuseppe, Rampone Annibale, Ricci Ettore, Robotti Carlo, Storari Alcide, Sugliani Giovanni, Thuiper Egidio, Zenoni Rodolfo.



La Luminosa

Regina delle lastre fotografiche

SERRAVALLE SCRIVIA



Prem. Fabb. Nazion. di Decalcomia:
 PER USO INDUSTRIALE
 Specialità in Marche per
 VELOCIPEDI
G. Didone, Milano
 Via Gaudenzio Ferrari N. 1

Egregio Consocio,

Ha lei un Freno Carloni

"Duplex", ?

Se sì, e se ne è soddisfatta, sarebbe lei tanto cortese di scriverci due righe attestanti i pregi di questo freno (istantaneità, dolcezza di manovra, azione permanente in discesa, ecc.) in confronto di tutti gli altri freni esistenti ?

Persuasi del favore, le porghiamo i più vivi ringraziamenti e distinti saluti

FRENO CARLONI.

S. Vincenzino 4 - Milano.

GROSSETO. — *Massa Marittima.* — Barpi Aronne.
Port' Ercole. — Bernardini Romeo, Campo Giuseppe. 44
S.ta Liberata. — Prosperini Antonio.
LIVORNO. — Gabriellini Agide Gino, Mecocci Alberto.
LUCCA. — Bevilacqua geom. Carlo, Savio cav. Egidio.
Altopascio. — Montanelli Gioacchino.
Peccia. — Amoretti Carlo.
Seravezza. — Mattei Giovanni.
MACERATA. — Materazzi Visconti Carlo.
Camerino. — MANZOTTI MIMMA
MANTOVA. — *Asola.* — Reina Carlo.
Piubega. — Pistoni Angelo.
Sernide. — Bonini Umberto.
MASSA CARRARA. — *Caprigliata.* — Lunini dott. C.
Carrara. — Caprini Paolo, Fabbricotti comm. Bernardo, Polleschi Gino, SALVINI LILIA, Salvini Umberto.
MESSINA. — Diara Angelo, Scarpuzza Costantino.
S. Agata Militello. — Faraci Nicola Antonio.
MILANO. — Andenna Adolfo, Argenti Renato, Barilli Luigi, Barutti dott. Emilio, Bonanomi Ettore, Bongrani rag. Primo, Bornaghi Augusto, Bosshard Alfredo, Brunotti Giuseppe, Busca Marco, Campogalliani Giov. B. Carlo, Cantù Enrico, Chiappa Ultimo, Colombo Edmondo, COZZI PIERINA, Dacomo Alessandro, Di Giorgio Vito, Donatelli Martino, Fano Ugo, Galli

Oscar Arnaldo, Gianni Francesco, Giudici Luigi, Iucker Giacomo, Le Conte de Hohenstein, Levi Egidio, Levi Salvatore, Lucca rag. Flaminio, LUSVARDI ADA, Maffi dott. Fabrizio, Maggioni Luigi, Magni Attilio, Mariani Vittorio, Masè Pilade, Mauro Ambrogio, Meizi Antonio, Molteni Giovanni, Molteni Piero, Negri Adolfo, Orlandini Noè, Paluso Fernando, Picconi Enrico, Pompucci rag. F., Savoia Giuseppe, Schiavonati Livio, Sessa Giulio, Sighinolfi Giulio, Società Anonima Omnibus Vettur., Strino Vincenzo, Teodoro Lino, Terenghi Alfredo, Vidossich Edoardo.
Boffalora Ticino. — Colombo sac. Primo.
Busto Arsizio. — Fellini Ottorino.
Codogno. — Lambertini Carlo.
Gallarate. — Pastorelli Paolo.
Giulia Minore. — Landoni Enrico.
Inceruno. — Bennaglio Eusebio.
Lodi. — Amati Libero, Cavallini Francolini Alfredo, Fiorini ing. Antonio.
Munza. — Bestetti Pietro, Guidoni Alessandro.
Olgiate Olona. — Milani Francesco.
S. Colombano Lambro. — Stendrini Antonio.
Settimo Milanese per Seguro. — Argeo don Giovanni.
Turbigo. — Municipio.
MODENA. — Moneglioni Antonio.
Bomporto. — Kuehler dott. Giacomo.
Fiorano. — Cap. Luigi Cuoghi.
NAPOLI. — Baldassarre Tranquillo, Brancata Michele Principe

di Apricena, Baracchi Enrico, Catuogno Arturo, Giorgio Luigi, Cavalieri Gaetano avv. Giovanni, Lalla rag. Antonino, Magliocco avv. Felice, Mazzetti, Giacinto, Rossi Giulio, Russo Raimondo, Vecchioni Roberto.
Pozzuoli. — Mancini sac. Marco.
NOVARA. — *Baceno.* — Fornara sac. don Francesco.
Biella. — Crida Giovanni, Ottolenghi avv. prof. Emilio.
Campiglia Cerro. — Magnani Ghisò Pietro.
Candelo. — Viana Francesco.
Cossato. — Boletti Giov. Battista.
Intra. — Colombari Giovanni, Melchionni Luigi.
Lessona. — Mora Valerio.
Mosso S. Maria. — Società Club Sport Mossese.
Netro. — Galda Antonio.
Quindici. — Guglielmotti Bracco Clodoveo.
Rima. — Azerio Giulio.
Soriano. — Società Operaia di M. S.
Vercelli. — Chiabò Carlo, Ponte Miguel, Soldato geom. Giovanni, Vercellino Carlo.
PADOVA. — Malagoli Mario.
Abano. — Sette rag. Alessandro.
Bagnoli di Sopra. — SCAPIN BRAZOL MILIZIA contessa VITTORIA.
Este. — Dolfini Ezio, Vigato rag. Angelo.
S. Pietro in Gu. — Todescan Giuseppe.
PALERMO. — Alagna rag. Clemente, Amorati ing. Paolo, Bonanno cav. Edoardo, Cosentino Giuseppe, Di Carlo Eugenio, Di

10% SCONTO

Al soci del Touring Club Italiano acquistando le celebri Bicyclette

RALEIGH

Chiedere catalogo accennando al numero di tessera

Agenzia Generale per l'Italia: MILANO - Corso Garibaldi, 102

La mancanza di appetito, la cattiva digestione ed i bruciori di stomaco, sono disturbi che rendono le persone malinconiche ed inquiete.



La Tintura acquosa
 di Assenzio Mantovani
 di VENEZIA

fabbricata fino dal 1658.
 guarisce mirabilmente tali disturbi.

QUASI TRE SECOLI DI SUCCESSO

GIROLAMO MANTOVANI - VENEZIA - Farmacia al Redentore

« Il peso, ecco il nemico.

« Il 5% di peso in più porta il 14% di aumento di spesa. »

Bibendum

Consultate il Catalogo 1908
 delle automobili leggere

“LANCIA,”

che sono realmente
 le più economiche!

Lancia & C. - Torino

Via Ormea, 89 - 91

Gregorio Rosario, Lombardo Francesco, Forricone Gioacchino, Splna Pandolfini Franco.
Callaturato. — Gruffè L.
 Gangi. — Bizzari Alberto.
 PARMA. — Chiari Alberto, Ferrotti conte Gabriele, Goccadoro Dante, Melosi Silvio, Monticelli Furio Camillo, PONZI LAURA.
Tizzano. — Casoli geom. Antonio.
 PAVIA. — Bonelli cav. Carlo, Mori Valerio, Nozza Giuseppe, Sordelli rag. Luigi.
 Broni. — Alesina Carlo, Cambieri Carlo, Marconi Carlo.
Corteolona. — Grassi Angelo.
Pieve del Cairo. — Vestri cav. cap. L.
 S. Cristina. — Corbellini Vitt.
 PERUGIA. — Terroja. — Bernetti Aldo.
 PESARO URBINO. — Fano. — Di Montevecchio Gualfredo.
 PIACENZA. — Ferrari rag. Achille.
Ricergaro. — Manzi prof. G. B.
 PISA. — Carpanini Alfredo, Tizzoni avv. Ugo.
 PORTO MAURIZIO. — Tadisi geom. Ermanno, Valenti prof. don Gian Luca.
 Oneglia. — Languaglia Giuseppe, Rovere Ottavio.
 S. Remo. — Bonetti avv. V., Drago Giov. B.
 POTENZA. — Cancellara. — Basile cav. dott. G.
 Matera. — Riccardi prof. dott. R.
 Pietragalla. — De Bonis Domenico.
 RAVENNA. — Mondadori geom. Luigi, Torriani cap. Guido.
 Coccovia. — Bazzoni Dino.
 Santeramo. — Grillo Romeo.

REGGIO CALABRIA. — *Gerace Superiore.* — Spanò Giovanni.
Scilla. — Barrese geom. A.
Sinopoli. — Ripaceo dott. Filippo.
 REGGIO EMILIA. — Bagni Umberto, Bovogni Armando, Chiari Aldo, Rivi geom. Acazio.
Castna. — Vezzosi Domenico.
 S. Martino in Rio. — Ditta Storchi-Sabatini.
 ROMA. — Ballini Renzo, Bottesella Giuseppe, Brambilla Carlo, Bucci rag. Vittorio, Calvetti Marcello, Carosi cav. Ubaldo, Cavajoni Angelo, Clementoni Fernando, Dalhuono Giuseppe, De Pisa Felice, Di Carlo Tomaso, Garonna V., Giannoli Alfredo, Giannotti Aureo, Giusti Gino, Grignola Giuseppe, Gualdi ten. dott. Ettore, Jacoli ing. Mario, Leoncini ten. col. Oreste, Long Ernesto, Marcelli Nicola, Marucci Pilade, Meroy Herbert, Nani prof. comm. Raffaele, Ogeni ten. Alessandro, Pieroni Ottorino, Ponzini Francesco, Porrens Eugenio, Puccioni ing. Corrado, Roeder Massimo, Romoli Enrico, Rossi Ettore, Rossi Tito, Rubino dott. Gaetano, Savino ten. Luigi, Serena di Lapigio bar. Ottavio Junior, Sonzogni Giov. B., Tordi Raoul, Trombetti Antonino, Vitali Gaetano, Volpi Gerolamo, Von Schlegel Alberto.
 Pigioli. — Baldassini Girolamo, Cicerelli Aristide.
 Viterbo. — Cuccadoro Luciano, Stefanini Gino.
 ROVIGO. — *Badia Polesine.* — Giro Luigi.
 Pappose. — Pietropoli cav. T.

Polesella. — Quaranta ing. F.
 SALERNO. — *Fratte.* — Schlapfer Carlo.
Nocera Inferiore. — Astuti avv. Fr. S. Egidio. — Forrajoli ing. Francesco.
 SASSARI. — *Pisano* prof. Francesco.
 SIENA. — *Montepulciano.* — Valentini Venturino.
 SONDRIO. — *Bormio.* — Possenti Antonio.
 Mazzo. — Garzetti Pietro.
 TERAMO. — *Atri.* — Ricolonti Domenico, Sorricchio Luigi.
 TORINO. — Banderoli Umberto, Bivestrelli Giovanni, Beotti Andrea, Bianchi Carlo, Billaccoq Charles, Boggio Mario, Camadonna Gabriele, Cappone dott. Filippo, Cavaguerra Ezechiele, Cavenaghi Giuseppe, Colombo Achille, Colombo Giovanni, Corio Domenico, Del Guerra ing. Angelo, De Sarro dott. Ernesto, Diverio Luigi, Dumoutel ing. Giacomo, Durando Antonio, Ege Guglielmo, FARELLO LICINIA, Filippi Alfredo, Fontana cav. Enrico, Formalano Roberto, Frascaro Eusebio, Gallotti Fulco, Gallina Lazzaro Emanuele, Gancia Giuseppe, Garoli cav. avv. Alessandro, Joannes Giuseppe, Lattes dott. Nino, Miglian Donato, Pannaglio Giuseppe, Polino Oreste, Prever dott. Pietro, Lodovico, Rolandi Ernesto, Scacchia Scarafoni ing. Pietro, Signetti Umberto, Sommariva Gaudenzio, Stratta Ernesto, Todeschi cap. Pietro, Vaccari dott. Alessandro, Valente avv. not. Mi-

TAYLOR, TAYLOR & HOBSON - Leicester

QUATTRO SERIE
DI OBIETTIVI

COOKE



per lavori in GALLERIA ed all' APERTO

PROCESS LENS obbiettivi speciali corretti per riprod. ordinarie e a colori (TRICROMIE)

APPARECCHI **KODAK** MUNITI DI OBIETTIVO
COOKE FOCUSSING

Agenti Generali per l'Italia:

LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

Focussing COOKE LENS
Series III. 1/16

SOCIETÀ PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI

G. MARAZZA - MILANO

S. Cristoforo - Telefono N. 1

Anonima - Capitale L. 1.000.000 - interamente versato

INCISIONE E CROMOLITOGRAFIA
SUI METALLI
CARTELLI E ARTICOLI PER RÉCLAME
VASSOI - SCATOLE - PLACCHE da LETTO

FARI E FANALI PER AUTOMOBILI
MARCA "SOLE"
GENERATORI e ACCESSORI per VEICOLI

chele, Vallini Mario, Verchiani ten. Donato, Vicarelli prof. cav. Giuseppe.

Aosta. — Ridelli Alfredo.

Castellamonte. — Rosso Giovanni.

Châtillon. — Carrel Giacomo.

Forno Ricara. — Bertoldo B., Bertoldo cav. G. B., Venturino Giacomo.

Lanzo Torinese. — Bocciarelli Giuseppe, Ferrero Gabriele, Tiboldo Giulio.

Pinerolo. — Colombini Enrico.

TREVISO. — Conegliano. — Tonelato Luigi.

Meduna di Livenza. — Unione Ciclistica.

Mogliano Veneto. — Baccovich Celso.

Orsago. — Adami dott. Domenico, Gasparinotti Alessandro.

UDINE. — Cecchini. — Quirini dott. cav. conte Giovanni.

Udine. — Vuga Francesco.

Palmanova. — Cangini Alberto.

VENEZIA. — Agostini Sergio, Burchiellaro Attilio, Colin Luigi, Facco Giorgio, Foscolo Antonio, Fries comm. Gualtero, Gambiari prof. Luigi, Maton Riccardo, Piccoli avv. Pietro, Talamini avv. Ennio, Tonolo Carlo, Velo Carlo Antonio.

Campagna Lupia. — Menin Leone.

Mariellago. — Club Ciclistico, Leonardini Guido.

Mirano. — Buratti dott. Antonio, Cappelletto Alessandro, Cavalari Giuseppe, Hellmann Athos.

S. Donà di Piave. — Ancillotto cav. Giovanni.

S. Nicolò di Lido. — Meneghetti Alberto.

VERONA. — Breoni Attilio, Farenti Paolo, Gentili Tullio, Morabito cav. magg. Alessandro.

Bonavigo. — Rossetti Gaetano.

Boschi S. Anna. — Rinaldi Nicola.

S. Lucia Erba. — Circolo Ciclistico S. Lucia.

VICENZA. — Cesana. — Ambrosini Cristiano.

Conca. — Panozzo Angelo.

Gallio. — Junco Giovanni.

Pozzoleone. — Canale Antonio.

Rocchette. — Poaterza Giuseppe.

Trenchè Conca. — Abbate Daga cap. Angelo, Facelloli Giulio, Lazzari geom. Armando, Vianello Michele.

COLONIA ERITREA. — **Asmara.** — Benucci Ferruccio, Bothuz Simone, Carrà Giacomo, Giannangoli Marino, Marotta Ferdinando, Rossi Rubens, Stanzione Luigi, Tamburrini cav. magg. Domenico.

Massawa. — Blundi Arturo.

Mogadiscio. — Bonola ten. L., Biologu ten. dott. Gino, Ferruzano Antonio, Festa ten. Tito, Pantano ten. Alvisio, Rossetti Rolfo, Spornazzati Ettore, Strega cav. Vincenzo.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — Trieste. — Vidali Riccardo, Vuolo Luca.

Paronzo. — Poscher Ing. Giuseppe, Rinaldi Alberto.

TRENTINO. — Cles. — Rossi Vittorio.

Fondo. — Azzolini Arrigo.

Malosco. — Glus dott. Luigi.

Mezzolombardo. — Trentini Ezio.

Francia.

Paris. — Le Brun Eugène.

Germania.

Teugling. — Celant Giuseppe.

Inghilterra.

Harrogate. — Budo Jean.

Londra. — G. Napier Whittingham.

Svizzera.

CANTON DI NEUCHÂTEL. — Neuchâtel. — Ferruccio Pierini.

CANTON DI SOLETTA. — Soletta. — Salselin Hug.

CANTON TICINO. — Bellinzona.

— DE CUSI TERESA A.

Gentilino. — Mazzoni Marino.

Locarno. — Sommerhoff dott. E.

Lugano. — Barbieri Giovanni, Turricelli Ulisse.

AFRICA.

Cairo. — Maglio Alfredo, Maglio

Francesco, Maglio Raffaello.

Montcalm. — Roncerani Ing. L.

Port Sudan. — Dello Stroligo

Giorgio, Frances Davide, Scotti G.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Asti-California. — Bacchini Romeo,

Kuech Giorgio, Pellegrini

Paolo, Perelli Minotti A. Giulio,

Prati rag. Olinto.

New York. — Speranza prof. C. L.

Stella Benodetto.

Le colonne dell'acqua di S. PELLEGRINO

sono rappresentate dalla meravigliosa combinazione dei suoi elementi fondamentali. Nessuna acqua medicinale, nessun'acqua da tavola possiede per litro:

- Centigradi 11 di cloruro sodico
- » 29 » solfato di magnesio
- » 32 » bicarbonato di calcio
- » 44 » solfato di calcio
- Milligram. 18 » cloruro di litio.

L'acqua di S. Pellegrino appartiene quindi a quel piccolo gruppo di acque che lavano i tessuti ed esportano notevoli quantità di materiali, scorie, ecc

Huchard, elogiando le acque a tenue mineralizzazione, saggiamente osserva: *qu'il ne faut pas voir ce qu'elles apportent, qu'il faut voir surtout ce qu'elles emportent.* E soprattutto va ricordata un'altra dote che viene invidiata alla fonte di S. Pellegrino: di *sorgere cioè alla temperatura di 27 centigradi*, mentre le sorgenti di Contréville, Vittef, Martigny, Willungeu, ecc. hanno la temperatura di 10-11 cent.

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO

FARI - FANALI GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY

SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.

Chiedere Cataloghi.

T.C.I. Garage prima categoria

AUTO-GARAGE MILAN

VED. I. OTTOLINI

12, Via Vivaio - MILANO - Telef. 17-39

APERTO TUTTA NOTTE

Officina per qualunque riparazione

FORNITURE COMPLETE

Panonceau de I.A.C. de France

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.
S. Paulo. — Colombo Guido, Conte dott. Piero.
Repubblica Argentina.
Bahia Blanca. — Circolo Italiano, Zaccagnini Pacifico.
Bragado. — Bo Vicente.
Buenos Ayres. — Grand conte Enrico, Massironi Giuseppe, Rago Alberto, Sarmiento Rodolfo, Volterra Alessandro,
Carlos Pellegrini. — Spirandoli Ferruccio.
Carilda. — Canoso Benito, Pucolo Santiago.
El Trebol. — De Lorenzo Stefano, Spirandoli Scamil.
Estacion Escalada. — Giabba Pietro.
Iug Witte. — Olivetti A. Nino.
Las Rosas. — Vanzetti Carlo.
Los Cardos. — Simonini Germano.
Matpà. — Nosotti Baldassaro.

Pilar. — Ajo Alberto.
San Justo. — Aratano Michele, Ballario Giuseppe, Bertoldi Angelo F., Bocca Giuseppe, Borrolo Juan, Fumagalli Angelo, Gola Francesco, Marinelli Giuseppe C., Merlo Giov. B., Molino Michel Angelo, Pedrazzoli Valentino, Piva Ollindo, Spasso Antonio, Strada Gaspare, Taricco Giovanni, Vujanich Luigi.
Sastre. — Boretta Antonio.
Videa. — Rostalli Giuseppe.

Equatore.
Tuayaquil. — Castagnino Darlo Raffaele, Norero Domenico, Olivari Erasmo.

ASIA.

India.

Calcutta. — Albini Gustavo, Bonaklia P., Boscolo Eugénie, Boscolo Francesco Achille.

Posizione dei Soci al 15 Novembre 1908.

Soci annuali al 15 ottobre 1908	N. 66.619
Dimissionari, Irregolari, morosi	13
	N. 66.607
Soci nuovi iscritti dal 15 ottobre al 15 novembre 1908	390
Totale Soci annuali	N. 66.997
Soci vitalizi al 31 dicembre 1907	N. 1.688
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 novem. 1908	309
	N. 2.055
Totale Soci	N. 69.052

Direzione e Redazione: Teatralg, Via Meata Napoleona, 14. - Gerente: Ferruccio Giolitti. - Capriccio & Massimino - Milano.

G. LEONI & C. MILANO
 Via S. Giov. Laterano, 6
 Telefono 64-67.

— FORNITURE COMPLETE DI ACCESSORI, GOMME E MATERIALE PER COSTRUZIONE DI BICICLETTE

Pneumatici Serie Leoni - Pirelli - Dunlop - Continental - Corona - Vainqueur
 Star - Durkopp - B. S. A. - GÖRicke
 Lygic - Siplon - Peugeot, ecc.

Chiedere Catalogo riservato ai soli fabbricanti e negozianti dall'articolo.

AUTOMOBILI

DIATTO-A. CLEMENT

ISOTTA FRASCHINI

Agenzia Generale:
Soc. An. FABBRE & GAGLIARDI
 (Capitale L. 2.500.000)
 Milano - Torino - Roma - Genova - Verona - Mestre
 — CHIEDETE CATALOGHI E PREVENTIVI —

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo e Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Premi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL MEUBLE FENICE - Confort moderno - Affiliato al T. C. I. Dott. G. Taddai, prop.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Guibò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandati particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuove.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura latteia - Conduittura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 8 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albergo Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et Co.

MILANO — HOTEL ANCOBA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Stas. Centrale

NAPOLI — HOTEL ISOTTA & GENÈVE - Place Médici - Position central - Prix modérées - Confort moderne - Chauffage central - Item & Cappuccio mêmes propriétaires de l'Hôtel e Chalet SUISSE POMPEI.

NAPOLI — PARKER'S HOTEL (al Corso Vittorio Eman.)

NERVI - CAPOLUNGO — SCHICKERT'S PARCO HOTEL - Casa di primo ordine.

PORTOFINO — (Stazione Ferroviaria di S. Margherita) GRAND HOTEL SPLENDID - Restaurant nella terrazza - Auto-Garage, Deposito di Benzina, Camera oscura, Hotel di tutto primo ordine, Gran Parco, Giardino e Foresta, Entrata libera nel Parco di 60.000 mq. di superficie. Il solo Hôtel Climatico della Riviera di Levante - Premiato con medaglia d'oro e diploma d'onore a Vienna alla Kurale Ausstellung nel 1903 - Medaglia d'argento al II Congresso Internazionale Fisioterapico a Roma 1907 - Indirizzo telegrafico: Splendid - Portofino. Aperto tutto l'anno.

RAPALLO presso Genova — NEW KURSAAL HOTEL.

RAPALLO — KURSAAL CASINO.

REGOLEDO (Lago di Como) fra Varenna e Bellano - 300 metri sul mare. Stabilimento idroterapico e climatico. — GRAND HOTEL FUNICOLARE. Stazione estiva - Posta - Telegrafo - Telefono.

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATTI HOTEL.

TORBOLE sul lago di Garda - GRAND HOTEL TORBOLE - Nuova casa di Primo ordine - Splendida posizione sul lago - Pensione compreso stanza da 8 corone in più.